



Note de presse

28 avril 2016

ENGIE et l' Autorité portuaire d'Anvers signent une convention de concession de 30 ans pour la construction et l'exploitation d'un Hub d'énergies alternatives dans le port d'Anvers





ENGIE souhaite devenir leader de la transition énergétique et accélère le rythme de ses investissements dans les solutions de mobilité verte dans le monde

Le secteur de l'énergie est dans une phase de développement dynamique. Sur le plan climatique, de véritables gageures sont à notre porte... Afin d'être en mesure de relever ces défis, nous devons consommer et produire l'énergie d'une autre manière. C'est ce que nous appelons la transition énergétique. ENGIE entend jouer un rôle de pionnier dans ce cadre et a élaboré une stratégie qui s'appuie sur les 4D : décarbonisation et donc réduction des émissions de CO₂, décentralisation, avec une production plus locale, digitalisation de ses solutions et diminution de la consommation.

Dans ce contexte, la prise en charge de la question de la mobilité est essentielle pour passer à un modèle énergétique plus durable et réduire sensiblement les émissions de CO₂. Par ailleurs, l'urbanisation galopante exige aussi de nouvelles solutions pour assurer une bonne fluidité du trafic, réduire l'impact environnemental et la consommation en énergie.

Le transport de biens et de personnes demande énormément d'énergie et génère de grandes quantités de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. En Europe, 30 % des émissions de CO₂ sont dues au transport routier et les déplacements motorisés représentent 18 % des émissions totales de gaz à effet de serre.

Afin de réduire ces chiffres, deux éléments sont indispensables : un changement des comportements et des avancées technologiques.

ENGIE entend relever ce défi afin de conforter sa position de leader et de partenaire dans la transition énergétique, et de devenir également la référence dans l'offre de solutions de mobilité durables pour ses clients.

À cet effet, elle consent des investissements lourds dans le déploiement de solutions de mobilité innovantes et durables afin de limiter ainsi les effets négatifs de cette urbanisation (congestion, consommation d'énergie, pollution et nuisances sonores). De préférence elle s'y attèle en collaboration avec différents partenaires reconnus dans le monde.

Le CNG et le LNG font partie de cette solution

En tant qu'acteur majeur du secteur de l'énergie, ENGIE offre d'ores et déjà une large gamme de solutions pour l'industrie, mais également pour les villes et les communes. Elle contribue ainsi non seulement à réduire la pollution et les émissions de CO₂, mais s'attaque également au trafic et aux nuisances sonores. ENGIE et d'autres acteurs de ce marché croient en l'efficacité du gaz naturel liquéfié (LNG) et du gaz naturel comprimé (CNG) et du biogaz pour réduire les émissions de gaz polluants.

En dépit d'un pourcentage de croissance de +78 % de 2014 à 2015, les véhicules au gaz naturel ne représentent aujourd'hui que 0,1 % du parc automobile belge, soit 3 300 véhicules. Par comparaison, aux Pays-Bas, ils sont déjà 15 000. Le gaz naturel est pourtant un carburant sûr, relativement bon marché par rapport au diesel et surtout propre. C'est la raison pour laquelle il convient parfaitement au transport routier qui est soumis à des exigences environnementales de plus en plus strictes. L'utilisation du gaz naturel se traduit par des réductions significatives des émissions de CO₂, des SOx, NOx et n'émet quasiment pas de particules fines.



Dès lors que des entreprises, collectivités locales et autres parties intéressées veulent réduire leur empreinte carbone et migrer vers un parc plus durable, elles doivent prendre des décisions en parfaite connaissance de cause. Ce choix est fonction de leurs besoins, de leurs activités et de leur budget. Si leurs déplacements se limitent à quelques trajets courts au moyen de véhicules légers, le meilleur choix est aussi l'option la plus verte : les véhicules électriques. Si la continuité de leurs activités doit être garantie et de plus grands trajets doivent être parcourus, pour lesquels des véhicules plus lourds sont nécessaires, il est alors préférable de choisir des véhicules au CNG ou LNG. L'autonomie des véhicules au CNG est comparable à celle des véhicules traditionnels. Ils ont un rayon d'action d'environ 400 kilomètres avec le CNG et disposent d'un réservoir d'essence qui leur permet encore de parcourir au moins 300 kilomètres supplémentaires.

