



grtgaz.com

# Lettre Institutionnelle



Edito



**Thierry Trouvé,**  
Directeur général de GRTgaz

« Nous vivons la 3<sup>e</sup> révolution du gaz »

La filière gaz est entrée dans l'ère des gaz renouvelables ou bas carbone grâce à l'essor du biométhane issu de l'agriculture et des déchets ainsi qu'au développement de l'hydrogène. En tant que transporteur national, GRTgaz doit être au rendez-vous de cette transition écologique du gaz. En 2020, l'entreprise s'est dotée d'une raison d'être, imaginée de façon collaborative et inscrite dans ses statuts : « Ensemble, rendre possible un avenir énergétique sûr, abordable et neutre pour le climat. » Notre conviction est que, pour réussir, la transition énergétique doit respecter deux conditions : être accessible économiquement et garantir la résilience du système énergétique. Cette raison d'être a guidé la construction de notre projet d'entreprise à l'horizon 2024 et fédère les salariés de GRTgaz. L'année 2021 marque une accélération en matière de politique énergétique. La loi Climat et Résilience votée l'été dernier introduit un nouveau dispositif de soutien aux filières de gaz renouvelables issues de l'agriculture (méthanisation). Elle mentionne également l'intérêt de produire du gaz renouvelable à partir de déchets. La publication d'ici à la fin de l'année du volet gazier du paquet législatif européen « Fit for 55 » sera un moment important pour l'avenir de l'hydrogène et des gaz renouvelables et bas carbone. Pour GRTgaz, 2021 est aussi l'année où le Groupe Caisse des Dépôts, investisseur public engagé pour la transition écologique, a décidé d'augmenter sa participation au capital de GRTgaz à hauteur de 39 %.

## Fit for 55

# “L'Europe” accélère la cadence

**La Commission européenne a présenté en juillet 2021** le premier volet d'un dispositif d'une ampleur inédite : « Fit for 55 », soit 15 propositions pour permettre à l'Europe de réduire de 55 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Fit for 55 prévoit une contribution de tous les secteurs à la décarbonisation, une forte incitation à développer les énergies renouvelables comme le solaire, l'éolien, mais aussi le biométhane et surtout l'hydrogène qui fait l'objet d'objectifs sectoriels spécifiques dans l'industrie et le bâtiment. Sur le volet mobilité, les textes entérinent en 2035 la fin de la commercialisation des voitures neuves à moteur thermique au profit des moteurs électriques et à hydrogène. Il n'écarte pas pour autant le rôle du (bio)méthane dans la réduction des émissions notamment du transport lourd routier. Les règles de l'ETS<sup>1</sup> sont profondément renforcées afin de faire émerger un prix du carbone signifiant, un « ETS adjacent » est créé pour le transport terrestre et le bâtiment, et un mécanisme d'ajustement aux frontières est prévu pour éviter les « fuites de carbone » et inciter les partenaires

internationaux à s'aligner sur les exigences européennes. Les textes annoncent également une fiscalité accrue pour les utilisateurs de gaz fossile (consommateurs et industriels), des incitations au développement des biocarburants pour l'aéronautique et le maritime, la mise en place d'objectifs pour les infrastructures de recharge hydrogène sur les routes et GNL (Gaz Naturel Liquéfié) dans les ports. La publication du paquet législatif sur le gaz et l'hydrogène est prévue en décembre 2021. Il devrait préciser le cadre pertinent pour favoriser l'émergence d'un marché de l'hydrogène compétitif et inclure un règlement visant à maîtriser les émissions de méthane. ●

<sup>1</sup> Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

# 55 %

Réduction des émissions de gaz à effet de serre en Europe d'ici 2030 grâce au dispositif «Fit for 55».



# Où en est-on aujourd'hui ?

**La loi Climat et Résilience donne un second souffle à la méthanisation. Dix ans après le premier dispositif de soutien, où en est la filière aujourd'hui ?**

### 2021, année de consolidation pour le biométhane

La loi Climat et Résilience introduit un nouveau dispositif de soutien à la filière : les certificats de production biométhane. Concrètement, chaque fournisseur de gaz aura l'obligation de soutenir la production de gaz renouvelable au prorata des quantités qu'il commercialise. L'objectif ? Encourager le développement de nouveaux projets. Un autre dispositif de soutien est quant à lui renforcé : la « réfaction », qui permet aux producteurs de ne financer qu'une fraction des installations nécessaires à leur raccordement. Ce dispositif vient en complément du droit à l'injection qui fixe les conditions pour faire porter, depuis 2019, les coûts de renforcement des réseaux par les tarifs des réseaux. Cette réfaction était jusqu'à présent de 40 %, ce qui signifiait que le producteur finançait 60 % de son installation de raccordement. La loi Climat et Résilience permet d'élever le taux de réfaction à 60 %, ne laissant que 40 % du coût à la charge des producteurs.

