

ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET



UNE ANALYSE GLOBALE EN CONSTRUCTION

Partager les enjeux socio-économiques dépasse la seule analyse financière, budgétaire et technique pour prendre en considération les impacts sociaux, économiques et environnementaux d'un projet. Il s'agit de donner les clés de compréhension pour appréhender l'opportunité du projet au regard des bénéfices attendus. La valeur d'un projet n'est pas mesurée dans l'absolu mais en comparaison avec une référence ou un contexte connu.

Le projet E-CHO s'articule naturellement avec d'autres options, complémentaires ou concurrentes : l'environnement concurrentiel (ex. projets similaires en France et dans le monde, importation de produits fossiles...). Il s'entend également dans un cadre réglementaire émergent, qui se précise, mais reste encore incertain, notamment pour les règlements européens.

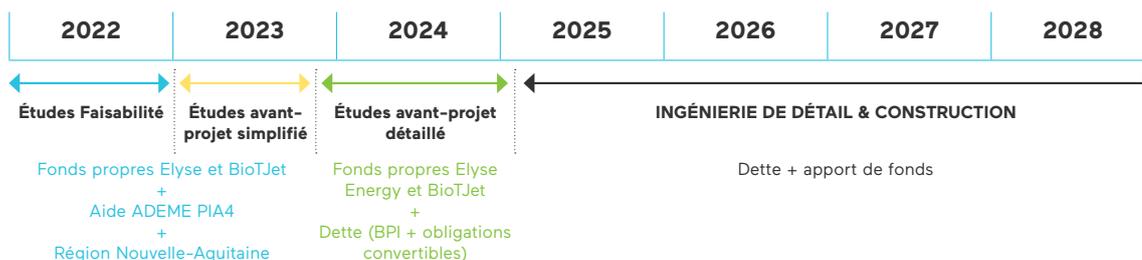
Cette fiche vise à mettre en évidence les ordres de grandeur et les projections monétaires connues à date pour le secteur afin d'éclairer les données issues du dossier de concertation concernant le financement du projet, son calendrier, les réponses apportées par le projet aux politiques publiques, les bénéfices attendus et les impacts d'une absence de projet au regard des enjeux en présence.

Au-delà de l'aspect économique, le projet E-CHO constitue une brique essentielle de la construction de la filière des carburants et molécules bas-carbone pour les marchés aéronautique, maritime et industriel. Leur production sur le territoire national, grâce à ses compétences et ses ressources, est un véritable enjeu de souveraineté économique pour la France.

LE FINANCEMENT D'UN PROJET D'ENVERGURE

LES ÉTAPES CLÉS POUR MOBILISER LES RESSOURCES PERTINENTES ET LEURS SOURCES

Les besoins financiers des projets évoluent dans le temps à mesure que les besoins en capitaux augmentent et que le profil de risque se réduit.



La première phase de financement, la plus à risque, est financée par les fonds propres d'Elyse et de ses partenaires, complétés d'un soutien public sous la forme d'avances remboursables et de subventions.

À mesure que les besoins en capitaux augmentent, Elyse Energy structure le projet pour mobiliser les capitaux privés. Le projet BioTJet compte, par exemple, sur l'investissement de partenaires opérationnels et stratégiques comme Axens, Avril ou IFP Investissements.

L'essentiel de l'investissement sera enfin réalisé dans la phase finale d'ingénierie de détails et de construction, lors de laquelle le profil risque du projet est largement réduit (sécurisation des principaux intrants, obtention du permis de construire). D'autres acteurs seront alors intégrés au financement comme les banques ou les fonds d'infrastructure.

E-CHO BÉNÉFICIE D'AIDES À HAUTEUR DE...

- BioTJet (lauréat de l'appel à projet Carb Aero dans le cadre du 4ème Programme d'Investissement d'Avenir)
- 250 000 euros de la Région Nouvelle-Aquitaine pour le projet eM-Lacq

Les associés opérationnels assurent à Elyse Energy l'indépendance indispensable pour mener à bien ses projets, tout en garantissant la surface financière pour soutenir sa croissance. Leurs expériences apportent aussi de la crédibilité dans la recherche de financement et la réalisation de grands projets de transition énergétique. Pascal Pénicaud a, par exemple, opéré et financé un portefeuille de 1000 projets, solaires et éoliennes, pour le producteur français d'électricité renouvelable indépendant Ténergie auprès d'acteurs comme la Banque des Territoires et le groupe Crédit Agricole, pour une enveloppe avoisinant les 2 milliards d'euros.