Pour les transports longues distances assurés par les poids lourds de fort tonnage, le LNG est la seule option respectueuse de l'environnement. Ils ont en effet une autonomie d'au moins 800 km. C'est aussi la raison pour laquelle le LNG est aussi le carburant idéal pour les bateaux. L'avantage du LNG réside dans son état, liquide, qui permet de réduire son volume de 600 fois par rapport à son état gazeux sous pression atmosphérique normale. En conséquence, une grande quantité d'énergie peut être transportée sous forme de LNG dans le réservoir carburant du navire.

Le CNG est donc le complément idéal à la mobilité électrique qui est mieux adaptée aux trajets plus courts et le LNG est idéal pour les longues distances et le transport lourd.

Le quai 526/528 du Port d'Anvers comme plaque tournante du hub d'énergies alternatives

Au terme d'une procédure d'adjudication, le Port d'Anvers a choisi ENGIE comme concessionnaire et exploitant commercial pour une période de 30 ans, pour la construction d'un nouveau concept : une plateforme d'énergies alternatives pour la mobilité et le transport dans le port d'Anvers.

La combinaison de l'offre de LNG, de CNG et d'électricité en est le fer de lance. Une station de LNG de type « shore-to-ship » est prévue pour la navigation fluviale et les petits caboteurs, dragueurs et remorqueurs ; la première en Europe. Une station de recharge de LNG et CNG pour véhicules routiers et des bornes de rechargement rapide pour les véhicules électriques sont prévues en parallèle. Ce développement est rendu possible grâce à une collaboration entre plusieurs filiales du Groupe ENGIE. ENGIE LNG Solutions, le titulaire de la concession, se chargera de l'exploitation commerciale, tandis que la construction, l'entretien et la gestion seront pris en charge par ENGIE Fabricom et ENGIE Cofely. Il s'agit d'une installation zéro émission grâce au processus d'optimisation « boil-off » (cf. encadré infra).

La concession entre en vigueur le 1^{er} octobre 2016 et la première phase de l'infrastructure sera opérationnelle à la fin 2017.

Afin de pouvoir réaliser ce projet, un consortium constitué de différentes entreprises a été mis sur pied¹. Ces partenaires soutiennent ce projet parce qu'ils veulent œuvrer à la durabilité du secteur de la mobilité et entendent contribuer à la transition énergétique.

¹ Ce consortium se compose d'ENGIE LNG Solutions, Havenbedrijf Antwerpen, Anglo Belgian Corporation (ABC), Somers NV, Fockedeij Truck S.A., Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO), Vlaams LNG Platform et Laurentia Rijn BV/ Danser Group BV. Veuillez consulter la description et la répartition des tâches en annexe.



Première station au LNG « shore-to-ship » pour la navigation intérieure en Europe

La station d'avitaillement en LNG se composera d'une unité indépendante avec la capacité de stockage en LNG permanente nécessaire et un bras d'avitaillement flexible. En fonction du volume et de la taille du raccordement du réservoir de carburant LNG du bateau, une ou deux pompes de la station d'avitaillement au LNG peuvent être mobilisées pour le soutage. La connexion d'un navire méthanier d'alimentation en LNG pour remplir le réservoir de LNG interviendra avec le même raccordement. L'installation sera commandée par le personnel d'ENGIE.

La réalisation d'une station d'avitaillement en LNG permettra de disposer en permanence de LNG dans le port d'Anvers dès 2017.

Station LNG & CNG pour le transport routier

Ce site accueillera aussi une station LNG et CNG pour les camions, bus et voitures. Un réservoir de stockage permanent est également prévu pour la station LNG & CNG. Le CNG sera produit sur le site même, à partir du réservoir de stockage de LNG par le processus de gestion « boil-off » (évaporation).

Un îlot avec deux colonnes d'approvisionnement en LNG est prévu pour les camions et un îlot avec deux colonnes d'approvisionnement pour le CNG destiné aux camions, bus et voitures. Ces colonnes seront installées avec un système de paiement sur la partie publique du site.

Par ailleurs, le site sera aussi équipé de pompes diesel pour pouvoir répondre aux demandes de carburant des camions bifuel. La station de diesel fait partie de la partie publique de l'installation et sera équipée de plusieurs points de livraison de diesel.

