

Consultation publique sur une initiative législative relative aux marchés et à l'infrastructure du CO₂

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Introduction

La communication sur un objectif climatique pour 2040[1] et son analyse d'impact[2] montrent que, parallèlement au déploiement des énergies renouvelables et à la réalisation de l'efficacité énergétique et matérielle, la gestion industrielle du carbone est nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union européenne. Dans cette optique, la stratégie pour la gestion industrielle du carbone[3], adoptée par la Commission en février 2024, définit une approche globale pour permettre à l'UE d'étendre la gestion du carbone. La stratégie définit un ensemble de mesures à prendre, au niveau de l'UE et au niveau national, pour établir un marché unique du CO₂ et créer un environnement plus attractif pour les investissements dans les technologies de gestion industrielle du carbone.

Englobant le captage, l'utilisation et le stockage du dioxyde de carbone (CUSC) ainsi que les absorptions de carbone, la gestion industrielle du carbone peut apporter des solutions pour les émissions de CO₂ encore difficiles à réduire, y compris les émissions de procédé provenant de l'industrie. En outre, le captage et les absorptions de carbone sont une condition préalable au maintien d'une base industrielle décarbonée et compétitive dans l'UE tout en parvenant à la neutralité climatique d'ici à 2050.

La gestion industrielle du carbone peut être divisée en trois grandes composantes:

1. captage du CO₂ à des fins de stockage (CSC): les émissions de CO₂ d'origine fossile sont captées en vue d'un stockage géologique permanent et sûr;
2. captage et utilisation du carbone (CUC): le CO₂ capté est utilisé dans des produits de synthèse, des produits chimiques ou des carburants (par exemple, des carburants de synthèse peuvent être produits à l'aide d'hydrogène combiné avec du CO₂ et utilisés dans des carburants et procédés biosourcés équivalents);
3. élimination du CO₂ de l'atmosphère: le CO₂ biogénique ou atmosphérique est capté par des moyens technologiques et stocké de manière permanente, soit géologiquement, soit dans des produits.

Lorsque le CO₂ n'est pas directement stocké ou utilisé sur le site de captage, il devra être transporté vers un autre site par conduite, navire, camion ou train pour son stockage permanent ou son utilisation. Le transport

est donc essentiel pour ces trois technologies et pour permettre à l'UE de se doter d'un véritable marché du CO₂.

Aujourd'hui, un nombre limité de projets de gestion industrielle du carbone sont en cours de construction et les décisions d'investissement finales n'ont été prises que pour un petit nombre de sites de stockage dans l'UE, dont Greensand [projet de stockage de CO₂ au Danemark; 0,4 million de tonnes de CO₂ par an (Mtpa) dans la phase initiale] et Porthos (projet de stockage de CO₂ aux Pays-Bas; 2,5 Mtpa). Sur la première liste de l'Union de projets d'intérêt commun et de projets d'intérêt mutuel, deux projets d'infrastructure de CO₂ sont en cours de construction[4]. Toutefois, la modélisation de l'analyse d'impact des objectifs climatiques pour 2040 indique que l'UE devrait déjà capter 50 Mtpa d'ici à 2030, 280 Mtpa d'ici à 2040 et jusqu'à 450 Mtpa d'ici à 2050 pour s'en tenir à ses objectifs climatiques.

L'UE dispose déjà d'une législation pour soutenir le déploiement de solutions de gestion industrielle du carbone.

La directive relative au stockage géologique du dioxyde de carbone[5] (directive CSC) établit un cadre juridique pour le stockage géologique en toute sécurité du CO₂, couvrant toutes les formations géologiques dans l'ensemble de l'UE et de l'espace économique européen pendant la durée de vie des sites de stockage.

Le règlement relatif aux réseaux transeuropéens d'énergie[6] (RTE-E) facilite la construction d'infrastructures transfrontalières de CO₂ reconnues comme projets d'intérêt commun (PIC) et projets d'intérêt mutuel (PIM), grâce à des procédures d'autorisation accélérées et à un financement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Compte tenu du rôle essentiel des réseaux dans l'intégration d'énergies renouvelables abordables et dans le soutien à l'électrification, la Commission a annoncé un train de mesures sur les réseaux européens, dont l'objectif principal sera de contribuer à la modernisation et à l'extension des réseaux énergétiques et à accélérer l'octroi des permis/autorisations. Afin de recueillir des contributions, la Commission a lancé, en mai 2025, une consultation publique à l'aide d'un appel à contributions[7] et d'un questionnaire[8], qui comprend également des questions sur le transport du CO₂.

Le règlement pour une industrie «zéro net»[9] vise à créer un marché européen pour les services de stockage du CO₂ et fixe un objectif juridiquement contraignant de 50 millions de tonnes de capacité annuelle d'injection de CO₂ dans l'UE d'ici à 2030. Pour créer cette partie des infrastructures de CO₂ nécessaires, 44 producteurs de pétrole et de gaz de l'UE doivent contribuer au développement de ces sites de stockage du CO₂. Le règlement pour une industrie «zéro net» rationalise également la procédure d'octroi de permis/d'autorisation pour les projets qui devront être réalisés pour atteindre cet objectif. De plus, en vertu de la directive CSC, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les utilisateurs potentiels puissent avoir accès aux réseaux de transport et aux sites de stockage aux fins du stockage géologique du CO₂ produit et capté[10].

La directive relative au système d'échange de quotas d'émission de l'UE[11] encourage le captage du CO₂ provenant des combustibles fossiles et des procédés industriels en exemptant les émissions stockées de manière permanente de l'obligation de restituer des quotas. En vertu de sa clause de réexamen, la Commission doit présenter un rapport d'ici juillet 2026 (et éventuellement proposer une législation) sur l'

intégration des absorptions de CO₂ atmosphérique dans le SEQE de l'UE, ainsi que sur la manière de comptabiliser le CO₂ capté et utilisé dans les produits. Cette initiative relative au SEQE-UE fait l'objet d'une consultation publique distincte[12].

Les investissements dans la chaîne de valeur du CO₂ et le financement (pour la recherche, l'innovation et le déploiement) sont essentiels pour libérer tout le potentiel de la gestion industrielle du carbone. Le prix du SEQE-UE est essentiel pour la viabilité commerciale des projets de CSC, car les quotas d'émission ne sont pas requis pour le CO₂ stocké de manière permanente. Plusieurs mécanismes de financement sont disponibles pour les projets de CSC à grande échelle (tels que le Fonds pour l'innovation du SEQE, InvestEU et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe)[13]. En outre, comme indiqué dans la stratégie pour la gestion industrielle du carbone, l'introduction de tarifs, de nouveaux instruments de financement, de garanties et d'instruments de risque serait nécessaire pour faciliter les investissements. Le pacte pour une industrie propre a mis en évidence l'importance des marchés pilotes pour les produits finis décarbonés, car ils permettent d'appuyer les arguments économiques à long terme en faveur d'une décarbonation fondée sur le captage des émissions de CO₂.

