GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N° 50

La Société Anonyme de la Raffinerie des Antilles (SARA), entreprise française fondée en 1969, exploite une raffinerie en Martinique et des terminaux de stockage de produits pétroliers en Guadeloupe, Guyane et Martinique. Créée pour assurer l'indépendance énergétique et le développement économique des Antilles françaises, SARA s'étend en Guyane dès 1982. En 2023, elle devient « **Entreprise à Mission** » dans le cadre de la loi PACTE, avec pour obligation : **« Fournir des énergies conventionnelles et innovantes au service de l'écodéveloppement des territoires antillais et guyanais ».**

Le point de vue de la Société Anonyme de la Raffinerie des Antilles (SARA) sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

La SNBC3 place les Outre-mer face à un défi particulier : **réussir la transition énergétique tout en garantissant la continuité de l'approvisionnement en énergie.** La dépendance aux produits pétroliers reste forte sur ces territoires : exposition aux fluctuations des cours mondiaux et besoin d'une logistique d'approvisionnement robuste associée aux risques cycloniques, sismiques fréquents et violents et d'accessibilité.
SARA répond à ces imprévus en garantissant l'autonomie énergétique régionale. Depuis sa création, SARA sécurise la fourniture en produits pétroliers et soutient le développement énergétique des territoires d'Outre-mer.

En conformité avec les recommandations de la SNBC, et en adéquation avec des mesures de décarbonation du projet de PPE3 hexagonale, SARA propose un projet innovant, permettant une production énergétique locale basée sur les ressources et les besoins propres à chaque territoire. Ce modèle vise à réduire la dépendance aux énergies fossiles, à assurer la sécurité et l'autonomie énergétique, à créer de nombreux emplois qualifiés, à contribuer à un développement durable et respectueux de l'environnement ultramarin.

Propositions et ajustements pour le Projet SNBC 3 dans les Outre-mer

Soutenir les projets de décarbonation des industries locales

La LTECV de 2015 impose aux ZNI l'obligation légale de cibler une autonomie 100 % renouvelable, peu probable à court-moyen terme. Toutefois, les mesures d'efficacité énergétique, de solarisation, de captation, de séquestration du carbone et de décarbonation des combustibles sont d'emblée réalisables. Raison majeure de soutenir tout effort d'industriel local, l'insularité ne peut être un argument d'exclusion.

Proposition : Instaurer des dispositifs d'aide aux projets endogènes de décarbonation en ZNI sans mise en concurrence hexagonale.

Accompagner l'adaptation des infrastructures pétrolières pour développer l'emploi et sécuriser l'approvisionnement en Outre-mer

La SNBC3 préconise des orientations pour accompagner la Transition Energétique des raffineries dans un contexte dégressif des énergies fossiles par la décarbonation des installations et leur reconversion en carburants bas-carbone. Les projets de SARA sont en phase avec ces recommandations pour fournir des produits énergétiques moins carbonés et adaptés aux particularités régionales. Cette transition progressive maintient la sécurité d'approvisionnement des territoires français vulnérables en raison de leur insularité. La conversion en bioraffinerie de l'outil industriel SARA est un scénario réaliste au service de la Transition et de l'indépendance Energétique pour des zones résilientes.

Propositions : Légiférer sur un cadre de transition énergétique adaptée aux potentiels des Outre-mer en intégrant le bénéfice des infrastructures pétrolières, à l'image de ce qui est conseillé dans le projet de PPE3.

Décarboner, renforcer les réseaux pour favoriser et justifier l'électrification des transports

La SNBC 3 mise fortement sur l'électrification des véhicules. Cependant, cette Transition ultramarine est plus complexe et moins justifiée qu'en Hexagone du fait même de l'absence de source nucléaire. En plus du coût élevé des véhicules électriques, les réseaux locaux mettront du temps à se décarboner, notamment du fait de la difficulté d'intégrer rapidement des énergies renouvelables et non intermittentes.

Proposition : Permettre la production, et l'intégration de biocombustibles durables, d'origine régionale. Cette complémentarité permettra de réduire la dépendance carbonée tout en assurant une meilleure résilience énergétique locale.

Développer l'usage des biocarburants dans les transports en complément de l'électrification

La SNBC3 propose des mesures ambitieuses pour réduire les émissions de GES dans les transports, incluant la promotion de carburants alternatifs. Le projet de PPE3 appui sur la nécessité de préparer la transformation du réseau des carburants liquides pour accompagner la transition énergétique. Or pour les Outre-mer où le transport représente 54 % de la consommation énergétique, l'application de telles mesures se heurte à des défis singuliers. La feuille de route de SARA répond à ces enjeux par l'utilisation de biomasses non alimentaires fléchées vers les biocarburants de 2ème et 3ème génération. Elles permettent d'alimenter les transports thermiques, terrestre et maritime, dans la longue phase de transition vers la mobilité propre. Le but est de réduire les émissions de GES tout en assurant une autonomie énergétique locale alignée avec la Directive européenne RED III.

Propositions : Obtenir des mesures fiscales et économiques favorisant la production et l'usage de biocarburants pour des besoins adaptés aux spécificités des Outre-mer.

