

# Meditherra: un projet d'importation plus que de décarbonation de l'industrie locale

*La décarbonation de nos activités industrielles est une nécessité de plus en plus pressante: chaque tonne de CO<sub>2</sub> rejetée à l'atmosphère aggrave la situation et entraîne des changements climatiques aux conséquences toujours plus dramatiques.*

*La stratégie Hydrogène de l'UE est cependant jugée « irréaliste » par la Cour des comptes européenne qui estime les objectifs trop ambitieux concernant la production et l'importation d'hydrogène renouvelable.*

*L'ADEME, dans son rapport sur l'importation d'hydrogène et de ses dérivés souligne les défis liés à la production et au transport d'hydrogène vert, par pipeline ou par bateau. Ce rapport de l'ADEME montre que les capacités de production "locales" risquent d'être insuffisantes pour répondre aux ambitions climatiques. Par conséquent, l'importation d'hydrogène et de ses dérivés (ammoniac, méthanol, l'e-kérosène utilisés comme vecteur de l'hydrogène) devient une option envisagée.*

*Le rapport met en avant des analyses de coûts pour plusieurs scénarios d'importation à l'horizon 2030 et 2050. Les pays potentiellement exportateurs disposent d'importantes ressources, ou de capacités de développement en énergies renouvelables pour produire de l'hydrogène vert à un coût compétitif. Or, même dans les scénarios les plus optimistes, le coût de l'hydrogène importé reste supérieur aux alternatives fossiles. Mais en 2050, l'offre extérieure deviendra très compétitive. Il est alors urgent de sécuriser, pour les producteurs, un prix bas de l'électricité à travers des contrats à long terme.*

*L'un des principaux défis réside dans la logistique du transport d'hydrogène sur de longues distances. En raison de sa faible densité énergétique par volume, le transport d'hydrogène nécessite soit une liquéfaction, soit une conversion en dérivés plus stables (ammoniac), ce qui ajoute des étapes et des coûts. Pour répondre à ces défis, l'ADEME explore des technologies en développement, telles que les pipelines sous-marins faciliter le transport direct entre continents.*

*Le rapport pointe également l'incertitude des prix de l'hydrogène sur le marché mondial, notamment en raison de la fluctuation des coûts des énergies renouvelables nécessaires pour sa production. En outre, la concurrence entre l'hydrogène local et importé reste incertaine : les pays producteurs cherchent, eux aussi, à intégrer l'hydrogène dans leurs propres systèmes énergétiques pour décarboner leurs industries, limitant potentiellement les volumes d'exportation disponibles.*

*L'ADEME recommande de consolider la filière hydrogène française. Mais les capacités de stockage pourraient ne pas être suffisantes au regard des besoins de flexibilité et des volumes de consommation : des interconnexions avec d'autres pays sont à étudier sérieusement.*

*L'ammoniac est un vecteur efficace de l'hydrogène facilitant son stockage et son transport. Il est plus facile à confiner que l'hydrogène, mais reste néanmoins un gaz toxique, polluant et létal. Nous ne parlons donc pas d'un intrant tout à fait ordinaire dans nos modes de production et de vie.*

*Il y a nécessité de distinguer 2 choses dans le projet Meditherra: le produit et ses usages, et le stockage et sa distribution.*

- Pour les usages industriels, la consommation de l'ammoniac dans le process et la re transformation de l'ammoniac en hydrogène bas carbone. Quel intérêt économique et en termes d'efficacité énergétique sur toute la chaîne de valeur de produire de l'hydrogène vert (nécessitant des quantités très importantes d'électricité renouvelable et d'eau) afin de produire de l'ammoniac à l'autre bout du monde, pour le transporter et le "cracker" en France pour en retrouver de l'hydrogène bas carbone, moyennant des installations techniques et énergétiques supplémentaires chez les industriels? Quel intérêt pour la décarbonation globale? et tout cela pour un usage relativement modeste des industriels de la zone.... Nous sommes donc très réservés sur cet usage.
- Un des principaux usages de l'ammoniac (80%) est dans la fabrication d'engrais azotés, où les émissions de CO2 ne sont pas seules en cause dans les désordres climatiques actuels. Car l'épandage des engrais azotés, dont 50% se perd dans l'environnement, émet du protoxyde d'azote, un GES près de 300 fois plus polluant que le CO2, qui représentent 60% des émissions totales de GES de l'agriculture. Selon le site du gouvernement, "L'ammoniac est un polluant atmosphérique, précurseur de particules fines lorsqu'il se recombine avec d'autres polluants atmosphériques issus des transports ou de l'industrie". On sera donc très loin de l'engrais vert comme on a pu l'entendre. Dans le domaine de l'agriculture, comme dans tous les autres, il faudra, il faut sortir de la course à la productivité, qui provoque l'effondrement du vivant et épuise nos sols, qui ruine notre agriculture et tue nos agriculteurs. Nous ne sommes donc pas partisans de tels usages.
- Comment garantir le traçage de l'origine des livraisons d'ammoniac bas carbone en provenance d'autres pays et continents, alors que l'expérience des certificats verts dans l'électricité montrent la limite de la traçabilité au sein de l'union européenne?
- Pour ce qui est du stockage et distribution du produit: Le stockage de l'ammoniac relève d'une classification seveso seuil haut prenant le relais du stockage GNL... une activité qui ne réduit ainsi pas les risques environnementaux et pour le vivant.
- Les livraisons aux clients se feraient principalement par transport ferré (1 train de 400 mètres / 5 jours), pipeline pour les clients de proximité, ou camion à raison de 10 à 15 /jour. Si le projet Modalis (plateforme multimodale transport ferré) permet d'envisager des solutions nouvelles, comment croire que l'essentiel des transports d'ammoniac se fera par voie ferrée sur le réseau national alors que l'organisation du Fret ferroviaire en France est un fiasco depuis des décennies et que les dernières annonces concernant le fret SNCF ne prêtent pas à l'optimisme? Avec pour conséquence un report modal sur ... des routes déjà saturées (70000 véhicules/jour, dont 7000 poids lourds en particulier de transport de matières dangereuses) comme l'a souligné le directeur de la DREAL, et comme l'accident sur l'A55 en témoigne.

L'importation d'ammoniac ne constitue pas tant un projet de décarbonation ni même de relocalisation de l'industrie, mais plus un projet industriel d'importation, importation d'une molécule qui ne contribue pas au renforcement de la souveraineté nationale. Un seul intérêt: être moins dépendants des longs transports en provenance du Nord de l'Europe pour les consommateurs locaux d'ammoniac. Un déplacement du problème, sans apporter de véritable solution de long terme sur le changement climatique.