Bien que le cadre législatif actuel couvre des parties importantes de la chaîne de valeur et des infrastructures du CO₂, son objectif premier n'est pas de favoriser le développement d'un marché intérieur du CO₂ et des infrastructures connexes. Toutefois, un volume considérable d'infrastructures de transport du CO₂ doit être développé pour transporter le CO₂ capté vers des sites de stockage ou d'utilisation[14].

Cependant, aujourd'hui encore, des obstacles au transport transfrontière de CO₂ et à l'accès au marché subsistent, tant au sein de l'UE qu'avec les pays tiers. De même, l'infrastructure de conduites du CO₂ est susceptible de présenter les caractéristiques d'un monopole naturel, tandis que le marché de la capacité de stockage et de l'injection du CO₂ est caractérisé par d'importantes barrières à l'entrée, qui nuisent à l'émergence d'une chaîne de valeur concurrentielle et à la confiance dans l'obtention de résultats équitables sur le marché. D'autres obstacles sont liés à l'octroi de permis/d'autorisations pour les actifs du CO₂, à la réutilisation ou à la réaffectation des actifs du CO₂ existants et aux moyens de faire face efficacement aux risques d'investissement, en particulier aux premiers stades du développement du marché.

En outre, les risques d'investissement sont perçus comme élevés en raison d'un déficit de confiance et de sécurité réglementaire, ainsi que de problèmes de prévisibilité et de coordination tout au long de la chaîne de valeur du CO₂ (c'est-à-dire un manque de coordination entre les projets de captage, d'infrastructure de transport et de stockage)[15]. Dans le même temps, il est nécessaire de développer un volume important d'infrastructures de transport du CO₂ afin de transporter celui-ci des sites de captage vers les sites de stockage ou d'utilisation.

La stratégie pour la gestion industrielle du carbone a donc mis en évidence la nécessité d'élaborer un cadre réglementaire favorisant l'émergence d'un marché intégré et concurrentiel du CO₂ et des infrastructures du CO₂. Les orientations politiques pour la Commission 2024-2029[16] ont réaffirmé la nécessité de présenter une proposition de paquet réglementaire sur les infrastructures et les marchés du CO₂, tandis que la communication sur le pacte pour une industrie propre[17] a souligné la nécessité de mettre en œuvre la stratégie pour la gestion industrielle du carbone et a rappelé l'objectif de longue date de l'UE de créer un

marché pour le carbone capté.

La présente consultation publique s'inscrit dans le cadre d'une stratégie plus large de consultation des parties prenantes visant à éclairer l'élaboration de l'analyse d'impact et de la proposition législative sur les infrastructures et les marchés du CO₂. Les réponses à ce questionnaire fourniront des éléments probants précieux pour l'analyse d'impact, qui alimentera à son tour la préparation de l'initiative législative.

Lors de l'élaboration de l'analyse d'impact et de la proposition législative, la Commission tiendra également compte des résultats des consultations précédentes, y compris la consultation[18] menée en vue de l'élaboration de la stratégie pour la gestion industrielle du carbone et du paquet «réseaux» et dans le cadre des travaux du forum sur la gestion industrielle du carbone[19].

Dans le présent questionnaire, les questions plus générales figurent au chapitre 1, tandis que les questions spécifiques sur les aspects techniques et réglementaires figurent aux chapitres 2 à 5.

1. Communication de la Commission: Garantir notre avenir Objectif climatique de l'Europe pour 2040 et voie vers la neutralité climatique à l'horizon 2050 pour une société durable, juste et prospère, 6 février 2024, [EUR-Lex — document 52024DC0063 — FR — EUR-Lex](#).
2. Document de travail des services de la Commission: Analyse d'impact accompagnant la communication intitulée «Garantir notre avenir Objectif climatique de l'Europe pour 2040 et voie vers la neutralité climatique à l'horizon 2050 pour une société durable, juste et prospère», 6 février 2024, [EUR-Lex — 52024SC0063 — FR — EUR-Lex](#).
3. Communication de la Commission: Vers une gestion industrielle du carbone ambitieuse pour l'UE, 6 février 2024, (COM/2024/62), [EUR-Lex — 52024DC0062 — FR — EUR-Lex](#).
4. Y compris les projets CO₂ TransPorts (projet CSC entre les sites de Rotterdam, d'Anvers et de North Sea Port) et Northern Lights (stockage du CO₂ sur le plateau continental norvégien avec des infrastructures transfrontalières reliant plusieurs initiatives européennes de captage, entre autres en Belgique, en Allemagne, en Irlande, en France et en Suède). Ces deux projets devraient démarrer en 2026 avec un volume de stockage allant jusqu'à 5 Mtpa de CO₂
5. Directive 2009/31/CE du 23 avril 2009 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone; [Directive - 2009/31 - FR - EUR-Lex](#).
6. Règlement (UE) 2022/869 du 30 mai 2022 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes; [Règlement - 2022/869 - FR - EUR-Lex](#).
7. Appel à contributions: [Train de mesures sur les réseaux européens](#)
8. Questionnaire de consultation publique: [train de mesures sur les réseaux européens](#).
9. Règlement (UE) 2024/1735 du 13 juin 2024 relatif à l'établissement d'un cadre de mesures en vue de renforcer l'écosystème européen de la fabrication de produits de technologie «zéro net»; [Règlement - 2024/1735 - FR - EUR-Lex](#).
10. Les États membres doivent veiller à ce que les utilisateurs puissent avoir accès aux réseaux de transport et aux sites de stockage de CO₂ aux fins du stockage géologique, conformément à l'article 21 de la directive 2009/31/CE. À cette fin, les États membres doivent veiller à ce que l'exploitant qui refuse l'accès en raison d'un manque de capacité ou d'une absence de raccordement procède à tout aménagement nécessaire pour autant qu'il soit économiquement réalisable ou qu'un client potentiel soit disposé à en assumer le coût.
11. Directive 2003/87/CE.
12. [Système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour les installations fixes, l'aviation et le transport maritime, et réserve de stabilité du marché - réexamen](#).
13. Communication de la Commission: Vers une gestion industrielle du carbone ambitieuse pour l'UE, [EUR-Lex — 52024DC0062 — FR — EUR-Lex](#).
14. Étude du JRC: [Shaping the future CO₂ transport network for Europe](#) (Façonner l'avenir du réseau de transport du CO₂ pour l'Europe) (en

anglais), 6 février 2024; une mise à jour de cette étude est prévue au T2 2025.

15. Voir également l'appel à contributions de la Commission [insérer le lien si disponible].

16. [Orientations politiques 2024-2029 | Commission européenne.](#)

17. Le pacte pour une industrie propre: une feuille de route commune pour la compétitivité et la décarbonation», COM(2025) 85 final.

18. La consultation publique s'est déroulée entre le 8 juin et le 31 août 2023, [Gestion industrielle du carbone — déploiement du captage, de l'utilisation et du stockage du carbone](#); les résultats sont disponibles dans le [rapport de synthèse des résultats de la consultation publique ouverte](#) — Office des publications de l'UE.

