

Questions & Réponses

**Webinaire de Lancement
de l'Appel à Manifestation d'Intérêt
dans les Hauts-de-France, le Grand Est,
la Normandie et l'Île-de-France pour un projet
de transport inter-régional de CO₂**



Pourriez-vous détailler la fourchette de coût de transport actuel pour le prix du CO₂ ?

Les résultats de cet AML, c'est-à-dire le nombre, la localisation et les volumes mobilisés, permettront d'affiner le périmètre ainsi que l'estimation du tarif de transport.

Gaz transporté en phase gazeuse ?

A date, le transport en phase gazeuse est la solution proposée pour collecter un grand nombre d'émetteurs susceptibles de se connecter au fur et à mesure.

Quels sont les délais des études en cours sur les spécifications du CO₂ ?

L'objectif des études est de confirmer la spécification préliminaire envisagée du point de vue des risques, avant le lancement de la phase de réalisation à Dunkerque (2027).

Quels seront, dans la phase d'étude de faisabilité, les engagements (financiers et non) pour les participants ?

Pour initier la phase de faisabilité, nous demanderons une confirmation des volumes et de la date du besoin des émetteurs ayant répondu à l'AML. En contrepartie des résultats de l'étude de la faisabilité qui seront communiqués aux émetteurs intéressés, une contribution financière sera demandée.

Pensez-vous développer des points d'injection à des endroits proposés sur le parcours pour agréger les émetteurs qui seraient "hors réseau" ?

L'objectif de l'AML est de collecter ces besoins afin de pouvoir identifier des points d'injection, auxquels des réseaux de collecte pourraient venir se raccorder.



Est-il prévu d'avoir des points d'injection pour regrouper des volumes plus faibles que ceux des gros émetteurs sur le tracé prévisionnel ? Voir une interconnexion avec un transport CO₂ plus local avec GRDF ?

L'objectif de l'AMI est de collecter ces besoins d'émetteurs plus diffus et éloignés du réseau proposé, afin de pouvoir identifier des points d'injection centralisés sur le réseau si nécessaire.

Y a-t-il un volume minimum annuel de CO₂ pour injecter dans cette infrastructure ?

L'objectif de l'AMI est de recenser les besoins. Nous travaillerons ensuite à identifier la meilleure méthode de raccordement, qui peut être un raccordement direct ou un raccordement via un réseau de collecte. Un "petit" émetteur (par exemple 0,1 MTPA) isolé (éloigné du réseau principal) sera difficile à raccorder. En revanche, le fait d'être proche d'un autre émetteur plus important pourrait rendre le raccordement possible.

Pourriez-vous détailler le modèle économique de l'infrastructure ?

Le modèle se rapprochera de celui du transport de gaz naturel avec la commercialisation de capacités de transport sur le long terme.

Quel serait l'horizon de mise en œuvre de cette infrastructure ? Pour des sites de méthanisation agricoles, quel(s) intérêt(s) d'utiliser cette solution / à des solutions locales de valorisation du CO₂ biogénique ?

L'infrastructure de transport de CO₂ prévue par NaTran est conçue pour accueillir tous types de CO₂, principalement celui d'origine fossile, mais aussi le CO₂ biogénique. Pour ce dernier, l'objectif est de compléter les solutions locales de valorisation, qui sont aujourd'hui limitées et pourraient atteindre leurs limites à terme.

Se raccorder à cette infrastructure permettrait aux émetteurs de CO₂ biogénique d'accéder à de nouveaux débouchés, notamment :



- Production d'e-molécules et e-carburants, qui nécessiteront du CO₂ biogénique à partir de 2040.
- Stockage géologique, ouvrant la voie à des émissions négatives.

Ces usages sont complémentaires aux marchés actuels (alimentaire, boissons, etc.). L'objectif est donc d'offrir des opportunités supplémentaires aux sites émetteurs, y compris les unités de méthanisation agricole.

Comment le mélange CO₂ biogénique/non-biogénique dans le pipeline est-il géré au niveau réglementaire (système de certificat vs bilan matière) ?

A ce stade, la réglementation ne prévoit pas encore de mécanisme, mais des réflexions sont en cours au niveau européen pour le permettre, tout en distinguant correctement le CO₂ biogénique du CO₂ non-biogénique. NaTran pense que cette distinction se fera de manière similaire au biométhane avec des garanties d'origine sans distinction physique.

Avez-vous déjà défini des fourchettes de température admissibles pour l'injection sur le futur réseau ?

La température envisagée à l'injection dans le réseau est comprise aujourd'hui entre 40 et 55°C.

Confirmez-vous que le CO₂ transporté ne sera pas alimentaire au sens réglementaire du terme ? Par ailleurs, y aura-t-il la possibilité d'interconnexions de plusieurs réseaux ?

Le CO₂ transporté ne pourra pas être garanti de qualité alimentaire. La qualité du CO₂ transportée devra avant tout répondre à des exigences de sécurité et d'intégrité des infrastructures de transport.

L'objectif de l'AMI est de collecter les besoins afin de pouvoir identifier des points d'interconnexion avec des réseaux de collecte.



Comment avez-vous prévu d'intégrer des agendas différents entre émetteurs pour ne pas faire porter ensemble des coûts et risques aux premiers émetteurs utilisateurs ?

La date de mise en service souhaitée fait partie des données demandées dans cet appel à manifestation d'intérêt et qui permettront d'adapter la planification des investissements dans ce réseau.

NaTran cherche un modèle "régulé" pour le transport du CO₂ avec d'une part, une socialisation des coûts et d'autre part, un décalage dans le temps (avec le soutien de l'Etat et de l'Union Européenne) entre les revenus progressivement croissants (avec l'accueil des nouveaux émetteurs) et le recouvrement des coûts d'investissement.

Quelle date de mise en route est attendue ? Pour le développement réseau français ? Pour pipe offshore Equinor ?

La date prévisionnelle de mise en route du réseau proposée est évaluée à partir de 2033. Cependant, elle dépendra beaucoup des besoins de transport exprimés et de leur localisation par rapport à Dunkerque.

La date prévisionnelle de mise en route du pipeline offshore EQUINOR est 2031/2032.

En termes de pureté du CO₂ transporté, est-il envisageable d'avoir une spécification distincte de celle qui sera imposée par Equinor sur son pipeline surtout sachant que le transport ne se fera probablement pas dans le même état (gaz vs supercritique) ?

Il est envisageable d'avoir une spécification distincte. Nous recherchons avec nos partenaires et l'ensemble des parties prenantes une spécification optimale, le meilleur compromis entre le respect des exigences garantissant l'opérabilité et l'intégrité des ouvrages sur le long terme et la viabilité économique du système.

