

« Pour notre unité de La Mède, l'objectif est une mise en service avant fin 2018 »



Vincent Favier
Président directeur général d'Ecoslops.

La start-up française Ecoslops va implanter sur le site de la future bio-raffinerie du groupe Total une unité de régénération de résidus d'hydrocarbures marins. Après une première année pleine d'exploitation de son site portugais de Sines, elle vise aujourd'hui à élargir son marché. Elle vient notamment de lancer les études pour développer une unité de taille réduite qui pourra être exploitée par des industriels qui ne sont pas forcément des professionnels du raffinage.

Pétrole et Gaz Informations : Pouvez-vous nous rappeler quelle est précisément l'activité d'Ecoslops ?

Vincent Favier : Ecoslops a été créée en 2009 par Michel Pinget, alors pdg d'Heurtey Petrochem et Jean-Claude Company, ancien directeur du raffinage chez Total, et ancien patron de la R&D du groupe, qui avaient développé l'idée d'une valorisation technico-économique pour les résidus d'hydrocarbures marins. Ces derniers étaient dans le meilleur des cas incinérés en cimenterie quand ils sont récupérés dans les ports, ou rejetés à la mer. Ecoslops a conçu, sur la base d'une technologie développée par Michel Pinget et ses équipes un système de micro-raffinerie, le P2R*, qui permet de produire du carburant et du bitume léger à partir des résidus pétroliers issus du transport maritime. Notre première unité industrielle est opérationnelle depuis 2015 sur le port de Sines, au Portugal.

PGI : Quel est le bilan de l'année 2016 qui a été la première année pleine d'exploitation pour votre usine de Sines ?

VF : Sur le site de Sines, dont c'était effectivement le démarrage commercial, nous avons produit tout d'abord 200 tonnes par mois avec une montée en puissance pour atteindre la capacité maximale de 2500 tonnes par mois. Nous avons donc ainsi démontré que nous pouvions produire à pleine capacité et commercialiser des produits de qualité. Nous avons trouvé des clients pour l'ensemble de nos produits. Le bitume léger est acheté par la Soprema, qui est l'une des toutes premières entreprises mondiales dans le domaine de l'étanchéité, et le fuel part

chez des traders ou des industriels comme EDP (Electricité du Portugal) qui l'utilisent pour leur chaudière, en substitution du fuel qu'ils achètent à des raffineries. Quant au gas oil, il est exporté ou vendu à la raffinerie de Galp Energia, à Sines même, qui va le désulfurer pour passer sous la limite des 50 ppm. Enfin, l'essence est autoconsommée dans notre four. En 2016, nous avons produit sur ce site environ 18 000 tonnes et nous visons 25 000 tonnes cette année pour atteindre le capacité totale de 30 000 tonnes l'an prochain. Pour capter plus de ressources, nous avons renégocié un accord avec MSC qui est un acteur important du transport de porte-conteneurs de manière à ce que les capitaines des navires soient plus motivés à décharger leur sludges (résidus issus de la purification des carburants, ndlr) dans le port de Sines. Nous avons également signé un accord avec le gestionnaire de l'ensemble de la logistique portuaire pour lui acheter des slops légers. Au-delà de la montée en puissance la collecte locale, nous avons signé différents accords avec des collecteurs dans d'autres pays. Dans ce cas, les déchets prétraités arrivent à Sines par bateau.

Capter plus de ressources

PGI : Qu'en est-il du projet d'implantation d'une unité Ecoslops sur le site de Total de La Mède dont l'accord a été finalisé en juin dernier ?

VF : Les demandes de permis de construire et d'exploiter seront déposées à la fin du mois de septembre et les études d'ingénierie ont déjà débuté. Les premières commandes d'équipements seront réalisées avant la fin de cette année pour un démarrage de la construction mi-2018. L'objectif est une mise en service avant la fin de l'année 2018. L'unité de la Mède, qui sera plus automatisée que celle de Sines, sera opérée par une dizaine de personnes, contre 25 au Portugal. Ces opérateurs seront principalement des salariés de la raffinerie Total affectés aux opérations de la P2R. Cette situation est idéale car ces opérateurs connaissent parfaitement les opérations de raffinage. Par ailleurs, nous recruterons un responsable des opérations et un chef de production. Le groupe Total est intéressé pour entrer,



© Ecoslops

Mise en service en 2015, la première unité industrielle de régénération de résidus d'hydrocarbures marins, implantée à Sines (Portugal), doit atteindre sa pleine capacité de production (30 000 tonnes par an) en 2018.

