



Les carburants de synthèse tangent face aux incertitudes économiques et réglementaires

LesEchos.fr

vendredi 23 août 2024

Copyright 2024 Les Echos tous droits réservés

LesEchos.fr

Section: ARTICLE; Le transport maritime hésitant

Length: 1073 words

Byline: NICOLAS RAULINE

Highlight: L'abandon par le danois Orsted de son mégaprojet d'e-fuel en Suède marque le retour à la réalité d'un marché sur lequel des centaines de millions d'euros ont été investis. Mais, pour les porteurs de projet de ces carburants bas carbone, ce n'est pas forcément une mauvaise nouvelle.

Body

C'est l'un des premiers coups d'arrêt sur un marché prometteur. Au coeur de l'été, le danois Orsted a annoncé l'arrêt de son grand projet d'e-fuel en Suède, FlagshipOne. Le premier du genre en Europe, qui avait été lancé il y a deux ans. « Nous croyons toujours au marché des e-fuels, sur le long terme, mais l'industrialisation de la technologie, ainsi que le développement commercial ont progressé beaucoup plus lentement que prévu », a fait savoir le groupe.

Les e-fuels ou carburants synthétiques ont pourtant suscité de gros espoirs pour décarboner les transports. Ils sont produits à partir d'hydrogène obtenu par l'électrolyse de l'eau, avec une source d'électricité bas carbone, et du CO2. Avec ce processus, on peut obtenir des carburants automobiles, mais aussi du e-méthanol, qui peut alimenter le transport maritime ou des procédés chimiques, du e-kérosène, pour faire voler les avions, ou encore du e-méthane, pour se substituer au gaz naturel, d'origine fossile. L'avantage, c'est que l'on obtient une molécule similaire à celle d'un carburant traditionnel et qu'il n'est pas nécessaire de changer les équipements - mais leurs détracteurs avancent que les carburants de synthèse rejettent aussi des gaz à effet de serre. Néanmoins, ils en émettent 70 % moins que les carburants d'origine fossile, selon une étude de l'ONG Transport & Environnement.

Le transport maritime hésitant

« Les marchés sont à des degrés de maturité différents, explique Jean-Philippe Héraud, responsable du programme biocarburants et e-fuels à l'Ifpen. Pour les carburants de synthèse, le marché existe déjà, il s'agit de prendre le relais de produits hydrocarbures pour les décarboner. Pour du e-méthanol, qui alimentera en partie le transport maritime, le risque sera plus important, car c'est un marché en devenir. »

Les carburants de synthèse tanguent face aux incertitudes économiques et réglementaires

FlagshipOne était décrit par Orsted comme « le plus grand projet de e-méthanol en construction en Europe ». Il devait permettre la production de 55.000 tonnes de e-méthanol par an à partir de 2025, destiné principalement au transport maritime, en utilisant de l'hydrogène d'origine renouvelable et du CO2 récupéré sur une centrale à biomasse voisine. L'investissement aurait été supérieur à 500 millions d'euros. « Les exploitants de navires ne sont pas prêts à accepter les coûts élevés du méthanol durable, avec une marge de manoeuvre limitée pour récupérer ces dépenses supplémentaires sur leurs clients », résume S&P dans une note, estimant que le méthanol durable serait deux à cinq fois plus cher que le méthanol d'origine fossile.

Lire aussi :

EN CHIFFRES - Carburants de synthèse : la France place ses pions

DECRYPTAGE - Pourquoi les e-fuels peinent encore à convaincre

Pour Elyse Energy, qui développe trois projets de carburants synthétiques en France, dont deux en phase d'études d'ingénierie dans le Rhône et à Lacq (Pyrénées-Atlantiques), la décision d'Orsted ne doit toutefois pas jeter le discrédit sur l'ensemble du marché. « Ce type d'annonce est naturel dans cette phase du marché. Certains projets passent la barre de l'investissement, d'autres non. C'est sain et on a connu cela dans toutes les filières émergentes, les énergies renouvelables, le GNL ou le pétrole de schiste », souligne son cofondateur, Benoit Decourt. Les projets se multiplieraient même en France.

La question du prix de l'électricité

Reste que les décisions finales d'investissement sont loin d'être prises et que de nombreux points d'interrogation subsistent. En premier lieu, la stabilisation du coût des matières premières. « L'électricité est la première d'entre elles, elle peut représenter jusqu'à 80 % des coûts, ce qui est très différent d'un actif industriel classique dans le secteur, affirme Jean-Philippe Héraud. Mais la sécurisation des sources de CO2 sera aussi un enjeu majeur. » La réglementation européenne impose qu'à partir de 2040, les procédés industriels soient alimentés en majorité par du CO2 biogénique (provenant de la biomasse agricole ou forestière ou contenu dans la matière organique du sol). Le cadre doit donc s'adapter, alors que le débat sur la biomasse bat son plein, et les projets sécuriser ces sources.

Lire aussi :

DECRYPTAGE - Climat : 6 choses à savoir sur les carburants de synthèse défendus par l'Allemagne

Les incertitudes en France sur le prix de l'électricité future, avec des négociations qui doivent reprendre entre le prochain gouvernement et EDF, n'aident pas, non plus, au bouclage des projets. « La compétitivité des projets français dépendra de leur capacité à sécuriser des contrats d'achat d'électricité bas carbone sur le long terme à un prix suffisamment bas », indique Charlotte de Lorgeril, de Sia Partners, qui dirige le bureau français des e-fuels.

Le cadre réglementaire, qui commence à voir le jour sur certains marchés, doit encore être précisé. « Il y a un besoin de règles du jeu claires et stabilisées pour pouvoir prendre des décisions finales d'investissement dès 2025 ou 2026 », soutient Benoit Decourt. La reconnaissance du nucléaire dans les sources d'énergie bas carbone doit, par exemple, encore être transposée dans les textes.

Une concurrence américaine et chinoise ?

Une fois ces conditions réunies, peut-être que les gros acteurs, notamment les pétroliers, s'intéresseront davantage à ce marché. Aujourd'hui, l'essentiel des projets est développé par quelques pionniers, et les banques se montrent plus prudentes pour financer ce type d'acteurs. « L'Europe nous demande de produire du e-fuel très pur, qui coûte huit à dix fois plus cher », insistait récemment, aux Rencontres économiques d'Aix-en-Provence, Patrick Pouyanné. Le patron de TotalEnergies a choisi d'explorer cette technologie aux Etats-Unis, avec TES pour du gaz synthétique.

Lire aussi :

Les carburants de synthèse tangent face aux incertitudes économiques et réglementaires

ENQUETE - Décarbonation : l'élan des industriels français s'essouffle

Le risque serait de voir le marché décoller aux Etats-Unis ou en Chine, où les soutiens sont massifs et où quelques projets devraient voir le jour dans les prochains mois, alors même que l'Europe est plutôt bien positionnée en amont. Selon un récent rapport de Sia Partners, 10 % des projets mondiaux d'envergure se trouvent en France.

Certains appellent en outre à une meilleure concertation des différentes filières. « Nous travaillons sur des unités multiproduits, ajoute Jean-Philippe Héraud. En règle générale, les structures doivent s'adapter. Les acheteurs vont sans doute devoir s'engager dans la production, afin de partager les risques. »

Contributor:

Load-Date: August 26, 2024

End of Document