19. Le forum sur la gestion industrielle du carbone (ICM), appelé forum CUSC jusqu'en 2023, a été créé en 2021 et se réunit chaque année depuis lors. Il réunit des représentants des institutions de l'UE, des pays de l'UE et des pays tiers, des ONG, des chefs d'entreprise et des universités afin de faciliter le déploiement des technologies de captage et de stockage du carbone (CSC) et de captage et d'utilisation du carbone (CUC). Le forum a également mis en place différents groupes de travail axés sur des questions particulières de la chaîne de valeur de la gestion industrielle du carbone. [Forum et groupes de travail sur la gestion industrielle du carbone](#)

Informations vous concernant

* Langue de ma contribution

- Allemand
- Anglais
- Bulgare
- Croate
- Danois
- Espagnol
- Estonien
- Finnois
- Français
- Grec
- Hongrois
- Irlandais
- Italien
- Letton
- Lituanien
- Maltais
- Néerlandais
- Polonais
- Portugais

- Roumain
- Slovaque
- Slovène
- Suédois
- Tchèque

* J'apporte ma contribution en tant que:

- Établissement universitaire/institut de recherche
- Association d'entreprises
- Société/entreprise
- Organisation de défense des consommateurs
- Citoyen(ne) de l'UE
- Organisation de protection de l'environnement
- Ressortissant(e) d'un pays tiers
- Organisation non gouvernementale (ONG)
- Pouvoir public
- Organisation syndicale
- Autre

* Prénom

UPRIGAZ

* Nom

UPRIGAZ

* Adresse électronique (ne sera pas rendue publique)

uprigaz@uprigaz.com

* Nom de l'organisation

255 caractère(s) maximum

APREN - ex UPRIGAZ

* Taille de l'organisation

- Micro (de 1 à 9 salariés)
- Petite (10 à 49 salariés)
- Moyenne (50 à 249 salariés)
- Grande (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence

Vérifiez si votre organisation est inscrite au registre de transparence. Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent de leur plein gré les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'Union européenne.

77820278284-77

* Pays d'origine

Veillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

Cette liste ne reflète pas la position officielle des institutions européennes en ce qui concerne le statut juridique ou la politique des entités mentionnées. Elle constitue une harmonisation de listes et de pratiques souvent divergentes.

- | | | | |
|--------------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Afghanistan | <input type="radio"/> Estonie | <input type="radio"/> Kirghizstan | <input type="radio"/> République démocratique du Congo |
| <input type="radio"/> Afrique du Sud | <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Kiribati | <input type="radio"/> République dominicaine |
| <input type="radio"/> Albanie | <input type="radio"/> État de la Cité du Vatican | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> Roumanie |
| <input type="radio"/> Algérie | <input type="radio"/> États-Unis | <input type="radio"/> Koweït | <input type="radio"/> Royaume-Uni |
| <input type="radio"/> Allemagne | <input type="radio"/> Éthiopie | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Russie |
| <input type="radio"/> Andorre | <input type="radio"/> Fidji | <input type="radio"/> La Réunion | <input type="radio"/> Rwanda |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Finlande | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Sahara occidental |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input checked="" type="radio"/> France | <input type="radio"/> Lettonie | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy |
| <input type="radio"/> Antarctique | <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Liban | <input type="radio"/> Saint-Christophe-et-Niévès |

- Antigua-et-Barbuda
- Arabie saoudite
- Argentine
- Arménie
- Aruba
- Australie
- Autriche
- Azerbaïdjan
- Bahamas
- Bahreïn
- Bangladesh
- Barbade
- Belgique
- Belize
- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Biélorussie
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Bosnie-Herzégovine
- Gambie
- Géorgie
- Ghana
- Gibraltar
- Grèce
- Grenade
- Groenland
- Guadeloupe
- Guam
- Guatemala
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guinée équatoriale
- Guyana
- Guyane
- Haïti
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie
- Île Bouvet
- Liberia
- Libye
- Liechtenstein
- Lituanie
- Luxembourg
- Macao
- Macédoine du Nord
- Madagascar
- Malaisie
- Malawi
- Maldives
- Mali
- Malte
- Maroc
- Martinique
- Maurice
- Mauritanie
- Mayotte
- Mexique
- Micronésie
- Moldavie
- Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha,
- Sainte-Lucie
- Saint-Marin
- Saint-Martin
- Saint-Pierre-et-Miquelon
- Saint-Vincent-et-les-Grenadines
- Samoa
- Samoa américaines
- Sao Tomé-et-Principe
- Sénégal
- Serbie
- Seychelles
- Sierra Leone
- Singapour
- Sint-Maarten
- Slovaquie
- Slovénie
- Somalie
- Soudan
- Soudan du Sud
- Sri Lanka

- Botswana
- Brésil
- Brunei
- Bulgarie

- Burkina
- Burundi

- Cabo Verde
- Cambodge
- Cameroun
- Canada

- Chili

- Chine

- Chypre

- Clipperton

- Colombie

- Comores
- Congo

- Corée du Nord

- Île Christmas
- Île de Man
- Île Norfolk
- Îles Åland

- Îles Caïmans
- Îles Cocos

- Îles Cook
- Îles Falkland
- Îles Féroé
- Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud
- Îles Heard et McDonald
- Îles Mariannes du Nord
- Îles Marshall
- Îles mineures éloignées des États-Unis
- Îles Pitcairn
- Îles Salomon
- Îles Turks-et-Caïcos
- Îles Vierges américaines

- Monaco
- Mongolie
- Monténégro
- Montserrat

- Mozambique
- Myanmar /Birmanie
- Namibie
- Nauru
- Népal
- Nicaragua

- Niger
- Nigeria
- Niue
- Norvège
- Nouvelle-Calédonie
- Nouvelle-Zélande
- Oman
- Ouganda

- Suède
- Suisse
- Suriname
- Svalbard et Jan Mayen
- Syrie
- Tadjikistan
- Taïwan
- Tanzanie
- Tchad
- Tchéquie

- Terres australes et antarctiques françaises
- Territoire britannique de l'océan Indien
- Territoires palestiniens
- Thaïlande

- Timor-Oriental
- Togo
- Tokélaou
- Tonga

- Corée du Sud
- Costa Rica
- Côte d'Ivoire
- Croatie
- Cuba
- Curaçao
- Danemark
- Djibouti
- Dominique
- Égypte
- El Salvador
- Émirats arabes unis
- Équateur
- Érythrée
- Espagne
- Îles Vierges britanniques
- Inde
- Indonésie
- Iran
- Iraq
- Irlande
- Islande
- Israël
- Italie
- Jamaïque
- Japon
- Jersey
- Jordanie
- Kazakhstan
- Kenya
- Ouzbékistan
- Pakistan
- Palaos
- Panama
- Papouasie - Nouvelle-Guinée
- Paraguay
- Pays-Bas
- Pérou
- Philippines
- Pologne
- Polynésie française
- Porto Rico
- Portugal
- Qatar
- République centrafricaine
- Trinité-et-Tobago
- Tunisie
- Turkménistan
- Turquie
- Tuvalu
- Ukraine
- Uruguay
- Vanuatu
- Venezuela
- Viêt Nam
- Wallis-et-Futuna
- Yémen
- Zambie
- Zimbabwe

La Commission publiera toutes les contributions à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme lors de la publication de votre contribution. **Dans un souci de transparence, le type de répondant [p. ex. «association d'entreprises», «organisation de défense des consommateurs» ou «citoyen de l'UE»], le pays d'origine, le nom et la taille de l'organisation, ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sont toujours rendus publics. Votre adresse électronique ne sera jamais rendue publique.** Veuillez choisir l'option en matière de protection de la vie privée qui vous convient le mieux. Les options par défaut en matière de protection de la vie privée sont fonction du type de répondant sélectionné.