Renforcer la gouvernance des usages de la biomasse durable pour prioriser et gérer les conflits d'usage

Les propositions de la SNBC 3 concernant l'approvisionnement en biomasse énergétique visent à augmenter l'offre pour répondre aux besoins croissants tout en respectant certaines priorités écologiques et économiques. Les Territoires d'Outre-Mer présentent des challenges uniques pour l'utilisation de la biomasse en tant que source d'énergie : contraintes géographiques et logistiques liées à l'insularité, enclavement, cartographie des ressources agricoles ou forestières.
Au-delà de la nécessité d'une gouvernance locale de gestion des biomasses, la production énergétique à partir de celles-ci requiert la création d'installation de transformation adaptée aux ressources endogènes, tels les déchets organiques, agricoles ou les espèces invasives (algues).

Proposition : Structurer les filières locales et disposer d'incitations spécifiques pour rendre viable et durable la biomasse d'Outre-mer.

Soutenir le déploiement de l'hydrogène dans les zones non-interconnectées (ZNI)

L'hydrogène renouvelable ou bas-carbone offre une opportunité singulière de développement économique pour l'Outre-mer. Il peut être produit et consommé in situ. En complément de solutions bas-carbone telles que les biocombustibles ou biocarburants, l'hydrogène apporte une contribution très significative à la décarbonation des industries locales, des mobilités terrestres, maritimes (e-ammoniac, e-methanol) et aériennes (e-kérosène). Pour l'industrie des biocarburants et biocombustibles, l'hydrogène accroît fortement les rendements et minimise les besoins en biomasse. Pour la production de carburants synthétique, il constitue la molécule essentielle au même titre que le CO2. Ces projets sont réalisables sur les territoires à condition d'aides adaptées. S'agissant de mobilité lourde terrestre, de certains usages professionnels de VUL, les contraintes topographiques et climatiques des ZNI ne permettent pas à la batterie de couvrir tous les besoins. Il en est ainsi pour les engins et les groupes électrogènes de chantier. Pour le maritime, la solution batterie n'est pas envisageable par son poids. Pire, ces usages professionnels diurnes nécessitent des recharges de nuit, à des heures où le réseau électrique insulaire demeure carboné. Le vecteur hydrogène dissocie les phases de production et d'usage. Il contribue à réduire l'impact environnemental des batteries à installer sur le réseau de recharge. Enfin, le raccordement en série de chargeurs de puissance sur les sites de recharge rapide des petits réseaux électriques en ZNI, pose un problème flagrant. A contrario, l'hydrogène apporte des services aux réseaux électriques des ZNI par sa capacité de stockage de longue durée que n'offrent pas les batteries. Il délivre de fortes puissances sans soutirage par l'effacement à la demande des électrolyseurs. Il valorise les surplus de production EnR qui sont aujourd'hui écrêtés à perte. L'hydrogène contribue ainsi à l'amélioration de la résilience des territoires. Les Outre-Mer ne disposent pas de nucléaire et ne peuvent donc pas être traités de la même manière en termes de solutions énergétiques.

Proposition : En ligne avec la proposition de FRANCE HYDROGENE, mettre en place des dispositifs d'aides spécifiques adaptés aux ZNI pour encourager la production et l'utilisation d'hydrogène bas-carbone.

Garantir une transition énergétique juste et équitable

L'impact des obligations de la SNBC 3 et des fortes contributions liées aux économies d'énergie (CEE et ETS 2) pèse lourdement sur les automobilistes ultramarins alors que la situation socio-économique y est plus critique que dans l'Hexagone . L'utilisation de

la voiture personnelle diminue dans l'Hexagone, elle augmente en Outre-Mer, du fait d'un manque crucial d'alternatives. Le dispositif des CEE est un outil central dans la stratégie de Transition Energétique en France. Cependant, le surcoût des dépenses des automobilistes ultramarins, lié aux volumes de CEE collectés, n'apporte aucun avantage tangible dans la réduction de la consommation d'énergie locale. Ce fardeau s'alourdira avec l'augmentation prévue du niveau d'obligation des CEE en 2026, qui engendrera 15 à 25 centimes d'euro au litre sur les carburants (estimations de l'UFIP-EM). À cela s'ajoute la mise en place de l'ETS2 en 2027, qui inclura les carburants routiers, entraînant une hausse supplémentaire de 12 à 14 centimes au litre (sur base de 45 €/t de CO_2).

Proposition : Orienter prioritairement les fonds collectés des CEE vers des initiatives de Transition Energétique directement applicables aux Outre-mer.

Conclusion

La feuille de route de SARA s'aligne largement sur les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), appliqués aux régions d'implantation en se basant sur quatre axes majeurs : 1. la décarbonation des outils industriels, 2. la transformation de ceux-ci pour produire des biocombustibles et intégrer des biocarburants (hydrogène compris), 3. l'utilisation de ces vecteurs pour verdir les réseaux, favoriser l'électrification des usages qui peuvent l'être, 4. la facilitation des projets aidés de tous les acteurs économiques qui souhaitent œuvrer à cette fin.

La réussite de la Transition Energétique équitable et durable dépend toutefois d'éléments clés, tels que des ajustements réglementaires, un financement adapté et une gestion optimisée des ressources en biomasse. Ces adaptations limiteront la dépendance aux importations et renforceront la résilience énergétique des territoires ultramarins.

La création, par la SNBC3, d'une « task force » spécifique dont le rôle serait notamment de réaliser une étude « Futurs énergétiques 2050 en ZNI Outre-Mer » est indispensable pour piloter des scenarii de mix-énergétique spécifiques à ces territoires.

L'Outre-mer sera désormais un modèle d'innovation pour une Transition Energétique alliant sécurité d'approvisionnement et atteinte des objectifs bas-carbone pour les générations futures.