LA MISE SUR LE MARCHÉ ATTENDUE ET CONCURRENTIELLE DE MOLÉCULES BAS-CARBONE

1. L'IMPÉRATIF DE DÉCARBONATION

Face au réchauffement climatique, les Accords de Paris traduisent un consensus sur un double impératif : viser la neutralité carbone, donc décarboner tous les usages, même les plus difficiles ;

agir dès maintenant, avec des solutions adaptées à l'infrastructure en place.

À cet effet, tous les leviers doivent être activés : sobriété, efficacité énergétique, électrification, etc.

Pour certains secteurs, la décarbonation passera par la fourniture de molécules bas-carbone. C'est en particulier le cas du transport aérien et du transport maritime mais aussi certaines industries de transformation qui utilisent les molécules pour leurs propriétés chimiques.



En France, l'aéronautique et le maritime représentent respectivement 5,3 % et 2,9 % des émissions de gaz à effet de serre. Les prévisions d'augmentation du trafic maritime, liées au fret pour l'essentiel, s'élèvent par ailleurs à 17 % en 2050, alors que le dynamisme du trafic aérien reste très fort.

2. UN CADRE RÉGLEMENTAIRE FAVORABLE

Dans ce contexte, le cadre réglementaire évolue rapidement pour accompagner l'émergence de ces molécules bas-carbone. Les Initiatives européennes FuelEU Maritime et ReFuelEU Aviation créent un cadre favorable pour les transports maritime et aérien.



Dans l'aérien, les compagnies sont soumises à des mandats d'incorporation pour les carburants d'aviation durables, dont un sous-mandat spécifique sur les carburants de synthèse (comme le e-biokérosène).



Dans le maritime, les opérateurs devront réduire leurs émissions de gaz à effet de serre en utilisant un portefeuille de solutions, dont les carburants de synthèse (comme le e-méthanol).

3. DES PARTENARIATS EN CONSTRUCTION TRADUISANT L'ENGAGEMENT CROISSANT DES CONSOMMATEURS.

Le secteur des molécules bas-carbone reste émergent. Le cadre européen doit, par exemple, encore être traduit dans les lois nationales. La combinaison de l'impératif de décarbonation, et de l'évolution réglementaire, crée néanmoins les conditions d'émergence du marché.

Dans le secteur aérien, les compagnies aériennes multiplient les engagements, souvent au-delà de leurs obligations réglementaires. Les projets se multiplient, notamment en Europe du Nord (Danemark, Norvège par exemple), mais aussi aux Etats-Unis, et de contrats d'approvisionnement sont signés. Elyse Energy travaille ainsi avec plusieurs acteurs, comme Air France KLM, qui a annoncé son intention de se fournir en carburants durables à hauteur de 10 % dès 2030.

Dans le transport maritime également, les grands opérateurs se sont fermement engagés en commandant des navires alimentés par du méthanol dont les constructions ont démarré dans les chantiers navals. CMA-CGM a ainsi commandé près de 24 navires, dont la livraison est prévue à partir de 2026.

Ces exemples traduisent la création d'un marché et l'engagement des opérateurs pour répondre aux contraintes réglementaires, préparer l'avenir, mais aussi répondre aux exigences de leurs propres consommateurs.

AUJOURD'HUI :

- > Le e-méthanol = 2 à 5 fois le prix du méthanol fossile
- > Le e-biokérosène = 3 à 10 fois le prix du kérosène fossile
- > Ces écarts de coûts devraient se réduire grâce :
 - À la hausse de la demande ;
 - Aux économies d'échelle et aux effets d'apprentissage ;
 - À la hausse du coût des équivalents fossiles (utilisation et fiscalité).

DE LA CRÉATION DE VALEUR SUR LE TERRITOIRE POUR LE MONDE ÉCONOMIQUE ET LES POPULATIONS

Pour répondre aux enjeux de construction, d'exploitation et d'approvisionnement du projet, un grand nombre de filières professionnelles seront mobilisées. Les entreprises locales et régionales des secteurs industriels et tertiaires seront ainsi au premier plan de cette activité.

Plusieurs centaines d'emplois pérennes seraient ainsi créés de manière directe lors de l'exploitation, contribuant ainsi au dynamisme du territoire. La phase chantier serait également génératrice de plusieurs milliers d'emplois sur le territoire avec les retombées inhérentes.

Dans ce contexte, un travail de recensement et de qualification de l'offre industrielle et de services en Nouvelle-Aquitaine est d'ores et déjà engagé en collaboration avec le territoire afin de maximiser les retombées locales (cf : scénarios du dossier de concertation).

