

Objet : Consultation publique DU 19/10/2017 N°2017-014 – Réponse à la question n°8 par S3D

La réponse de notre bureau d'étude porte sur la Question 8 : « Etes-vous, comme la CRE, défavorable à l'introduction d'une « réfaction transport » pour le raccordement d'installations de biométhane ? ».

A contrario de la CRE, nous sommes favorables à l'introduction d'une « réfaction transport ».

S3D est un bureau d'étude nantais spécialisé dans l'accompagnement de projets de méthanisation. Dans notre portefeuille de projets, ~10% se font pour une injection sur le réseau de transport.

La filière s'organise pour atteindre les objectifs de 10% de gaz vert dans les réseaux (30 TWh/an) d'ici 2030 mais avec seulement 0,05% de la consommation sur les réseaux aujourd'hui (source GrT) et les difficultés de la filière, force est de constater qu'**il faudrait changer le logiciel pour parvenir à cet objectif.**

Parmi les défis à relever dans les projets que nous accompagnons, 3 difficultés reviennent souvent sans que cela soit du fait de la qualité des projets :

- La capacité limitée des réseaux
- Le financement du projet
- L'opposition sociale aux projets (aussi vertueux qu'il puisse être...)

La « réfaction transport » répondrait à chacune de ces 3 problématiques :

Capacité des réseaux :

La méthanisation « à la française » se veut au service de l'agriculture et un facteur de développement du monde rural. Ce modèle, voulu par la filière, a 2 conséquences :

- Taille des installations limitées à une production moyenne de 100 à 250 Nm³/h
- Implantation en campagne et éloignement des réseaux avec une consommation suffisante (petit réseau de distribution).

Dans les projets que nous accompagnons, nous avons bien souvent des possibilités d'implantation à proximité des réseaux de transport mais **les coûts (CAPEX et OPEX) de raccordement sont prohibitifs même dans la fourchette de production moyenne haute (à partir de 200 Nm³/h).**

Pourtant le réseau de transport de gaz est le point idéal de raccordement pour la méthanisation : en milieu rural et avec une capacité suffisante toute l'année.

Les conditions (i.e. les coûts) de raccordement au réseau de transport doivent réellement s'adapter à la capacité réelle de production des installations de méthanisation (possibilité d'injecter à partir de 150 Nm³/h). Sans cela le réseau de transport ne sera accessible qu'à quelques « Super Projet Territoriaux » capable de produire jusqu'à 500 Nm³/h (sous réserve de son acceptabilité sociale...).

Certes, la CRE pointe le nombre de projets en réalisation mais combien verront-ils vraiment le jour ?

.../...

Le financement des projets :

La filière s'organise pour réduire les coûts sur l'ensemble de la chaîne de traitements.

Ainsi l'étude d'ENEA consulting du 26/10/2017 détermine qu'une réduction de 30% des coûts de production actuels est accessible d'ici 5 à 10 ans (Source État des lieux du biométhane en France d'Octobre 2017 d'ENEA Consulting).

Les projets récents ayant pu injecter sur le réseau de transport ont bénéficié des subventions à l'investissement qui baisseront nécessairement à l'avenir. En effet l'histoire du développement des ENR va dans le sens de la disparition de la subvention à l'investissement pour ne garder que le tarif d'achat réglementé.

Comment un projet pourra-t-il supporter les coûts de raccordements alors que le financement s'annonce de plus en plus compliqué à boucler ?

L'acceptation Sociale :

Les projets de méthanisation, filière encore naissante, doit faire face à une opposition sociale quasi systématique motivée par le phénomène NIMBY. Il suffit de faire une recherche internet « méthanisation » sur l'onglet actualité pour s'en rendre compte.

En effet les projets doivent choisir leur implantation avec deux objectifs contradictoires : s'éloigner des habitations et se rapprocher des réseaux de distribution en zone périurbaines.

Un « petit » projet injectant 100 Nm³/h pourra, avec une concertation bien organisée, réussir son implantation.

Les plus gros projets (à partir de 200 Nm³/h) auront les plus grandes difficultés à s'approcher de ces réseaux de distribution du fait de l'opposition de riverains.

En effet ces projets traitent différents substrats (agricoles, biodéchets, boue de STEP...) et suscitent des craintes de nuisances.

Pour ces projets, les réseaux de transport en zone rurale seraient plus adaptés.

La CRE justifie son désaccord à la « réfaction transport » par le coût pour la collectivité « sans lien avec une qualité technique ou environnementale ».

Vous comprendrez ici le lien qui peut être fait pour la qualité de l'environnement des riverains sans parler du bienfait du développement des ENR pour l'ensemble de la population en générale.

Merci de l'attention que vous avez pu porter à cette réponse,

Cordialement

Paul LAURENT