

Les marchés du GNL : croissance ou âge d'or ?

Jean-Marie Dauger*

@ 87872

En 2018, les livraisons de GNL (gaz naturel liquéfié) dans le monde ont dépassé 320 millions de tonnes (1 million de tonnes de GNL : 1,2 milliard de m³ ou 13 TWh environ), signant une croissance supérieure à 300 % au cours des quinze dernières années. Cette croissance étant destinée à se prolonger, l'âge d'or du gaz naturel évoqué par l'AIE il y a quelques années semble prendre la forme d'un âge d'or du GNL.

L'émergence du GNL comme un élément significatif des échanges d'énergie traduit les changements induits par les impératifs de la transition énergétique ainsi que par le basculement vers l'Asie de la dynamique de la croissance économique mondiale.

Cette évolution spectaculaire modifie le fonctionnement et la structure des marchés. De nouveaux projets sont et devront être lancés, de nouvelles routes sont ouvertes, de nouvelles technologies et de nouveaux usages apparaissent.

1. L'observation des marchés de l'énergie semble confirmer que le gaz naturel pourrait constituer l'un des composants significatifs de la transition énergétique et que son rôle devrait croître et/ou perdurer à moyen terme voire à long terme.

Les dernières indications du GIEC sur la trajectoire climatique ne peuvent qu'inciter à une substitution accélérée des vecteurs énergétiques les plus émetteurs, en particulier du charbon.

La place du gaz naturel dans le mix énergétique est et sera différente d'une région à l'autre, d'un pays à l'autre, mais certaines politiques publiques nationales font déjà du gaz, en parallèle des sources d'énergie renouvelable, l'un des piliers de l'approvisionnement énergétique et de la lutte pour la qualité de l'air et contre le réchauffement climatique. Les orientations prises par les autorités de Chine ou de Corée du Sud en ont été l'illustration au cours des deux années écoulées.

Dans ce contexte, les exportations de GNL devraient croître sensiblement davantage que les échanges par gazoduc, en particulier du fait du développement d'infrastructures GNL plus modulaires et plus flexibles ainsi que de l'éloignement croissant entre les zones de production et les centres de consommation.

La demande de GNL est aujourd'hui le fait de 42 pays. Moteur de la croissance de la demande, l'Asie représente à ce jour les 3/4 des importations mondiales de GNL et elle absorbera plus de 55 % de la croissance de l'offre au cours des deux prochaines décennies. Si les 2/3 de la demande mondiale sont le fait de cinq pays asiatiques (Japon, Corée, Chine, Inde et Taïwan), cette situation évolue néanmoins, de nombreux autres importateurs de la région ayant recours au GNL pour remplacer leur production déclinante, couvrir de nouveaux besoins, contenir ou substituer des combustibles plus émetteurs de CO₂ ou de particules ou gérer la fluctuation de leur demande énergétique, en particulier d'électricité. Parmi les nouveaux pays émergents comme importateurs figurent le Bangladesh, l'Indonésie,

* GIIGNL (cf. biographies p. 79-80).

la Malaisie, le Pakistan, Singapour et la Thaïlande. Hong Kong, Myanmar, les Philippines, le Sri Lanka et le Vietnam comptent également parmi les importateurs potentiels. La demande de GNL dans l'ensemble de ces nouveaux pays pourrait constituer un volume non négligeable au cours des trois prochaines décennies.

Reste que l'augmentation de la demande de GNL en Chine a été particulièrement spectaculaire au cours des trois dernières années, la demande chinoise ayant même dépassé en 2017 celle de la Corée du Sud, jusqu'alors deuxième importateur mondial de GNL.

D'ici à 2040, 90 % des volumes supplémentaires de gaz échangés sur longue distance le seront sous forme de GNL et 115 milliards de m³ de capacités de réception sont en cours de construction dans le monde, les 3/4 en Asie.

La Chine dispose déjà à elle seule de 65 millions de tonnes de capacités annuelles de réception et ce chiffre devrait doubler dans les 20 prochaines années, le pays envisageant d'importer alors 280 milliards de m³ de gaz naturel par an dont la moitié sous forme de GNL.