à hauteur de 25 %, au capital de la société que nous allons créer localement pour construire et exploiter cette unité. Cela démontre l'intérêt du groupe et sa confiance dans notre technologie.

PGI : Quelle sera la zone d'approvisionnement de l'unité de La Mède et quels seront les débouchés commerciaux pour cette production ?

VF : La ressource proviendra essentiellement des différentes activités portuaires et industrielles locales mais pourra aussi s'appuyer sur des importations dans un rayon de 2 à 3 000 kilomètres autour de Marseille. L'importation de résidus pétroliers reste économique même si la cargaison doit effectuer cinq à six jours de navigation. Pour ce qui est des débouchés, Total achètera une partie de la production sous la forme de naphta et Soprema, qui dispose d'une usine à Sorgues (Vaucluse), le bitume. Enfin, pour ce qui est gas oil et du fuel, nous sommes actuellement en discussions avec différents industriels intéressés par ces produits qui sont aux standards internationaux des produits pétroliers.

PGI : Au mois de juin dernier, vous avez annoncé la réalisation d'une étape-clé pour l'implantation d'une unité de micro-raffinerie dans le Port d'Anvers...

VF : En effet, après avoir travaillé avec le port d'Anvers et la raffinerie ATPC, filiale du groupe VTTI (elle-même filiale du groupe Vitol, ndlr), pour réaliser les études de faisabilité, sur les plans logistique et industriel, nous avons réalisé une étude d'implantation détaillée et un basic design pour faire une estimation du montant de l'investissement nécessaire. L'installation

qui sera construite à Anvers, comme celle de Marseille, sera encore plus flexible que celle de Sines, et pourra traiter tous les résidus à bas point d'éclair et les contaminants terrestres.

PGI : Vous travaillez également sur un projet pour le Canal de Suez...

VF : Nous avons signé un partenariat avec la compagnie nationale EGPC (*Egyptian General Petroleum Company*) pour réaliser une étude de marché pour implanter une unité Ecoslops au niveau du Canal de Suez. Les navires qui passent par le canal n'ont pas aujourd'hui la possibilité de faire prendre en charge leurs résidus pétroliers, et cela pose un problème environnemental. De plus, les autorités du Canal veulent accroître les services offerts aux bateaux lors de leur passage, par exemple faire du bunkering ou disposer d'un dépôt de lubrifiants, pour développer de la valeur ajoutée et renforcer leur attractivité. Plus de 17 000 navires passent par le Canal de Suez chaque année, ce qui représente 10 % de la flotte mondiale, et ce chiffre devrait croître avec le doublement du Canal en 2015. Comme à Marseille avec Total, nous recherchons pour ce projet des partenaires locaux, qu'ils soient financiers ou industriels.

Une implantation dans le Port d'Anvers

PGI : Quelles sont vos autres cibles géographiques ?

VF : Nous souhaitons bien évidemment être présent là où il y a des nœuds de circulation de bateaux. Ce sont tout à la fois des points de chargement et de déchargement, des sites où il y a des raffineries, et aussi la présence de chantiers navals qui disposent de résidus marins suite au nettoyage des bateaux. Au-delà des zones déjà citées, nous avons lancé des discussions pour nous implanter à Singapour, dans la mer des Caraïbes ou



■ Décanteurs pour la préparation des slops sur le site de Sines (Portugal).

© Ecoslops

encore au Canal de Panama. Le fait d'être présent à Anvers sera certainement une très bonne carte de visite pour Singapour. Quant à notre projet en Côte d'Ivoire, il est en stand-by compte tenu de la situation économique et politique actuelle du pays. Enfin nous avons aussi des avant-projets au Maroc et dans le Sultanat d'Oman.

PGI : Quel est l'impact du prix bas actuel du baril sur votre activité ?

VF : Notre point mort est autour de 30 dollars/baril mais au-dessus de 65 dollars, il y a de nombreux acteurs qui reviennent sur le marché pour acheter les déchets, qui sont plus économiques que les fuel vierges. Un pétrole brut dont le prix se situe entre 45 et 65 dollars le baril nous convient donc très bien.