* Paramètres de confidentialité pour la publication de la contribution

La Commission publiera les réponses reçues à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

Anonyme

Publication des informations relatives à l'organisation uniquement: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés tels quels. Votre nom ne sera pas rendu public. Veuillez ne pas inclure de données à caractère personnel dans la contribution proprement dite si vous souhaitez rester anonyme.

Public

Publication des informations relatives à l'organisation et au répondant: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés. Votre nom sera également publié.

J'accepte les [dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel](#).

1/ Questions générales

Q1. La chaîne de valeur de la gestion industrielle du carbone a encore une marge de progression. Un cadre réglementaire adapté à l'objectif visé devra en tenir compte. Dans cette optique, quel modèle réglementaire au niveau de l'UE estimez-vous approprié pour soutenir l'émergence d'un marché européen intégré et compétitif pour le CO₂?

- Aucune intervention réglementaire ne s'impose. Les progrès réalisés jusqu'à présent l'ont été en l'absence de telles règles au niveau de l'Union et des résultats concurrentiels sur le marché sont susceptibles d'être obtenus sans intervention.

- Une approche commune est nécessaire, assortie d'un cadre législatif de l'UE définissant des principes réglementaires clés (s'attaquer aux obstacles au commerce transfrontière, garantir des résultats concurrentiels sur le marché et des conditions de concurrence équitables, favoriser le développement des infrastructures, etc.).
- Les règles devraient être élaborées par étapes. Des principes réglementaires clés peuvent désormais être définis au niveau de l'UE, tandis que des règles techniques plus détaillées à l'échelle de l'Union devraient être laissées pour plus tard, chaque État membre ayant la possibilité d'introduire de telles règles plus tôt s'il le juge nécessaire.
- Des règles détaillées (assorties de principes réglementaires et de dispositions techniques clés) sont nécessaires dès le départ au niveau de l'UE afin d'éviter les divergences réglementaires entre les États membres et de contribuer à la sécurité des investissements.
- Outre les règles du marché, nous avons besoin de règles qui soutiennent le développement du marché. En particulier, la capacité annuelle d'injection de CO₂ d'au moins 50 millions de tonnes d'ici à 2030, visée dans le règlement pour une industrie «zéro net», soutient l'émergence d'un marché de l'UE intégré et concurrentiel pour les services de stockage de CO₂. Un tel objectif chiffré est un exemple à suivre. Un renouvellement de cet objectif au niveau de l'Union devrait être envisagé dans le contexte de l'évaluation par la Commission en juin 2027 de la nécessité d'introduire un nouvel objectif de capacité d'injection à l'échelle de l'Union (article 20, paragraphe 3, du règlement pour une industrie «zéro net»).

Autre(s) — Veuillez préciser quelle approche est nécessaire et pourquoi.

500 caractère(s) maximum

APREN est attachée à la création d'un véritable marché intérieur qui supprime toute barrière technique ou réglementaire à la circulation du CO₂ dans l'Union.

Q2. Le développement de marchés du CO₂ semble très probable. Il reste toutefois une grande part d'incertitude. Comment cette incertitude devrait-elle être prise en compte lors de la conception d'un cadre réglementaire adapté à l'objectif visé?

- La fixation claire de principes réglementaires essentiels pour les infrastructures et l'organisation du marché permettra de lever une grande part d'incertitude, tandis que des règles flexibles ne le feraient pas. Il est donc préférable d'établir des règles claires dès le départ plutôt que de privilégier la flexibilité.
- La définition de principes réglementaires clés laisse suffisamment de flexibilité pour que les détails puissent être affinés ultérieurement ou au niveau des États membres. Il n'est pas nécessaire de prévoir des dispositions spécifiques supplémentaires pour permettre une application flexible des principes réglementaires essentiels pendant la phase de montée en puissance. Les dispositions relatives au CO₂ figurant dans le règlement pour une industrie «zéro net» sont suffisantes en tant que régime réglementaire pour la phase de montée en puissance.
- Seuls les principes réglementaires essentiels sont nécessaires. Toutefois, il convient d'inclure suffisamment de flexibilité dans ces principes essentiels, par exemple en octroyant des exemptions/dérogations temporaires adaptées à la phase de montée en puissance de la chaîne de valeur.

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

APREN est attachée à la flexibilité qui permet de s'adapter au mieux aux évolutions des conditions de marché. Le jeu de la concurrence permettra un développement de la chaîne de valeur.

Si vous estimez que l'octroi d'exemptions/dérogations temporaires aux principes réglementaires essentiels est un élément important, veuillez préciser pour quels principes les exemptions/dérogations sont utiles et pourquoi.

500 caractère(s) maximum

Le captage et le stockage du carbone (CSC) sont souvent considérés comme une solution pour les industries dans lesquelles les émissions sont économiquement ou techniquement difficiles à réduire. Toutefois, l'évolution technologique peut avoir une incidence sur l'option de décarbonation la plus efficace dans une application industrielle donnée. En outre, les situations de départ et les trajectoires de décarbonation diffèrent selon les États membres. Une certaine flexibilité, telle que dans les applications où le CSC est mis en œuvre, peut donc présenter des avantages. Dans le même temps, il convient d'éviter le risque d'une poursuite de l'utilisation des combustibles fossiles.

Q3. Dans cette optique, quel devrait être l'objectif d'un cadre réglementaire du marché de l'UE?

- Les règles du marché de l'UE devraient indiquer clairement que le CSC ne doit être utilisé que dans les secteurs où les émissions sont difficiles à réduire. Le risque de distorsion dû à un biais technologique est moins grave que le risque d'une utilisation du CSC dans des applications entraînant la poursuite de l'utilisation des combustibles fossiles.
- La législation devrait soutenir la décarbonation, mais être technologiquement neutre. Cela éviterait des distorsions du marché et des coûts supplémentaires entraînés par des biais technologiques dans le cadre réglementaire. Les décisions relatives à l'option de décarbonation à utiliser dans une application ou une industrie donnée devraient être laissées au marché.
- La législation relative au marché au niveau de l'UE devrait être neutre sur le plan technologique. D'autres instruments de l'UE ou nationaux (tels que les régimes de subventions) sont plus adaptés pour orienter les industries et les applications dans lesquelles le CSC est déployé.