Ainsi en serait-il également de l'Inde dont les capacités de réception pourraient doubler pour atteindre 50 Mt par an au cours de la prochaine décennie.

L'Asie du Sud-Est et l'Inde seront donc le principal moteur du commerce mondial de GNL et l'accroissement de leurs besoins pourrait requérir quelques 160 milliards de m³ de plus par an en 2040.

Les incertitudes attachées à la croissance réelle de la demande sont bien entendu très importantes, notamment dans les pays émergents, mais à mesure de l'accroissement du marché les flexibilités augmentent également : ainsi, l'Europe — dont la demande de gaz naturel ne devrait pas connaître de croissance significative — pourrait rester un marché de dernier recours pour le GNL excédentaire du fait de l'importance de ses capacités excédentaires d'absorption et de swing ou tout simplement en substitution de sa production déclinante (ou en substitution du charbon notamment pour la production d'électricité en particulier en Allemagne).

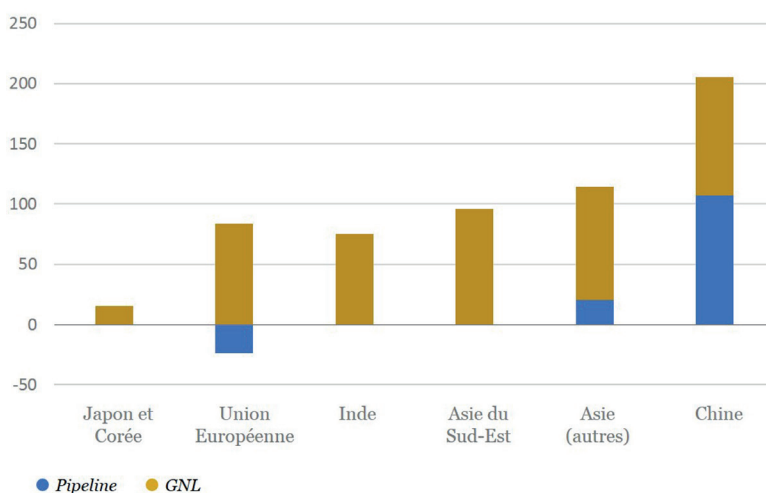


Figure 1. Évolution des importations de gaz par région et mode de transport, 2016-2040 (Gm³)

Source : IEA World Energy Outlook 2017, New Policies scenario

Les marchés du GNL : croissance ou âge d'or ?

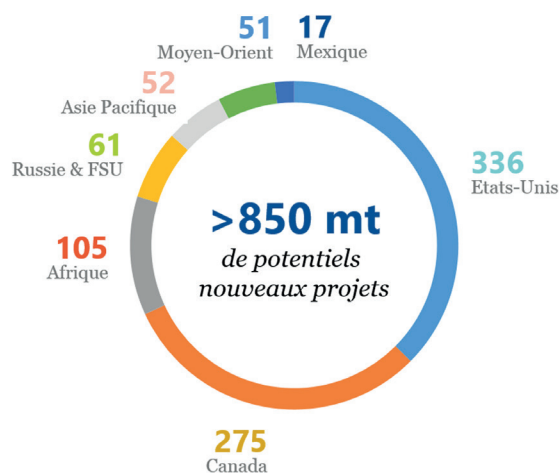


Figure 2. Une offre de GNL abondante

Source : GIIGNL, IGU

2. Ces perspectives de croissance exigent une offre adaptée et suffisante. Si les réserves de gaz naturel ne constituent pas un goulot d'étranglement, la compétitivité et la lourdeur des investissements nécessaires sont les défis principaux. Nous y reviendrons plus tard.

Au cours des dernières années, de nouvelles sources de GNL ont été mises en service ou le seront prochainement. Les développements les plus spectaculaires sont le fait des États-Unis où le principal frein au développement semble être aujourd'hui la capacité de l'administration américaine à instruire les dossiers qui lui sont soumis. En 2017 et 2018, 19 millions de tonnes de capacité de GNL ont été mises en service aux États-Unis et 57 millions de tonnes le seront dans les toutes prochaines années.