PGI : Comment définiriez-vous votre contexte des affaires ?

VF : Je pense que la prise de conscience actuelle des acteurs économiques sur les questions environnementales va nous aider à trouver des financements. Notre activité correspond tout à fait à ce que l'on appelle l'économie circulaire. Les volumes de résidus que nous traitons sont autant de volumes d'hydrocarbures qui n'ont pas à être produits et autant de pollution que l'on ne retrouvera pas en mer. Ce sont des données qui commencent à entrer dans la réflexion des fonds d'investissement. Par ailleurs, le projet de la Commission européenne de réduire la part des biocarburants de première génération dans les transports de 7 % en 2020 à 3,8 % en 2030 devrait nous être favorable car elle demandera en contrepartie d'incorporer des carburants issus de déchets fossiles comme ceux que nous produisons. Cela serait une vraie transformation. Je suis certain que cette nouvelle réglementation, qui sera plus incitative, va faire émerger de nouvelles filières industrielles.

PGI : Comment voyez-vous évoluer votre modèle économique ?

VF : Nous sommes en train d'élargir le champ des déchets incorporables dans l'unité à des déchets d'hydrocarbures qui ne sont

pas d'origine maritimes. Il s'agit, par exemple, d'hydrocarbures déclassés et de contaminants, issus des activités de raffinage, de stockage ou de transport, et qui sont considérés comme un déchet sur le plan réglementaire mais qui pour nous peuvent être une ressource. Nous devons également nous adapter pour être capable de traiter des résidus qui seront de plus en plus légers. En effet, les navires vont brûler des carburants de plus en plus légers et de plus en plus propres et ils contiendront de moins en moins de soufre. Enfin, les raffineries étant de plus en plus spécialisées, nous devons être de plus en plus flexibles et être capables d'aller chercher tout le potentiel de ressources disponibles aussi bien auprès des stockistes que des exploitants de pipelines. L'autre grande évolution concerne la taille de l'unité. Celle de Sines peut produire jusqu'à 30 000 tonnes par an. Ce sera également le cas pour l'unité de Marseille, mais celle d'Anvers pourra traiter jusqu'à 60 000 tonnes par an. Mais nous pensons que le gros du marché concerne des capacités beaucoup plus petites.

PGI : C'est-à-dire ?

VF : Avec des unités de 30 000 tonnes, nous pouvons potentiellement équiper 20 ou 30 ports dans le monde, alors qu'avec des unités de 5 000 à 10 000 tonnes par an, on peut équiper entre 200 et 300 ports. De plus, les ports de taille intermédiaire, ou situés dans des pays peu développés, ne disposent pas forcément d'une main-d'œuvre qualifiée pour opérer une unité de 30 000 tonnes en continu. C'est pourquoi, nous avons lancé les études technico-économiques pour développer une « mini-P2R » Plus simple à opérer, cette unité de taille réduite sera également moins coûteuse en Capex et en Opex. Ainsi, une unité de 30 000 tonnes représente un investissement de 12 à 15 millions d'euros contre 3 à 5 M€ pour une unité de 5 à 10 000 tonnes. Ce mini-P2R, qui travaillera en batch, a toujours vocation à être implantée dans un port mais pourra être exploitée par des clients qui ne sont pas forcément des professionnels du raffinage. Par exemple, des industriels, grands groupes ou

Une mini-P2R
moins coûteuse
en Capex et en Opex

PME, du traitement des déchets ou des services à l'environnement. Ces derniers seront propriétaires des unités et Ecoslops assurera la vente d'équipement avec de l'assistance technique. Nous resterons propriétaire-exploitant des grosses unités car ce sont les installations les plus sophistiquées. Notre valeur ajoutée réside dans notre capacité à

prendre un déchet d'hydrocarbure sous la forme la plus large possible (densité, point d'éclair, composition, ...), le régénérer en produit aux standards internationaux et à le revendre à un grossiste, à une raffinerie ou à un industriel avec un gage de qualité et de sécurité en adéquation avec les exigences très élevées de la filière des produits pétroliers. ■

Propos recueillis par
Eric Saudemont

* Petroleum Residue Recycling