Autre(s) — Veuillez préciser quelle approche est nécessaire et pourquoi.

500 caractère(s) maximum

APREN est attachée à la neutralité technologique et considère que le marché est l'élément le plus objectif pour arrêter les choix de décarbonation.

Q4. La stratégie de gestion industrielle du carbone et l'analyse d'impact de 2024 dessinent un avenir dans lequel le CO₂ est non seulement stocké de manière permanente, mais aussi dans lequel le CO₂ est capté [par exemple, grâce à la bioénergie avec captage et stockage du carbone (BECSC) et au captage direct dans l'air] et utilisé dans des produits de synthèse, des produits chimiques ou des combustibles, en particulier après 2040. Quelle incidence cela devrait-il avoir sur l'organisation du marché?

- L'organisation du marché devrait déjà tenir pleinement compte du stockage et de la réutilisation du CO₂ ainsi que des flux créés par la BECSC et le captage direct dans l'air, pour lesquels les exigences diffèrent.

- Impact minimal. Les principes essentiels de l'organisation du marché ne sont de toute façon pas fondamentalement différents pour le stockage permanent et la réutilisation du CO₂.
- Le captage du CO₂ pour le stockage permanent sera le principal moteur de la chaîne de valeur pendant une période significative. Par conséquent, nous devrions nous concentrer sur ce point et accorder une attention particulière aux questions liées au stockage, telles que les conditions d'accès.
- Sans avis.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Comme indiqué précédemment, le marché nous semble être l'élément moteur qui justifie les choix les plus rationnels.

Q5. L'établissement de règles peut créer une sécurité juridique et une prévisibilité réglementaire. Toutefois, la fixation trop précoce de règles peut être risquée pour une chaîne de valeur encore en développement. Dans quelle mesure serait-il important de fixer, dès le départ, les principes réglementaires suivants afin de soutenir le développement d'un cadre spécifique pour le réseau de CO₂ et le marché du CO₂? Veuillez indiquer votre position pour chaque principe réglementaire.

Principes de régulation	Très important	Important	Neutre	Pas très important	Pas important	Sans avis
Planifier de manière coordonnée les infrastructures de transport de CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Assurer une sécurité réglementaire pour les projets existants liés au CO ₂ .	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Permettre l'utilisation des infrastructures énergétiques existantes pour le transport du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rationaliser le cadre d'octroi des permis/autorisations.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Supprimer les obstacles juridiques au transport et aux échanges transfrontières de CO ₂ .	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fixer des règles claires pour les interconnexions de CO ₂ avec les pays hors UE (EEE).	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Garantir une responsabilité claire pour les fuites de CO ₂ dans certaines parties de la chaîne de valeur du CO ₂ .	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développer une interopérabilité transfrontière pour permettre un flux sans entrave de CO ₂ par-delà les frontières et entre les modes de transport.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Garantir un accès non discriminatoire et transparent aux réseaux de CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Garantir un accès non discriminatoire et transparent au stockage du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Éviter les conflits d'intérêts dans le marché du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Réduire les risques liés aux investissements dans les infrastructures de transport de CO ₂ .	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accroître la transparence et la visibilité du marché dans la chaîne de valeur du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

APREN étant favorable à ce que les activités de transport offshore et de stockage offshore du CO₂ soient négociées et non pas régulées, les porteurs de projets d'infrastructures acceptent le risque attaché à toute activité non régulée.

2/ Assurer la sécurité réglementaire et la confiance des investisseurs pour développer les infrastructures du CO₂ nécessaires

Planifier de manière coordonnée les infrastructures du CO₂

Presque tous les États membres incluent le captage du CO₂ dans leurs politiques de décarbonation. Toutefois, tous n'ont pas la possibilité de stocker du CO₂ sur leur territoire en raison de réglementations interdisant le stockage du CO₂ ou en raison de capacités de stockage de CO₂ insuffisantes. Le transport de CO₂ sur de plus longues distances, y compris le transport transfrontière du CO₂, devrait donc jouer un rôle important dans la décarbonation des secteurs de l'Union où les émissions sont difficiles à réduire. À l'heure actuelle, le CO₂ peut être transporté par des conduites ainsi que par des modes de transport sans recours à des conduites, y compris le transport maritime, ferroviaire et routier.

Dans cette partie du questionnaire, on entend par «infrastructure de transport de CO₂» le réseau de conduites de CO₂, tel que défini dans le règlement pour une industrie «zéro net», y compris les stations de compression auxiliaires, pour le transport de CO₂ jusqu'au site de stockage, ainsi que tout mode de transport maritime, routier ou ferroviaire, y compris les dispositifs de liquéfaction et les installations de stockage temporaire si nécessaire, pour le transport de CO₂ vers les installations portuaires et le site de stockage, tandis que le «réseau de conduites» de CO₂ est limité au transport de CO₂ par conduites.

Q6. Comment voyez-vous le rôle actuel et futur des modes de transport du CO₂?

Veuillez indiquer si, et dans quelle mesure, vous approuvez les affirmations suivantes. Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Le transport de CO ₂ par camion, train, navire ou conduite continuera de coexister dans un avenir prévisible.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plus le volume de CO ₂ à transporter est élevé et plus la distance est longue, plus le transport de CO ₂ par conduites sera rentable.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les modes de transport autres que par conduites ne sont importants qu'au cours de la phase de montée en puissance, car ils offrent une certaine flexibilité et une disponibilité en temps utile.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le substitut le plus proche du transport de CO ₂ par conduites est le transport maritime (lorsque des voies navigables sont disponibles).	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Étant donné qu'ils peuvent être plus facilement utilisés dans d'autres applications et sites, les investissements dans des modes de transport de CO ₂ sans conduites sont intrinsèquement moins risqués en tant qu'investissement et seront plus facilement mis en œuvre.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

500 caractère(s) maximum

Lorsque l'on évoque le transport par canalisation, il faut distinguer les canalisations à terre et les canalisations en mer. Les 2 types de canalisations n'obéissent pas forcément à la même logique économique et ne relèvent pas de la même régulation. Les 1ers doivent être considérés comme des infrastructures essentielles régulées avec un accès des tiers alors que les canalisations offshore à l'instar des canalisations offshore pétrolières n'ont pas à être régulées.

Des infrastructures de transport de CO₂ seront nécessaires, tant au sein de l'UE qu'avec les pays tiers. Toutefois, il peut exister des obstacles qui ralentissent ou empêchent le développement de ces infrastructures de transport de CO₂. En outre, certaines des mesures de facilitation prévues dans le règlement pour une industrie «zéro net», telles que l'article 22 sur les infrastructures de CO₂, cesseront d'exister une fois que l'objectif de 50 millions de tonnes d'ici à 2030 aura été atteint.

Q7. Quels sont, selon vous, les principaux obstacles au développement d'une infrastructure de transport de CO₂, tant au sein de l'UE qu'avec les pays tiers? Veuillez indiquer votre position pour chaque obstacle potentiel.