L'Australie a de son côté mis en service plus de 22 millions de tonnes de capacités de liquéfaction au cours des deux dernières années et les capacités installées (82 millions de tonnes par an) dépassent désormais celles du Qatar (77 millions de tonnes par an).

Enfin, Novatek (Russie) a mis en service les trois trains de son projet Yamal en 2017 et 2018 (16,5 millions de tonnes par an) — dans

le respect du budget et avec un an d'avance sur le planning!

En Afrique de l'Est, des développements sont également lancés.

En 2018, les annonces de nouveaux projets pour la prochaine décennie ont repris avec l'annonce par Shell du lancement du premier projet canadien sur la côte pacifique, par Cheniere (États-Unis) de la construction de nouvelles capacités (Corpus Christie) et par le Qatar de son intention d'augmenter substantiellement son plafond de production, de 77 millions de tonnes par an aujourd'hui à 110 millions de tonnes par an.

Avec l'ensemble des projets en service, en cours de construction ou dont la décision finale d'investissement est prise, la plupart des scénarios de croissance jusqu'au milieu de la prochaine décennie semblent couverts. Au-delà, de nouveaux investissements massifs seront nécessaires non seulement dans les pays producteurs, mais aussi dans les pays importateurs.

3. Ces développements sont rendus possibles par un certain nombre d'évolutions technologiques, notamment en ce qui concerne le déploiement d'installations flottantes de réception et de production dont la modularité et la taille (petite) permettent de raccourcir la phase de développement (et donc de réduire les coûts). De façon générale, la baisse des prix observée ces dernières années pousse les producteurs à contenir les coûts de développement et cette tendance, au vu de la concurrence qui s'installe entre les projets, semble durable.

4. L'évolution de la géographie des marchés ouvre de nouvelles routes : le canal de Panama est désormais ouvert aux navires méthaniers d'une capacité allant jusqu'à 180 000 m³ et la Russie a livré l'an dernier du GNL de Yamal en Chine et au Japon en utilisant une route directe longeant, vers l'est, les côtes sibériennes.

5. Le fonctionnement des marchés s'adapte à cette nouvelle donne. Le nombre d'acteurs augmente sensiblement, les modes de transaction se diversifient, la flexibilité des

flux (diversions géographiques, rechargements, *swaps*...) est mieux exploitée.

Le nombre de compagnies importatrices et de producteurs s'accroît avec la diversification géographique et des sociétés de *trading* sont de nouveau actives, qui tendent désormais à prendre position dans des actifs de production, de réception ou de transport.

Si le nombre d'acteurs augmente, les restructurations en cours s'accompagnent d'un mouvement de concentration récemment souligné par le rachat de BG par Shell, la vente de ses activités GNL par ENGIE à Total ou la fusion des opérateurs qatariens.

Le volume des transactions spot ou de court terme (moins de quatre ans) augmente sensiblement. Celles-ci représentaient déjà près de 30 % du marché total en 2017 et le nombre des réallocations géographiques de cargaisons (re-directions, réexportations) ne cesse de croître.

Les contrats et les prix sont également en voie d'évolution : le besoin de flexibilité des