### Le déploiement des raccordements et rebours se poursuit

Au 30 septembre 2021, ce sont 5,8 TWh de capacité d'injection qui étaient opérationnelles sur le territoire, correspondant à plus de 1 % de la consommation nationale de gaz. Cette capacité est assurée par 317 sites

de méthanisation, dont 40 raccordés au réseau de GRTgaz<sup>1</sup>. En complément, GRTgaz développe des installations dites de « rebours ». Celles-ci permettent au biométhane de transiter du réseau de distribution vers le réseau de transport et ainsi d'assurer aux producteurs un exutoire fiable en toute saison, y compris l'été. Cette technologie illustre les nouvelles flexibilités que les opérateurs de transport et de distribution mettent en place pour assurer un large déploiement des gaz renouvelables sur le territoire. Aujourd'hui, cinq installations de rebours sont opérationnelles et 32 projets devraient se concrétiser entre 2022 et 2024.

### Et demain ?

L'essor de la filière peut compter sur la mobilisation des collectivités territoriales, de plus en plus nombreuses à saisir les opportunités économiques et environnementales du biométhane. La méthanisation leur permet de pérenniser un modèle d'agriculture durable, de valoriser les déchets transformés en ressources et de créer des emplois locaux non délocalisables.

### GRTgaz engagé en faveur des gaz renouvelables issus des déchets

Cette année, la loi Climat et Résilience introduit une avancée pour la filière déchets (à l'instar de l'électricité et de la chaleur) : la valorisation des combustibles

solides de récupération (CSR) sous forme de production de gaz est désormais reconnue (technologie de pyrogazéification). Depuis plusieurs années, GRTgaz s'implique dans les instances où se construit le cadre de référence de la future filière gazière française issue des déchets solides mais aussi liquides : l'entreprise explore en effet des technologies comme la gazéification hydrothermale visant au traitement des résidus de biomasse liquide à des fins de production de gaz renouvelables. Toutes ces filières émergentes ont un rôle à jouer dans le mix énergétique français afin de concrétiser un scénario « 100% gaz renouvelables et bas carbone » à l'horizon 2050. ●

## Les grandes dates de la méthanisation en France

- 2011**  
Les producteurs sont autorisés à injecter leur biogaz dans les réseaux de gaz naturel<sup>2</sup>.
- 2011-2018**  
Essor de la filière méthanisation.
- 2018**  
Le seuil de 1 TWh de capacité de production est franchi.
- 2019**  
Le « droit à l'injection »<sup>3</sup> sécurise les porteurs de projets de méthanisation et les opérateurs de réseau.
- 2018-2020**  
Plus de 1 100 projets sont recensés, pour une capacité cumulée de 26 TWh.
- 2021**  
La loi Climat et Résilience crée les certificats de production de biométhane et permet d'augmenter la réfaction à 60 %.



Que dit le rapport de la mission d'information du Sénat sur la méthanisation ?

### Ce rapport rendu public le 8 octobre 2021 reconnaît l'apport de la méthanisation à la transition énergétique.

Il rappelle notamment qu'« en analyse de cycle de vie, le biométhane émettrait cinq à dix fois moins de CO<sub>2</sub> que le gaz fossile ». Il appelle à poursuivre les études sur la méthanisation pour parvenir à un développement durable de la filière. Les sénateurs proposent cinq axes de développement pour bâtir un « modèle français » de la méthanisation : clarifier le cadre législatif ; aider la filière à se structurer à travers l'attribution de labels ; territorialiser les projets avec une gouvernance locale (comités régionaux de pilotage) ; développer les études d'impacts sur le monde agricole ; prévenir les risques à travers la sensibilisation des acteurs (étudiants agricoles notamment) et du grand public.

1 Ces chiffres sont disponibles sur ODRE (Open Data Réseaux Energies) et notamment sur la page observatoire du biométhane : <https://opendata.reseaux-energies.fr/pages/observatoire-biomethane/#carte-2020>

2 Arrêtés des 22 et 23 novembre 2011.

3 Décret n° 2019-665 du 28 juin 2019 complété par la délibération CRE du 14 novembre 2019.

# Le temps de l'action

**L**e secteur des transports reste le premier émetteur de gaz à effet de serre en France et en Europe.

Cette année, la loi Climat et Résilience a introduit une série de mesures favorable au transport terrestre de marchandises et de voyageurs.