L'ensemble de l'installation sera géré en collaboration avec le partenaire responsable de l'exploitation commerciale et opérationnelle de l'installation et qui propose le LNG d'ENGIE LNG Solutions, à savoir G&V Energy.

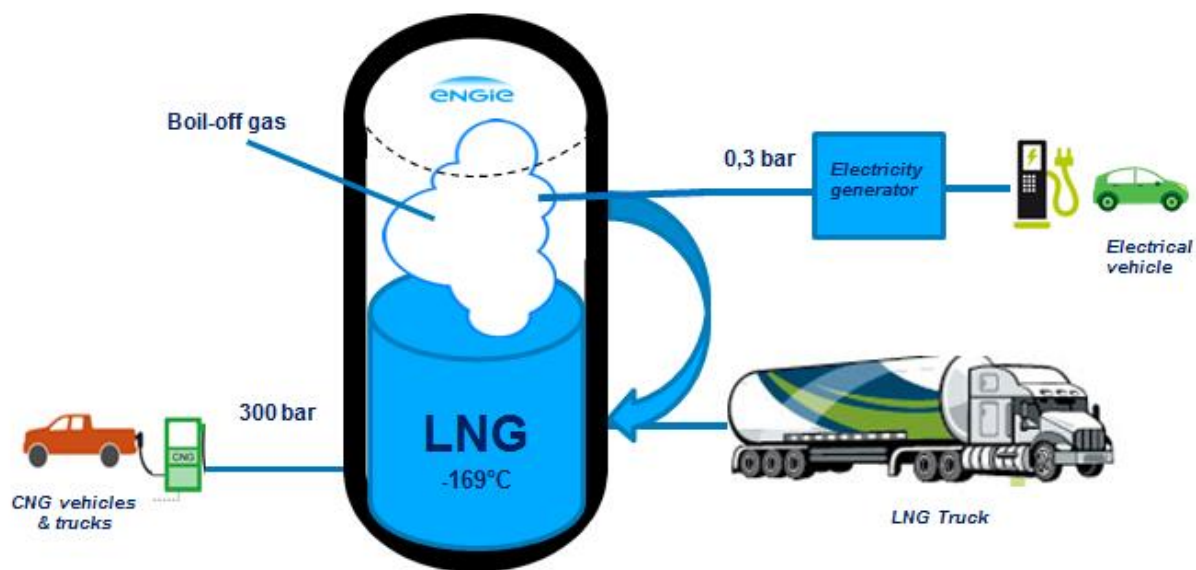
Bornes de recharge pour véhicules électriques

Le site est également équipé de bornes de recharge pour véhicules électriques. Il s'agit d'une infrastructure de recharge rapide. L'électricité de cette partie de l'installation sera produite par le système de gestion du gaz « boil-off » (d'évaporation) dont sera équipée l'installation de LNG. Le gaz généré lors du réchauffement du LNG sera utilisé comme carburant dans le générateur qui produira de l'électricité pour les bornes de recharge. La conversion du gaz d'évaporation en électricité contribue à la durabilité du système.



Installation zéro émission grâce au processus d'optimisation du gaz d'évaporation

Lorsque le LNG (-169°C) est stocké et n'est pas prélevé, il commence à chauffer sous l'effet de la chaleur ambiante. Le LNG devient gazeux et se vaporise (boil-off gas). Afin de contrôler l'accumulation de pression dans le réservoir, le gaz d'évaporation peut être utilisé comme combustible pour produire de l'électricité en vue d'alimenter les bornes électriques ou peut être injecté dans le réseau. Si la demande en électricité est nulle, le gaz peut à nouveau être refroidi, redevenant ainsi liquide, et est réincorporé dans le réservoir de LNG en vue d'être réutilisé. Enfin, le LNG peut également être transformé d'une manière efficace en CNG, en le mettant sous haute pression et en le comprimant ensuite à la pression désirée. L'ensemble du processus d'optimisation assure l'absence d'émissions dans l'atmosphère.



