

## REPLACER LE GAZ AU CŒUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Dans la lutte contre le changement climatique et dans le cadre de la transition énergétique, le gaz a beaucoup à offrir. Le point avec Jérôme Ferrier, président de l'Association Française du Gaz (AFG).



Jérôme Ferrier

### Quel est le rôle de l'AFG ?

L'AFG réunit les principaux acteurs de l'industrie gazière. Elle joue un rôle majeur dans la promotion du gaz dans le cadre de la transition énergétique. Avant la COP21, nous avons des difficultés à faire valoir nos arguments en faveur de la promotion du gaz et de l'industrie gazière. Les avantages concurrentiels du gaz par rapport aux autres énergies fossiles sont pourtant incontestables : la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, l'absence d'émissions de particules et d'oxyde de soufre, ainsi qu'une émission réduite d'oxyde d'azote.

Lors des débats autour de la Loi Transition Énergétique pour la Croissance Verte, l'AFG a mené une action efficace auprès des parlementaires qui s'est traduite par la reconnaissance des avantages du gaz. Nous avons réussi à faire prendre conscience de l'importance de réintroduire la notion de carburant alternatif au vu des avantages du gaz naturel ou du GPL sur les autres hydrocarbures.

Lors du sommet du G20 en Chine en septembre 2016, le gaz a été pour la première fois mentionné de manière favorable et positive. Les pays du G20

ont signifié leur volonté d'encourager leur collaboration avec l'industrie du gaz, reconnaissant ainsi que le gaz est l'énergie la moins émettrice et qu'il est important d'accompagner son développement.

L'Union Internationale de l'Industrie du Gaz (UIIG) dont l'AFG est membre et que j'ai eu l'honneur de présider entre 2012 et 2015, a été invitée aux travaux préparatoires relatifs à l'énergie des derniers sommets du G20. Nous avons d'ailleurs été les seuls représentants pour les énergies fossiles à avoir eu la possibilité de faire valoir nos arguments pendant les trois derniers sommets en Australie, en Turquie puis en Chine.

La présidence française de l'UIIG s'est achevée sur le Congrès Mondial du Gaz, organisé en juin 2015 à Paris. Nous y avons accueilli plus de 4 000 participants de 90 pays.

En 2015, en prévision de la COP21, l'AFG a publié un document pour souligner l'avantage comparatif du gaz qui est la seule énergie fossile capable d'accompagner le développement des Énergies Renouvelables (EnR). En 2016, forts de cette expérience, nous avons commis un livre blanc sur « les 10 propositions de l'industrie gazière pour 2017 ». Nous avons choisi de nous limiter à une dizaine de propositions accompagnées d'un plan d'action concret soumis au monde politique, industriel et médiatique. Nous commençons à en mesurer les retombées.

### Dans le cadre de la transition énergétique et de la promotion des EnR, le gaz occupe une place importante. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Les ENR électriques (le solaire, l'éolien) ont de nombreux avantages au regard de l'environnement, mais elles ont un handicap majeur : leur intermittence. Celle-ci ne peut pas être satisfaite par l'énergie nucléaire. Seule une production

d'électricité à partir de centrales thermiques peut répondre à cette défaillance intempestive de génération électrique. Actuellement, il est manifeste que les EnR sont insuffisamment contributives aux besoins nationaux. Les éoliennes sont encore peu nombreuses et ne peuvent pas fonctionner au-delà d'une certaine force de vent. Heureusement, la France dispose encore de 14 centrales à gaz qui peuvent compléter la production nucléaire et celle des EnR. Cet hiver afin de faire face à une demande électrique intense, elles ont contribué à satisfaire 11 % du besoin électrique.

Nous avons pu démontrer que le gaz est indispensable à l'équilibre du réseau. Néanmoins, il a une place encore très modeste dans le mix énergétique français à cause de la place prépondérante du nucléaire dans notre mix énergétique.

### Quelle est la place du biogaz ?

Le biogaz, ou biométhane lorsqu'il est épuré, est renouvelable. Sa place est encore très modeste en France même s'il tend à se développer. Aujourd'hui, il y a 27 projets qui injectent du gaz dans les réseaux, mais il y a plus de 600 projets en attente de concrétisation.

Pour accélérer le déploiement du biogaz, il faut simplifier les procédures administratives qui restent très complexes, et faciliter les dossiers de financement. Pour atteindre l'objectif fixé par les pouvoirs publics de 10 % de biogaz sur le réseau en 2030 contre à peine 0,5 % en 2017, un rythme de raccordement de 60 à 70 projets par an serait nécessaire.

### Quelles sont les actions que vous menez dans le cadre de l'amélioration de l'efficacité énergétique ?

Parmi les nombreuses actions que nous préconisons, il y a une proposition innovante basée



Branchement d'alimentation en GNL du navire AIDA Prima.