Obstacles potentiels	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Manque de confiance des investisseurs tout au long de la chaîne de valeur du CO ₂ .	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Absence de sécurité réglementaire pour les constructeurs d'infrastructures.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque de coordination tout au long de la chaîne de valeur du CO ₂ et entre les États membres.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque de visibilité des volumes de captage du CO ₂ et de la capacité de stockage disponible.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Absence de planification coordonnée des infrastructures de CO ₂ au niveau national, c'est-à-dire au sein d'un État membre.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque de coordination des plans d'infrastructure entre les États membres voisins.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque de coordination de la planification des infrastructures de CO ₂ le long des corridors d'infrastructures (c'est-à-dire les infrastructures de transport de CO ₂ sur de longues distances, traversant plusieurs États membres, avec des destinations comprenant des sites en mer).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Absence de planification coordonnée et transparente des infrastructures au niveau de l'UE.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

la plus grosse incertitude réside dans le prix de l'ETS et son évolution.

En vertu du règlement sur les réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E), les infrastructures de CO₂ peuvent se voir attribuer le statut de projet d'intérêt commun ou de projet d'intérêt mutuel sous certaines conditions et peuvent bénéficier de procédures d'autorisation accélérées et d'un cofinancement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (pour les études et les travaux). Toutefois, le règlement RTE-E ne fournit pas d'outil réglementaire pour la planification des infrastructures transfrontalières et/ou nationales du CO₂. À l'heure actuelle, la législation de l'UE ne comporte pas de mesures de planification des infrastructures du CO₂.

Q8. Les outils actuels de planification du réseau pour l'électricité, le gaz et l'hydrogène (plans de réseau nationaux, plans décennaux de développement du réseau à l'échelle de l'Union) se concentrent sur la planification des réseaux de

conduites. Selon vous, comment la planification des infrastructures de transport de CO₂ devrait-elle tenir compte des modes de transport autres que par conduites?

- L'outil de planification des infrastructures de transport de CO₂ devrait couvrir à la fois les infrastructures comportant des conduites et les infrastructures sans conduites.
- La disponibilité de modes de transport alternatifs devrait être prise en compte lors de l'examen des besoins en infrastructures composées de conduites. Toutefois, il n'est pas nécessaire de planifier réellement les modes de transport du CO₂ autres que des conduites, étant donné que le marché s'en chargera.
- Elle ne devrait pas en tenir compte du tout.

Autre (veuillez préciser)

500 caractère(s) maximum

Q9. Quelle est votre position en ce qui concerne la planification du réseau de transport de CO₂ par conduites? Veuillez indiquer si, et dans quelle mesure, vous approuvez les affirmations suivantes.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
La planification du réseau de transport de CO ₂ par conduites coordonnée au niveau de l'UE offre une visibilité sur les besoins en conduites de CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La planification du réseau de conduites de CO ₂ coordonnée au niveau de l'UE donne de la visibilité sur la disponibilité des conduites de CO ₂ pour les émetteurs de CO ₂ et les exploitants de sites de stockage.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La planification du réseau de conduites de CO ₂ coordonnée au niveau de l'UE peut contribuer à atténuer le risque lié à la coordination dans la chaîne de valeur du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

La planification du réseau de conduites de CO ₂ coordonnée au niveau de l'UE peut contribuer à accélérer le développement des conduites de CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La planification du réseau de conduites de CO ₂ coordonnée au niveau de l'UE est absolument nécessaire pour développer l'infrastructure du CO ₂ requise.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La planification du réseau de conduites de CO ₂ coordonnée au niveau de l'UE devrait s'appuyer sur la planification nationale des conduites de CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La planification du réseau de conduites de CO ₂ coordonnée au niveau de l'UE devrait exploiter les informations déjà disponibles en vertu de la législation de l'UE en vigueur (par exemple, la directive SEQUE-UE, la directive CSC, le règlement pour une industrie «zéro net»)[20].	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La planification du réseau de conduites de CO ₂ coordonnée au niveau de l'UE devrait garantir la construction des infrastructures incluses dans les plans.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autres - Veuillez expliquer.

500 caractère(s) maximum

Q10. Parmi les mesures de planification du réseau de conduites de CO₂ ci-dessous, lesquelles seraient, selon vous, nécessaires pour permettre la planification et le développement, en temps utile et de manière rentable, des infrastructures de transport de CO₂ requises? Veuillez indiquer votre point de vue pour chaque outil de planification.

Outils de planification	Nécessaire	Peut-être nécessaire	Non nécessaire	Sans avis
Planification par chaque gestionnaire d'infrastructure	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plans de réseau nationaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Plans de réseau coordonnés au niveau national et au niveau de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plan de réseau coordonné au niveau de l'UE	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

La législation récente (c'est-à-dire le paquet de mesures sur la décarbonation du marché de l'hydrogène et du gaz) a renforcé l'approche d'intégration des systèmes en consolidant les dispositions relatives à la planification intégrée des réseaux pour les secteurs de l'électricité, de l'hydrogène et du gaz. Au niveau de l'UE, les plans décennaux de développement du réseau à l'échelle de l'Union pour l'électricité, l'hydrogène et le gaz doivent être élaborés par le REGRT-E, le REGRT pour le gaz et le REGRH (c'est-à-dire les associations représentant les exploitants des réseaux de transport d'électricité et pour le gaz et les exploitants des réseaux de transport d'hydrogène) en étroite coopération. Les plans nationaux de développement du réseau seront également fondés sur des scénarios communs aux trois secteurs. Ces scénarios communs visent à limiter les coûts de développement des infrastructures et à accroître l'efficacité globale du système énergétique en identifiant les solutions les plus appropriées dans tous les secteurs.

L'utilisation des technologies CUSC est étroitement liée au secteur de l'énergie, par exemple en ce qui concerne i) la forte demande en électricité des technologies de captage et de purification du CO₂, ii) la libération d'énergie froide dans les terminaux de gaz naturel liquéfié (GNL) pendant le processus de regazéification qui peut être utilisée pour la liquéfaction du CO₂, iii) la production d'hydrogène bas carbone en tant que facteur de demande pour le captage, le transport et le stockage du CO₂, et iv) le potentiel de réutilisation des infrastructures énergétiques qui ne sont plus nécessaires pour le transport du CO₂.

Q11. Selon vous, quels compromis existent entre les réseaux de CO₂ et les autres réseaux, et quels sont les avantages possibles d'une planification intégrée des réseaux? Veuillez indiquer votre point de vue pour chaque affirmation.