ENGIE investit massivement dans le déploiement d'un réseau de stations de recharge au CNG & LNG en Europe

Aujourd'hui, l'Europe compte déjà 3 000 stations de CNG et 75 de LNG. Ces dernières années, ENGIE a également contribué dans une très large mesure à l'extension de ce réseau et s'est constitué ces 15 dernières années une expertise en matière de CNG et de LNG pour ce qui concerne le transport routier.

L'offre d'ENGIE en matière de LNG a également été élargie au transport maritime et fluvial. ENGIE est désormais l'un des plus grands acteurs sur le marché du LNG dans le monde et le principal importateur de LNG en Europe.

Le Groupe dispose d'un portefeuille étendu et diversifié de livraisons LNG, exploite sa propre flotte en Belgique, en France et aux États-Unis, et dispose de capacités de regazéification dans des terminaux dans le monde entier.

Au Benelux, le Groupe a constitué un portefeuille de 8 stations-service de CNG - LNG.



Aux Pays-Bas, ENGIE LNG Solutions est très active dans le développement d'installations de CNG & LNG. Elle a ainsi déployé des installations de CNG dans des stations de recharge de LNG. Elle utilise le LNG présent pour faire du CNG. Deux stations de LNG pour camions sont d'ores et déjà opérationnelles, deux autres sont en construction et une dizaine sont en cours de développement. Par ailleurs, cette filiale du Groupe ENGIE investit aussi massivement dans des installations de stations d'avitaillement fixes pour la navigation fluviale et le transport maritime.

En Belgique, il exploite déjà 5 stations-service de CNG sous la bannière ENORA (partenariat entre ENGIE Electrabel, G&V Energy Group et Ideta). Deux stations sont en phase de construction et trois, en développement. Le Groupe gère aussi une station-service avec l'intercommunale de gestion des déchets ILvA sous le nom ELVA. Via ENGIE LNG Solutions, il dispose en outre avec son partenaire G&V Energy, de 5 stations de LNG en développement, dont la construction de la première station d'avitaillement fixe de LNG dans le Port d'Anvers, qui fait l'objet de la convention de concession qui a été récemment signée.

Au Luxembourg, la possibilité d'une station de recharge LNG à la demande du gouvernement est à l'examen.

En France, ENGIE a mis en service 140 stations CNG et 4 stations LNG.

Ces nombres sont appelés à encore augmenter à l'avenir. ENGIE entend y contribuer activement et investir environ 100 millions d'euros à l'horizon 2020 dans les stations de recharge pour camions et autres véhicules mus au CNG et au LNG. L'investissement représente la construction de 30 stations de CNG en France et jusqu'à 70 stations de LNG dans d'autres pays européens.

En Belgique, via la collaboration au sein d'ENORA, ENGIE a pour ambition de mettre en place un réseau de 25 à 30 stations-service au gaz naturel à l'horizon 2018. Ce réseau se composera de stations-service de différents opérateurs de CNG avec lesquels ENORA a conclu des partenariats de sorte que les clients puissent faire le plein avec la même carte carburant. Elle entend même construire 15 stations-service de CNG en régie propre à l'horizon 2021.

Fin 2016, le Groupe, de concert avec ses partenaires NYK et Mitsubishi, entend mettre en service un bateau avitailleur au LNG dans le port de Zeebrugge.

Le développement du hub dans le Port d'Anvers a désormais franchi un nouveau cap dans la stratégie du Groupe en vue de devenir le chef de file du marché de la mobilité verte.

En développant encore l'infrastructure et en la rendant plus accessible, ENGIE peut faciliter le passage à des carburants alternatifs pour ses clients. Ce développement est une condition sine qua non de l'évolution future des modes de transport écologiques.



Hub d'énergies alternatives dans le port d'Anvers – Une première pour ENGIE Benelux en Europe

Chiffres clés ENGIE & LNG





ANNEXE





Annexe – Partenaires de consortium

ENGIE LNG Solutions comme partenaire pour la migration vers un carburant plus durable – LNG

ENGIE LNG Solutions a été créée en 2012 sous la forme d'une joint-venture entre les branches énergie, services à l'énergie et infrastructures d'ENGIE. Elle offre des solutions globales pour la mobilité et le transport afin de migrer vers le LNG et le CNG aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne. Elle dispense des conseils et propose un accompagnement de l'adoption du LNG à la livraison du carburant en toute sécurité. En 2013, ENGIE LNG Solutions a déjà ouvert aux Pays-Bas une station LNG pour camions à Duiven, suivie par celle de Leeuwarden en 2015 et 2 autres stations sont en construction. Tant pour le transport maritime que routier, le développement est prévu de telle sorte qu'un réseau suffisamment étoffé soit mis en œuvre pour assurer l'approvisionnement.

