

- Situation d'E.ON

E.ON est un opérateur gazier mondial, présent dans de nombreux pays européens sur de nombreux maillons de la chaîne gazière. E.ON gère un portefeuille de contrats d'approvisionnement long terme de 520 TWh plus que la consommation française annuelle. E.ON est également présent sur le marché du GNL et a récemment signé un contrat de 20 ans d'importation de GNL depuis les Etats-Unis. E.ON détient une participation dans le terminal de Gate au Pays-bas ainsi que des accès aux terminaux méthaniers d'Espagne, au Royaume Uni, en France.

E.ON a également développé depuis 2007 une filière GNV et opère 92 stations de compression de gaz en Allemagne et Nordique.

D'autre part, E.ON est le 3ème producteur d'électricité en France et opère à Gardanne une centrale charbon de 600 MW et a récemment investi 250 M€ dans un projet de conversion d'une unité charbon en la plus grande centrale biomasse française d'une capacité de 150 MW dont la mise en service commerciale est prévue début 2016.

- Besoins de transport d'E.ON

Pour alimenter ces unités E.ON rencontre un besoin de transport très important (notamment de combustible : charbon et plaquettes biomasse), de l'ordre de 50 à 100 millions de tonnes.km, localisé dans un grand quart Sud-est.

A l'heure actuelle, ces besoins sont principalement gérés par des flottes de camion diesel et E.ON envisage plusieurs solutions pour améliorer son empreinte carbone liée au transport de ces marchandises.

- Initiative GNL carburant d'E.ON

Fort de l'expérience GNV du Groupe en Allemagne, de nos positions stratégiques dans le GNL et de nos besoins locaux, E.ON développe actuellement un projet d'installation de station de livraison de GNL pour couvrir d'abord ses propres besoins, avec la vocation d'étendre une telle utilisation à d'autres acteurs indépendants. E.ON a donc entamé des discussions avec des partenaires pour permettre la mise en place d'une telle installation, à savoir :

- Accès au GNL physique dans les terminaux de Fos ou de Barcelone

- Constructeurs de camion utilisant le GNL comme carburant
- Sociétés de transport
- Fournisseur de solutions techniques

Un certain nombre d'étape ont été franchis et E.ON espère pouvoir assurer les premières livraisons utilisant le GNL au début 2016.

- Points clés de réussite

La mise en place de nouvelles filières restent une problématique délicate qui nécessite la convergence de plusieurs éléments simultanément :

- La capacité des développeurs de projet d'être compétitif par rapport à la situation actuelle pour assurer le basculement vers le GNL grâce à la démonstration d'un intérêt économique durable.
- Un cadre réglementaire stable et prévisible : le niveau de taxes et ses évolutions, à la fois sur le diesel et sur le GNL doivent être clair : certaines incertitudes pèsent actuellement (ecotaxe, hausse annoncé de la taxe diesel).
- Une solution technologique assez mature pour être envisagé a échelle industrielle et susceptible de générer des économies d'échelle et des baisses de couts dans le futur
- Un contexte de marché et de prix des carburants favorables. Le GNL dispose aujourd'hui de l'avantage d'être encore assez fortement lié au prix du pétrole qui fixe le prix du diesel. Cette différence de prix est en faveur du GNL.
- La capacité de prendre des engagements de moyen ou long terme assurant la nécessaire rentabilité aux nouveaux investissements nécessaires.

Certains de ces points peuvent être aujourd'hui assurés par les opérateurs privés mais il reste fondamental de pouvoir être conforté par les pouvoirs publics sur la volonté de pérenniser cette filière GNL en lui laissant l'espace économique qu'elle mérite, grâce aux bienfaits qu'elle peut apporter, comme cela a été dit.