Affirmation	Il existe des avantages et des compromis positifs	Il n'existe pas d'avantages ni de compromis positifs	Sans avis
Relier la planification du réseau électrique à la planification des actifs du CO ₂ (c'est-à-dire la consommation d'électricité des technologies de captage et de liquéfaction).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Relier la planification du réseau gazier à la planification des actifs du CO ₂ (c'est-à-dire le potentiel de réutilisation des infrastructures gazières qui ne sont plus nécessaires pour le transport du CO ₂).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Relier la planification du réseau d'hydrogène à la planification des actifs du CO ₂ (c'est-à-dire pour le captage du CO ₂ émis lors du processus de production d'hydrogène bas carbone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Relier la planification du réseau d'électricité, de gaz et d'hydrogène à la planification des actifs du CO ₂ , c'est-à-dire en appliquant une approche d'intégration complète du système.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Prévisibilité réglementaire pour les projets existants

Q12. Alors qu'elle n'en est encore qu'à ses débuts, la chaîne de valeur du CUSC commence à se développer, et des décisions d'investissement ont été prises et continueront probablement de l'être avant l'adoption de nouvelles règles concernant les projets de conduite et de stockage du CO₂. Comment pensez-vous que ces cas devraient être traités?

- Afin de protéger les investissements, toutes les conduites et sites de stockage de CO₂ préexistants devraient être exemptés de toute nouvelle réglementation de l'UE.
- Les exploitants de conduites et de sites de stockage de CO₂ préexistants qui ont été exemptés des nouvelles règles de l'UE peuvent choisir d'adhérer à un système réglementé existant (c'est-à-dire appliquer les nouvelles règles).
- Les conduites et sites de stockage de CO₂ préexistants peuvent être exemptés de certaines exigences réglementaires. Toutefois, cette exemption expirera à une certaine date ou à l'occasion d'un événement prédéfini [par exemple, à l'expiration des contrats initiaux, lorsque les actifs deviennent un réseau interconnecté plus grand (ou une partie de ce lui-ci), lors d'une évaluation par les autorités de réglementation sur la base de critères prédéfinis, etc.].

- Les infrastructures préexistantes ne devraient pas bénéficier d'un traitement particulier. Les principes réglementaires essentiels devraient s'appliquer à toutes les conduites et à tous les sites de stockage de CO₂ dès leur introduction. Il importe avant tout de disposer de règles de marché uniformes et d'éviter les obstacles réglementaires.
- Sans avis

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

APREN est attachée à ce que les droits acquis par les porteurs de projets ne puissent être remis en cause.

Supprimer les obstacles au développement des infrastructures

Permettre la réutilisation des infrastructures existantes de transport d'énergie par conduites pour le transport de CO₂

Q13. La réutilisation des infrastructures énergétiques existantes qui ne sont plus nécessaires (par exemple, les oléoducs et gazoducs et les plateformes pétrolières et gazières) est considérée par certains comme une solution pour développer les infrastructures requises pour le CO₂. Seriez-vous de cet avis?

- Oui, la réutilisation de conduites de transport d'énergie existantes et d'autres infrastructures énergétiques (telles que les plateformes pétrolières et gazières) peut jouer un rôle crucial dans le transport du CO₂.
- Oui, la réutilisation des conduites de transport d'énergie existantes peut jouer un rôle, quoique limité.
- Non, la réutilisation des conduites énergétiques existantes ne peut jouer aucun rôle dans le développement du réseau nécessaire de conduites de CO₂.
- Sans avis

Quels avantages spécifiques pensez-vous que la réutilisation des infrastructures existantes de conduites énergétiques (c'est-à-dire la réaffectation) apporterait au transport du CO₂? Veuillez indiquer votre point de vue pour chaque avantage potentiel.

Avantage potentiel	Oui, je considère que ce serait un avantage de la réaffectation	Non, ce ne serait pas un avantage de la réaffectation	Sans avis
Économies, en raison du coût moindre de la réutilisation d'infrastructures existantes par rapport à la construction de nouvelles infrastructures.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gain de temps, c'est-à-dire raccourcissement du temps nécessaire pour que les infrastructures existantes soient techniquement prêtes pour le transport de CO ₂ par rapport au temps nécessaire à la construction de nouvelles infrastructures.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Procédures administratives accélérées.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

alors que l'UE prévoit une réduction des consommations de gaz naturel en Europe, la réutilisation d'installations existantes, lorsqu'elles se révèlent techniquement possibles, est le moyen d'éviter des coûts échoués et d'accélérer les projets de la chaîne CCUS tout en en réduisant les coûts.

Si vous attendez des économies de coûts, pouvez-vous fournir une estimation de ces économies?

500 caractère(s) maximum

non

Afin de réaffecter les infrastructures de conduites de gaz naturel existantes au transport de CO₂, il est nécessaire de déterminer si les droits d'utilisation des sols, les servitudes d'utilité privée ainsi que les (autres) autorisations publiques qui ont été accordés pour la construction et l'exploitation des conduites de gaz naturel resteront valables lorsque le gazoduc aura cessé de transporter du gaz naturel et commencera à transporter du CO₂.

Q14. Selon vous, existe-t-il aujourd'hui des obstacles à la réaffectation des infrastructures existantes de conduites d'énergie pour le transport de CO₂? Veuillez indiquer si vous estimez ou non que les facteurs suivants constituent un obstacle potentiel.

Types d'obstacles potentiels	Oui, cela constitue un obstacle	Non, cela ne constitue pas un obstacle	Sans avis
Facteurs juridiques (par exemple, législation nationale ou de l'UE en vigueur).	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obstacles réglementaires à la réutilisation des autorisations et droits existants.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les caractéristiques techniques des conduites existantes les rendent impropres à être réaffectées au transport de CO ₂ .	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il est financièrement plus attrayant de continuer à utiliser les conduites existantes pour le gaz naturel (ou d'autres vecteurs énergétiques).	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aucun potentiel de changement d'échelle, c'est-à-dire qu'il serait difficile d'adapter les caractéristiques techniques des conduites pour les rendre aptes au transport d'un volume plus élevé de CO ₂ (par exemple, en phase dense par rapport à la phase gazeuse).	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Il faut faire attention à ce que le déclassement de l'installation utilisée pour le transport de gaz naturel ne vienne pas limiter la sécurité d'approvisionnement.

Q15. Selon vous, les actifs des infrastructures énergétiques autres que les conduites (par exemple, les terminaux) peuvent-ils être réutilisés pour le transport de CO₂?

- Oui
- Non
- Sans avis

Veuillez préciser quels actifs des infrastructures énergétiques (autres que les conduites) pourraient être réutilisés pour transporter du CO₂.

500 caractère(s) maximum

terminaux de regazéification et navires de transport de gnl

Octroi de permis/d'autorisations pour les infrastructures de transport de CO₂

Q16. Le règlement RTE-E [règlement (UE) 2022/869], le règlement pour une industrie «zéro net» [règlement (UE) 2024/1735] et la directive concernant l'évaluation des

incidences sur l'environnement (2011/92/UE et 2014/52/UE) contiennent des dispositions relatives à l'octroi des permis et des autorisations pour les infrastructures de transport de CO₂. En outre, la directive SEQE-UE contient des dispositions relatives à l'autorisation de l'activité de transport de CO₂ à des fins de stockage. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec le fait que ces textes législatifs établissent un cadre efficace, cohérent et durable qui rend possible l'octroi des permis /des autorisations et l'accès à l'utilisation des sols pour les infrastructures de transport de CO₂?