→ ENGIE LNG Solutions déploie l'infrastructure LNG, CNG et VE à Anvers/Flandre pour la navigation intérieure, camions et véhicules privés.

Le port d'Anvers, un port durable

Le Port d'Anvers est le hub maritime et logistique intégré de référence en Europe et le deuxième plus grand port de mer européen.

Fort de sa situation centrale au cœur de l'Europe et d'un réseau finement maillé de connexions multimodales, le port est relié de manière optimale aux centres économiques de l'ensemble de l'Europe. En tout, le Port d'Anvers entretient des relations avec 1 300 ports dans le monde.

L'innovation, l'un de ses principaux moteurs, permet au Port d'Anvers d'avoir toujours une longueur d'avance sur les besoins actuels de la chaîne d'approvisionnement. Parallèlement au développement économique, le port attache aussi beaucoup d'importance au développement social et à la gestion durable.

Depuis quelques années, l'Autorité portuaire d'Anvers Antwerpen est donc pionnier en matière de LNG. C'est ainsi que le premier avitaillement d'un bateau fluvial avec un camion y a été réalisé en 2012. Depuis lors, l'avitaillement en LNG est régulièrement réalisé au quai 526 du port d'Anvers qui est spécialement équipé à cet effet. C'était le début d'une longue liste d'histoires à succès.

Début 2014, des procédures d'avitaillement en LNG ont également été reprises dans le règlement de la police du port. Ce faisant, l'avitaillement de LNG fait partie intégrante des opérations quotidiennes du port et l'on peut prôner des opérations sûres, efficaces, cohérentes et simples. L'entreprise portuaire s'engage en outre à harmoniser la réglementation avec d'autres ports étrangers. C'est ainsi que les check-lists anversoises ont inspiré celles du groupe de travail LNG de l'International Association of Ports and Harbours (IAPH, association internationale des ports), qui sont désormais considérées comme le standard dans le monde.

Dans la foulée des nombreuses expériences avec du LNG dans le cadre de la navigation intérieure, un nouveau cap a été franchi en septembre 2015 lorsque qu'un bateau maritime, le Sefarina, a été avitaillé en LNG par un camion dans le port d'Anvers.

En collaboration avec 32 partenaires de toute l'Europe, le port d'Anvers a également planché sur le plan directeur LNG Rhin-Main-Danube afin que le carburant LNG plus propre devienne une réalité pour la navigation fluviale. Ce plan vise, d'une part, à encourager la navigation fluviale à utiliser le LNG comme carburant, mais également à permettre aux bateaux fluviaux de transporter du LNG vers les ports de l'arrière-pays européen de manière à le mettre à la disposition de l'industrie et d'autres modes de transport. De cette manière, la voie est ouverte vers de nouveaux projets très prometteurs comme la station d'avitaillement LNG pour la navigation intérieure.

→ L'Autorité portuaire d'Anvers entend contribuer à la durabilité du port et faciliter l'utilisation du LNG pour la navigation intérieure via le nouvel avitaillement en LNG.



Somtrans – entreprise familiale et compagnie expérimentée dans le domaine du transport fluvial

La famille Somers est la plus grande et la plus ancienne famille dans le domaine du transport fluvial à Anvers. Depuis cinq générations, ils naviguent sur les eaux fluviales européennes.

L'histoire de Somtrans a commencé en 1975, lorsque la société a été fondée par le directeur général Ronald Somers dans un petit bureau à Anvers. Ronald développait Somtrans comme une compagnie maritime très active dans la navigation fluviale. Durant la dernière décennie, Somtrans a réalisé une croissance incroyable.

Sans exception, un chiffre romain brille sur la coque de chaque navire. Fin 2015, après la livraison de 3 nouveaux bateaux, la flotte comptait 27 pétroliers à double-coque qui sont tous gérés en pleine propriété. Ceci permet à Somtrans d'offrir à ses clients une tarification rapide et un planning flexible.