### La France sur la route du bioGNV

Aujourd'hui en France, les transports terrestres représentent 28 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Au total, 95 % du transport routier de marchandises s'effectuent avec des véhicules diesel<sup>1</sup>. L'urgence est de décarboner rapidement et efficacement le secteur du transport routier. Pour cela, des solutions existent : le bioGNV est un carburant disponible immédiatement, accessible économiquement et qui réduit de 80 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport au diesel. Ces trois atouts en font une solution unique pour décarboner ce secteur, comme le recommandent les membres de la Task Force « Transition énergétique du transport routier ». Ce groupe de travail mis en place par le ministère chargé des Transports réunit transporteurs, constructeurs et énergéticiens depuis la fin 2020. Ils doivent s'accorder sur des scénarios de décarbonation du transport (fret et voyageurs) d'ici à 2050. Son rapport définitif est attendu avant la fin de l'année. D'ores et déjà, ses conclusions font émerger le bioGNV comme une alternative fiable, durable et surtout disponible sur tous les segments (urbains, régionaux, longue distance), ce qui n'est pas le cas de l'électricité ou de l'hydrogène.

### Ce que la loi Climat et Résilience change en matière de mobilité

Le texte vise une décarbonation du transport routier et une amélioration significative de la qualité de l'air à moyen terme. Du côté des poids lourds, la loi apporte un soutien direct à l'investissement, à travers le prolongement jusqu'en 2030, contre 2024 initialement, du suramortissement fiscal pour l'achat de véhicules lourds (poids total supérieur ou égal à 2,6 tonnes) fonctionnant exclusivement à partir d'une énergie alternative au gazole ((bio)GNV, électrique...). Les transporteurs bénéficieront d'un soutien financier visant à faciliter le recours aux biocarburants,

dont le bioGNV. En parallèle, pour améliorer la qualité d'air, le texte instaure la mise en place obligatoire de Zones à Faibles Emissions (ZFE) dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici à 2025. Cela concerne environ 45 agglomérations, qui rassemblent plus de la moitié de la population française. Les collectivités devront *a minima* interdire la circulation des véhicules de moins de 3,5 tonnes classés Crit'Air 5 (en 2023), Crit'Air 4 (en 2024) et Crit'Air 3 (en 2025).

### Quel rôle pour GRTgaz dans cette décarbonation ?

GRTgaz contribue à l'essor de la mobilité bioGNV. La capacité française de production de biométhane, tous réseaux confondus, est suffisante pour couvrir la consommation actuelle de bioGNV (1,6 TWh/an) et demeurera largement suffisante à l'avenir. GRTgaz s'est fixé un objectif de 12 TWh de gaz renouvelables dans les réseaux en 2024 avec son projet d'entreprise CAP24, ainsi que le raccordement à son réseau de quatre stations d'avitaillement par an. Dans les régions et les métropoles, GRTgaz contribue à l'élaboration des outils de planification en matière de transport (schémas régionaux des mobilités, plans métropolitains des mobilités) pour positionner au mieux les stations d'avitaillement (bio)GNV nécessaires au transport de personnes et de marchandises. GRTgaz peut aussi proposer dans certaines conditions des solutions de raccordement à son réseau pour les stations poids lourds ou les centres bus. Enfin, on observe des dynamiques parallèles de développement du GNV et de la production de biométhane. En facilitant l'injection de biométhane dans les réseaux, par exemple avec les installations de rebours, GRTgaz contribue à accroître l'offre de bioGNV dans les territoires. À un horizon plus lointain, GRTgaz travaille également au développement d'un réseau de transport d'hydrogène renouvelable et bas carbone en Europe afin de rendre cette solution accessible à tous. •

<sup>1</sup> Rapport 2020 AFGNV (édité de Gilles Durand) : [https://www.afgnv.org/wp-content/uploads/2021/06/Panorama-GNV\\_20210527\\_DEF\\_DP.pdf](https://www.afgnv.org/wp-content/uploads/2021/06/Panorama-GNV_20210527_DEF_DP.pdf)



“ Aujourd'hui en France, près de 20 % du GNV consommé dans les véhicules sont du bioGNV. Le bioGNV, ce carburant renouvelable, n'a jamais cessé de progresser dans les consommations de GNV, même en 2020. Ce qui explique son succès ? L'empreinte carbone exemplaire d'un véhicule roulant au bioGNV qui est aussi, voire plus performante que celle d'un véhicule électrique fonctionnant à l'électricité française faiblement carbonée. Le bioGNV, ce biocarburant de deuxième génération, répond aux exigences de la Directive européenne sur les énergies renouvelables. L'ambition de la filière ? Viser 100 % de bioGNV dans les consommations de gaz d'ici à 2050. »