Site Letang Biogaz à Sourdun.

sur la rénovation des systèmes de chauffage. Cela nécessite un cadre fiscal et réglementaire stable, simple et pérenne. Nous avons proposé « une prime à la casse » pour le remplacement des chaudières anciennes par des chaudières à gaz plus performantes dans les logements occupés par des personnes en situation de précarité. Nous estimons qu'il y aurait environ 3 millions d'appareils de chauffage obsolètes qui polluent bien au-delà des normes en vigueur et dont la consommation est supérieure à ce qu'elle pourrait être si elles étaient remplacées par des chaudières de nouvelle génération plus performantes. Nous pensons qu'il est possible de recourir au Certificat d'Économie d'Énergie (CEE) pour inciter les industriels à prendre en charge le remplacement de ces appareils moyennant un retour sur investissement à travers une fiscalité appropriée. Cette démarche satisfaisante pour tous favoriserait la baisse de la consommation et la réduction des émissions polluantes.

#### Dans le monde de la mobilité, le gaz apparaît aussi comme une solution de plus en plus intéressante...

Le gaz est déjà utilisé dans le secteur du transport depuis de nombreuses années. Très présent dans les flottes de transport en commun ou les flottes captives, le gaz est très peu développé pour les véhicules particuliers contrairement à nos voisins européens, notamment allemands et italiens qui comptent plus d'un millier de stations pour le gaz naturel véhicule, alors qu'il n'en existe que 65 en France. Il y a un effort à faire sur ce segment en développant, entre autres, les carburants alternatifs pour accompagner le développement du véhicule électrique.

Au niveau de la mobilité terrestre, nous voyons aussi un fort développement dans le domaine du transport routier de marchandises ; en trois

ans, nous avons enregistré une hausse de 12 % du nombre de poids lourds roulant au gaz naturel. Avec des réglementations de plus en plus strictes sur l'accès aux centres-villes, les acteurs du transport de marchandises convertissent leur flotte au gaz naturel pour livrer la nuit, car la carburation au gaz est silencieuse, et surtout n'émet pas de particules.

En parallèle, pour le transport maritime et fluvial, le gaz naturel liquéfié (GNL), pour lequel nous maîtrisons tous les procédés de fabrication de transport et de stockage, offre des perspectives fantastiques, alors que les réglementations européennes sur les émissions de soufre se durcissent. Avec le monde maritime, nous réfléchissons aux moyens d'encourager le GNL qui ne pollue pas et n'émet quasiment pas d'oxydes de soufre et de carbone. Même si nous sommes aux prémices du processus, aussi bien en France que dans le reste du monde, d'importants donneurs d'ordre se positionnent dans une démarche d'anticipation en commandant des bateaux fonctionnant au GNL.

Les carnets de commandes se remplissent et nous anticipons d'excellentes perspectives sur les 5 prochaines années. Les armateurs de navires de croisières, de ferrys et de porte-conteneurs s'engagent vers la propulsion au GNL ou sont prêts à le faire avec le soutien des fournisseurs comme Total ou Engie. Aujourd'hui, les grands donneurs d'ordre ont encore besoin d'être rassurés sur les réserves de gaz, les capacités d'approvisionnement et les perspectives de prix par rapport aux produits concurrents. Il y a aussi des questions importantes à régler concernant les infrastructures portuaires et la logistique de ravitaillement. Sur ces points, l'AFG s'est proposée afin d'être la plateforme fédératrice de l'ensemble des acteurs pour cette activité de GNL carburant avec les grands ports, les industriels,

les acteurs du monde maritime et d'une manière générale l'ensemble des parties prenantes.

#### Qu'en est-il du power-to-gas ?

Il s'agit de la possibilité d'utiliser l'excédent d'électricité produite à certaines périodes pour le transformer par électrolyse en hydrogène dans un premier temps. C'est un procédé simple et connu auquel nous ne pouvons avoir recours que de manière limitée, car nous ne pouvons stocker que de très petites quantités. Actuellement l'hydrogène peut être réinjecté en partie dans les réseaux de gaz. L'autre option est de combiner l'hydrogène avec du CO<sub>2</sub> pour reconstituer du méthane qui pourra être injecté dans les gazoducs ou stocké dans les stockages souterrains existants, tout en réglant le problème du recyclage du CO<sub>2</sub>.

Un projet est en cours de réalisation pour démontrer la faisabilité du système à partir de 2018. Il s'agit du projet Jupiter 1000, un démonstrateur construit à Fos-sur-Mer, dont les principaux actionnaires sont GRTgaz et TIGF. L'industrialisation du procédé pourrait intervenir à partir de 2020.

#### Et pour conclure ?

En septembre 2017, nous allons organiser notre congrès national qui ne s'est pas tenu depuis 2013 pour cause de congrès mondial en 2015 en France.

Nous espérons accueillir 800 participants représentants de toute la chaîne gazière qui viendront partager leur expérience sur des projets innovants et témoigner que la France reste à la pointe de l'innovation et de la recherche avec des acteurs d'excellence. ■