L'accent est mis sur le transport de grandes quantités. Sur les 27 pétroliers au total, il y a 16 pétroliers de capacités de transport comprises entre 5 000 et 10 000 mètres cubes.

Outre de nombreuses multinationales dans l'industrie pétrochimique, Somtrans offre également ses services à un grand nombre de commerçants. La société est engagée dans une relation à long terme avec ses clients. La devise de l'entreprise est: "Our flag covers your cargo". La politique de l'entreprise est la même depuis de nombreuses années: une expansion saine avec des bateaux « state-of-the-art », à double-coque et un personnel qualifié et formé. L'ensemble du service est bien pensé et les bateaux sont soigneusement conçus et construits sur les meilleurs chantiers navals. Tout cela dans le but d'offrir à tous les clients un transport sûr et fiable, afin d'établir une relation professionnelle de longue durée.

La génération suivante est déjà prête à reprendre le flambeau quand il le faudra. "Nous restons une entreprise familiale."

→ Somtrans NV entend acquérir des expériences dans l'utilisation de navires-citernes de LNG pour la navigation intérieure en testant les nouvelles technologies d'avitaillement du port d'Anvers.

Danser Group est le spécialiste du transport de conteneurs dans le nord-ouest du continent européen

Depuis sa fondation en 1982, Danser Group est devenu un opérateur de barges d'envergure qui peut s'appuyer sur un réseau dédié et étendu dans l'arrière-pays, de manière à assurer un transport ponctuel et fiable de A à Z.

En plus du transport par barge, Danser Group assure aussi des transports routier et ferroviaire, ainsi que divers services complémentaires. Chaque année, plus d'un million d'EVP sont planifiés et transportés entre les ports maritimes et l'arrière-pays européen.

Parallèlement à une flotte étendue d'environ 60 bateaux affrétés, l'entreprise dispose d'un certain nombre de porte-conteneurs fluviaux, dont l'« Eiger-Nordwand », premier porte-conteneur au monde à avoir été converti au LNG (gaz naturel liquéfié)

→ Danser Group entend tester les nouvelles technologies d'avitaillement du port d'Anvers avec le porte-conteneur converti au LNG.



Fockedey Truck S.A.

Fockedey Truck S.A. dispose d'un parc de camions vraquiers. Elle est principalement spécialisée dans le transport de produits chimiques. L'entreprise surveille en continu les possibilités offertes par les nouvelles technologies et examine leur impact sur le parc de véhicules.

→ Fockedey Truck S.A. entend convertir à terme l'ensemble de son parc de camions au LNG et utiliser la nouvelle infrastructure du port.

Anglo Belgian Corporation (ABC)

L'Anglo Belgian Corporation (ABC) est établie à Gand (Belgique) et fait partie d'un des plus importants producteurs européens de moteurs semi-lents MDO, HFO et bifuel (gaz + diesel) développant une puissance comprise entre 600 et 5200 kW. Ces moteurs semi-lents (750-1000 tpm) sont utilisés pour générer de l'énergie dans les centrales électriques, pour la propulsion marine et des applications de traction ferroviaires. ABC propose aussi des solutions clés en main pour les centrales énergétiques et des projets spéciaux.

Ces 100 dernières années, l'entreprise a prouvé son expertise et son leadership dans un environnement international. Pas moins de 95 % de la production est exportée. Ces cinq dernières années, Anglo Belgian Corporation a enregistré une croissance significative en termes d'envergure, d'effectifs et de portefeuille produits.

Les exigences du client sont au centre des préoccupations d'ABC. L'entreprise propose un grand assortiment de solutions de réduction des coûts sur mesure. Elle répond ainsi aux exigences ponctuelles et des entreprises qui visent l'excellence, l'avantage concurrentiel et le dernier cri en matière de réduction d'émissions. Anglo Belgian Corporation propose la fiabilité que l'on est en droit d'attendre d'un constructeur de moteurs de renom.

Pour tout complément d'information sur nos produits et services, pour trouver notre agent le plus proche ou pour rejoindre notre réseau mondial, surfez sur : www.abcdiesel.be.