**Guillaume Larroque**  
Président de l'Association française du gaz naturel véhicules (AFGNV)

# Bientôt un réseau de transport européen ?

**L'hydrogène est une solution d'avenir, véritable pivot de la transition énergétique.**

En accord avec sa stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre publiée en 2020, l'Union européenne propose des mesures pour stimuler l'émergence d'un marché compétitif de l'hydrogène dans le paquet « Fit for 55 » publié en juillet, ainsi que dans un paquet qui couvrira également la décarbonation du gaz, attendu en décembre 2021. Mais le développement d'une filière hydrogène performante pose les questions, qui vont rapidement devenir centrales, de son infrastructure de transport et de son stockage. Dès lors, les gestionnaires européens de transport se mobilisent pour dessiner les contours d'un futur réseau de canalisations dédiées à l'hydrogène. Le projet de dorsale hydrogène européenne EHB (European Hydrogen Backbone), qui a vu le jour en 2020, réunit onze gestionnaires d'infrastructures opérant dans neuf États membres, dont GRTgaz. Cette année, l'EHB accueille douze nouvelles entreprises gazières européennes, pour 21 États membres au total. Leur mission ? Développer une infrastructure de transport capable de couvrir la demande future

“ En France, comme pour la méthanisation, la loi Climat et Résilience autorise désormais les collectivités territoriales à financer, aménager et exploiter des installations de production d'hydrogène renouvelable et bas carbone sur leurs territoires. »

# 900 000 tonnes

C'est la quantité de CO<sub>2</sub> par an qui pourra être économisée sur les 3 pays grâce à ce nouveau réseau de transport d'hydrogène et son écosystème associé. Cela représente les émissions de CO<sub>2</sub> annuelles moyennes de 80 000 personnes.

en hydrogène grâce à la conversion de réseaux gaziers existants et à la création de nouvelles canalisations.

### MosaHYC, un réseau de transport 100 % hydrogène en Europe

Lancé en 2020, MosaHYC (Moselle Sarre HYdrogen Conversion) est un projet de canalisations de transport d'hydrogène à la frontière de trois pays, l'Allemagne, la France et le Luxembourg. Trois partenaires collaborent : GRTgaz, Creos Deutschland<sup>1</sup> et Encevo<sup>2</sup>. Ils œuvrent à la conversion de 80 km de réseau de gaz naturel existant et à la création de 20 km de canalisations à des fins de transport d'hydrogène renouvelable et bas carbone produit par électrolyse<sup>3</sup>. Ce réseau transfrontalier, dont la mise en service est prévue pour 2026, formera le cœur d'un écosystème hydrogène qui regroupera les acteurs économiques locaux au sein de la « Grande Région Hydrogène » (la Lorraine, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat en Allemagne, la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg). Il permettra de diminuer l'empreinte carbone de ce bassin d'emplois caractérisé par des industries lourdes à décarboner (acier, chimie) et contribuera à la transformation du territoire. Ce réseau a pour ambition d'être au service des grands consommateurs, leur apportant sécurité d'approvisionnement et accès à plusieurs producteurs, garantissant ainsi une vraie compétitivité. •

1 Gestionnaire de réseau de transport de gaz et d'électricité en Allemagne.

2 Acteur leader et durable de l'énergie au Luxembourg.

3 Processus de transformation de l'électricité en gaz.



### La France vise l'horizon 2030

**En 2021, GRTgaz a créé une Direction Hydrogène (DH2) pour développer des solutions d'acheminement adaptées,** sûres et compétitives pour l'hydrogène renouvelable et bas carbone.

Afin d'accompagner l'émergence des bassins hydrogène en territoire, l'entreprise vise la mise en service de 700 km de canalisations dédiées à l'hydrogène d'ici à 2030. En parallèle, GRTgaz et Teréga ont lancé en juin 2021 une consultation auprès des acteurs du secteur afin d'évaluer leurs besoins en hydrogène et de dimensionner les futurs ouvrages de transport. La consultation a permis d'identifier près de 90 sites potentiels de production et/ou de consommation sur tout le territoire français. Les consommateurs portent une attention particulière à la sécurité et à la diversité des approvisionnements. Ils envisagent un développement du marché par étapes : du déploiement du vecteur H<sub>2</sub> à partir d'écosystèmes locaux, en passant par des vallées hydrogène, reliant les écosystèmes locaux via un réseau régional de transport par canalisation, pour aboutir à terme à la structuration d'un réseau interconnecté à l'échelle européenne de transport par canalisation, intégrant les infrastructures de stockage.