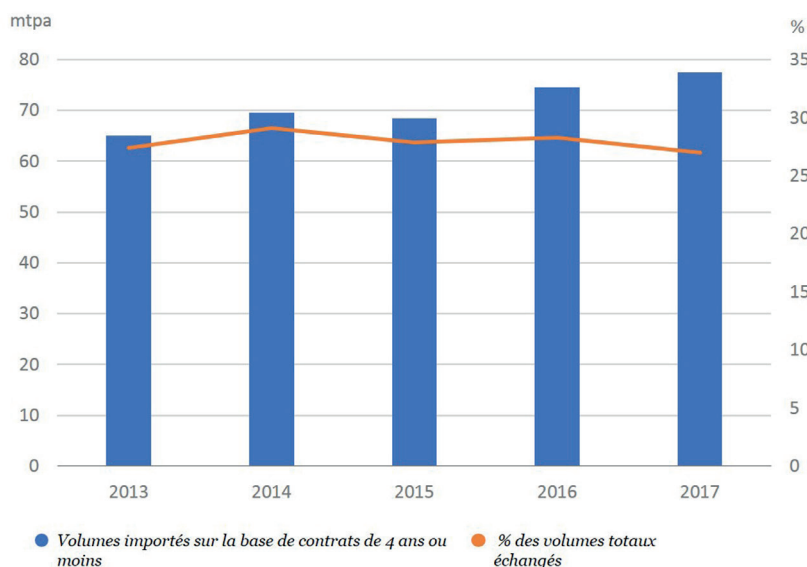


Figure 3. Spot & court-terme vs volumes totaux de GNL importés

Source : GIIGNL

Les marchés du GNL : croissance ou âge d'or ?

acteurs augmente et une forte pression s'exerce en vue de la disparition des clauses de destinations là où celles-ci existent encore (Japon essentiellement).

L'indexation des prix du GNL sur les cours du pétrole est toujours en vigueur, notamment pour les contrats de long terme destinés à l'Asie, mais une diversification des modes d'indexation s'opère sur les marchés où l'on trouve des indices de prix fiables (Europe, États-Unis). Il n'existe toujours pas d'indice de prix de cette nature en Asie. En l'absence d'un marché organisé liquide et profond, des évaluations de prix sont toutefois utilisées comme substituts (JKM, RIM, ANAE...), mais les progrès en ce domaine sont encore insuffisants.

6. Le GNL prend également pied dans de nouveaux usages. Les progrès les plus remarquables l'an dernier l'ont été dans le secteur du GNL porté (transport par camions) et du transport maritime. Des installations de soutage de GNL sont désormais en développement sur tous les continents et les commandes de nouveaux navires propulsés au GNL prennent de l'ampleur, y compris pour les transports sur très longues distances à l'image des maxis porte-conteneurs commandés par CMA-GCM.

7. Les incertitudes et les défis sont néanmoins nombreux pour que soit confirmée l'entrée du GNL dans un «âge d'or». La condition de compétitivité demeure une condition essentielle, tout particulièrement par rapport au charbon. Le GNL requiert la mise en œuvre d'une chaîne — intégrée ou non — mais dont la densité capitalistique est importante. Même si les coûts de construction ont sensiblement baissé au cours des dernières années, les efforts devront être maintenus sur de longues périodes.

D'importants efforts d'investissements devront être consentis, en amont comme en aval, au-delà des projets déjà lancés. Des politiques énergétiques claires et réalistes seront nécessaires pour que les investissements évoqués puissent intervenir dans des conditions de risque raisonnable. Enfin, la montée des

barrières douanières et les freins aux échanges internationaux ne peuvent pas créer les conditions favorables à la confiance nécessaire aux prises de risque évoquées.

En conclusion :

a) La croissance du GNL peut être considérée comme certaine dans les années à venir;

b) Aujourd'hui bien approvisionné par l'entrée en service de nouvelles installations de production, le marché pourrait toutefois connaître un resserrement plus tôt que prévu initialement et de nouvelles décisions d'investissement, y compris dans les nouveaux pays utilisateurs, devront être prises à minima pour couvrir les horizons au-delà de 2025;

c) De nombreux projets de production sont dans une phase d'instruction et pourraient donner lieu à une décision finale d'investissement au cours des deux prochaines années. Un nombre limité de projets actuellement en préparation, qui semblent compétitifs, seraient suffisants pour couvrir une bonne partie de la croissance envisagée;

d) Cette situation permet de tabler sur le maintien d'une concurrence suffisante pour inciter les producteurs et les fournisseurs à contrôler les coûts de développement;

e) Les règles de fonctionnement des marchés ainsi que les politiques publiques devront intégrer les évolutions et les possibilités ainsi ouvertes;

f) Les incertitudes demeurent importantes, y compris les impacts de hausses de prix sur la demande ou les répercussions liées aux tensions géopolitiques actuelles, notamment en matière de réglementation des échanges, mais ces incertitudes, si elles sont raisonnablement gérées, ne devraient pas significativement impacter les équilibres de l'offre et de la demande de GNL tels qu'ils semblent se dessiner aujourd'hui.