→ ABC effectue des études et tests techniques pour développer de nouvelles générations de moteurs à gaz qui respectent les dernières directives en matière de limites d'émissions.

ILVO (Institut de recherche flamand de l'agriculture et de la pêche)

ILVO est un institut de recherche scientifique indépendant et une organisation de services du gouvernement flamand qui contribue à la promotion d'un secteur agricole, piscicole et agro-alimentaire durable en Flandre, en Belgique, en Europe et dans le monde.

ILVO cherche à optimiser et à renforcer la durabilité des axes routiers nouveaux existants de façon proactive, objective et intègre pour les acteurs du secteur agricole, piscicole et agro-alimentaire et pour l'environnement rural dans son ensemble. À cet effet, l'ILVO dialogue régulièrement avec les autorités, les parties prenantes et la société, et s'emploie à s'ériger en exemple par son propre fonctionnement.

Cet institut présente de nombreuses particularités. C'est un centre de connaissances de l'Autorité flamande, plus précisément dans le domaine politique de l'agriculture et de la pêche. L'ILVO s'appuie sur 80 ans de travaux scientifiques. Fort de l'excellence de ses recherches appliquées, innovantes et pluridisciplinaires, l'ILVO jouit d'une notoriété internationale. L'ILVO mise sur une agriculture et une pêche durables, rentables et résolument orientées vers l'avenir. Les résultats, services et collaborations bénéficient à l'ensemble du secteur agroalimentaire flamand.

L'ILVO se profile comme un partenaire de recherche loyal convaincu de l'importance de la pluridisciplinarité des recherches à la fois avec des partenaires industriels et académiques. Étant donné que le partage de connaissances est un aspect fondamental de notre économie de la connaissance, l'ILVO entend, en qualité de partenaire de recherche innovant, donner une nouvelle dimension à l'« innovation ouverte » en créant un forum d'échange d'idées innovantes pour les universités, les centres de recherche, les entreprises et les collectivités publiques. Il va de soi que cette évolution doit intervenir en veillant au subtil équilibre de la politique en matière de propriété intellectuelle. Ces dernières années, des jalons déterminants ont été posés en ce sens, par le biais d'une professionnalisation accrue d'ILVO comme partenaire de recherche.

→ ILVO entend contribuer à la durabilité du secteur de la pêche en facilitant l'utilisation du LNG.



Plateforme flamande de promotion du LNG (2016 – 2019)

La plateforme flamande de promotion du LNG travaille à l'introduction du LNG (gaz naturel liquéfié) comme carburant alternatif plus propre et plus silencieux pour l'industrie, le transport routier et la navigation.

Elle met en contact les entreprises et les gouvernements qui œuvrent au développement du LNG à « petite et moyenne échelle » en Flandre.

La plateforme flamande de promotion du LNG se profile comme lieu d'échange de connaissances afin de répondre aux problèmes et aux défis rencontrés lors de l'utilisation du LNG dans l'industrie, le transport routier et la navigation (maritime et fluviale).

La plateforme est née du secteur privé et vise également à servir d'interlocuteur pour le gouvernement.

Par définition, le transport est transfrontière, et ce, surtout en raison de la législation européenne environnementale définie dans les directives européennes. L'Europe encourage l'industrie et les transporteurs à trouver des technologies et des techniques alternatives pour rendre leurs activités plus propres. La Commission européenne soutient l'introduction du LNG, notamment en développant les infrastructures pour les carburants alternatifs, pour la navigation et le transport routier. Le but est de réduire les émissions de CO₂ et de diminuer la dépendance au pétrole, en stimulant d'utilisation du LNG comme carburant.

La plateforme LNG se caractérise par une collaboration volontaire. Le réseau est accessible à tous ceux qui contribuent à la réalisation des objectifs du programme. Ce réseau sera déployé en Flandre via 6 réunions mensuelles entièrement gratuites.

La plateforme flamande de promotion du LNG a été mise sur pied en collaboration avec ngva.be, afin d'apporter un caractère fédéral à l'organisation.

→ La plateforme flamande de promotion du LNG travaille à l'introduction et à la promotion du LNG pour l'industrie, le transport routier et la navigation en Flandre et veillera au partage des meilleures pratiques et à leur utilisation pour les futurs projets d'infrastructure LNG.