- Tout à fait d'accord
- D'accord
- Neutre
- Pas d'accord
- Pas du tout d'accord
- Sans avis

Q17. Pensez-vous que l'efficacité, la cohérence et la durabilité des procédures d'octroi de permis/d'autorisation pour les infrastructures de transport de CO₂ peuvent être améliorées? Veuillez indiquer si, et dans quelle mesure, vous approuvez les affirmations suivantes. Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Les procédures d'octroi de permis /d'autorisation devraient être entièrement numérisées.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il devrait exister un cadre de base en matière d'octroi de permis et d'autorisations applicable en toutes circonstances, par exemple pour les projets dont les responsables ne souhaitent pas demander le statut de projet stratégique «zéro net» ou de PIC /PIM ou ne peuvent pas y prétendre.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Le cadre de base en matière d'octroi de permis/d'autorisation devrait être permanent et sans date d'expiration, c'est-à-dire qu'il ne devrait pas être lié à un objectif chiffré spécifique limité dans le temps, tel que la capacité d'injection et de stockage pour 2030 prévue dans le règlement pour une industrie «zéro net».	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il devrait y avoir un point de contact unique pour aider et guider les demandeurs tout au long de la procédure d'octroi de permis/d'autorisation pour les projets d'infrastructures de transport de CO ₂ .	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La procédure d'octroi de permis /d'autorisation devrait avoir une durée totale maximale précisée dans la législation de l'UE.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les autorités des États membres devraient être tenues d'assurer des ressources suffisantes pour gérer l'octroi des permis/des autorisations concernant les installations et les capacités de transport spécifiées dans les plans nationaux en matière d'énergie et de climat ou dans leurs rapports au titre de l'article 21 du règlement pour une industrie «zéro net».	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La réaffectation d'infrastructures énergétiques au transport de CO ₂ grâce aux adaptations techniques associées devrait bénéficier d'une procédure d'octroi de permis plus simple et plus courte que celle applicable aux infrastructures nouvellement construites.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il convient de veiller à la disponibilité et au partage des données environnementales et géologiques, ainsi que de toute autre donnée technique nécessaire à la procédure d'octroi de permis /d'autorisation.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

APREN est attachée à une simplification des procédures de permitting ainsi qu'à une accélération du traitement des demandes mais aussi des procédures de recours.

En ce qui concerne la durée totale maximale de la procédure d'octroi de permis /d'autorisation, dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes? Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

La procédure d'octroi de permis /d'autorisation devrait avoir une durée totale maximale précisée dans la législation de l'UE.	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
En outre, cette durée maximale devrait être plus courte que la pratique actuelle.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De plus, une durée maximale devrait être fixée pour les étapes intermédiaires de la procédure d'octroi de permis /d'autorisation (par exemple, durée maximale pour confirmer l'exhaustivité d'une demande reçue, durée maximale pour une demande d'informations complémentaires).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q18. En ce qui concerne le point de contact unique mentionné à la Q17 chargé d'aider et de guider les demandeurs dans la procédure d'octroi de permis /d'autorisation des projets d'infrastructures de transport du CO₂, dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes? Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Le point de contact unique pour les infrastructures de transport de CO ₂ devrait également être responsable pour l'infrastructure de captage du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le point de contact unique pour les infrastructures de transport de CO ₂ devrait également être responsable pour les installations de conditionnement.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Le point de contact unique pour les infrastructures de transport de CO ₂ devrait également être responsable pour le stockage temporaire ou intermédiaire.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le point de contact unique pour les infrastructures de transport de CO ₂ devrait également être responsable pour le stockage permanent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

La procédure d'octroi de permis/d'autorisation implique généralement plusieurs autorités compétentes (chargées par exemple de la protection des espèces, de la sécurité, du transport, des émissions, des bâtiments).

Q19. Quel modèle de coopération et de coordination préféreriez-vous pour l'octroi des permis/des autorisations relatifs aux infrastructures de transport du CO₂, compte tenu du fait que le modèle «point de contact unique» peut prendre en charge des projets intégrés plus complexes qu'un modèle de «guichet unique»?

- «Point de contact unique»: une entité est chargée de guider le demandeur tout au long de la procédure. La procédure d'octroi de permis/d'autorisation peut impliquer plusieurs décisions indépendantes, chacune étant soumise à des contraintes de temps différentes.
- «Point de contact unique coordonné»: une entité est chargée de guider le demandeur tout au long de la procédure et de l'aider à respecter les différentes contraintes de temps. La procédure d'octroi de permis/d'autorisation peut impliquer plusieurs décisions indépendantes délivrées par des autorités différentes.
- «Guichet unique»: une entité est chargée de l'ensemble du champ d'application de la demande et prend une décision consolidée sur la base des informations transmises par les autorités compétentes.
- Sans avis

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

3/ Supprimer les obstacles au transport transfrontière du CO₂

Obstacles et insécurité juridique découlant des traités internationaux

Les États membres de l'UE, ainsi que les pays voisins, ont conclu plusieurs traités internationaux visant à protéger le milieu marin, qui peuvent avoir une incidence sur le transport transfrontière de CO₂ aux fins du stockage géologique en mer. En ce qui concerne le Protocole à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et d'autres matières (ci-après le «protocole de Londres»), les pays de l'EEE s'appuient sur le cadre juridique de l'UE en tant qu'«arrangement» pertinent qui permet déjà à tout gestionnaire de réseaux de transport de CO₂ et/ou exploitant de sites de stockage de CO₂ de bénéficier pleinement des règles de l'UE lorsqu'il importe ou exporte du CO₂ capté au sein de l'EEE. Pour d'autres conventions, dont la Convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique (convention d'Helsinki, «HELCOM»), la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est («convention OSPAR»), la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée («convention de Barcelone») et la Convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution («convention de Bucarest»), l'assurance d'une sécurité juridique pour les exportations et importations transfrontières de CO₂ est une question actuellement examinée.

En outre, les activités transfrontières de gestion industrielle du carbone doivent également être déclarées dans les inventaires des gaz à effet de serre (GES) au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Il convient d'accorder une attention particulière aux chaînes de valeur internationales, qui impliquent le captage, le transport, le stockage ou l'utilisation du CO₂ dans plusieurs pays. Le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) jouera un rôle essentiel en fournissant des lignes directrices et des méthodologies claires pour la déclaration conforme de tous les types d'activités de CSC, de CUC et d'absorption industrielle de carbone dans les inventaires des GES de la CCNUCC.

Q20. Pensez-vous que certains traités internationaux constituent une restriction au transport transfrontière de CO₂ au sein de l'UE (et de l'EEE)? Veuillez indiquer si et dans quelle mesure les traités ci-dessous constituent une restriction.

	Constitue une restriction importante	Constitue une restriction modérée	Ne constitue pas une restriction	Sans avis
Protocole de Londres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
HELCOM	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention OSPAR	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention de Barcelone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Convention de Bucarest	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
--	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q21. Si vous avez indiqué dans la question précédente qu'au moins un traité international constitue une restriction pour le transport transfrontière de CO₂ au sein de l'UE, veuillez préciser la nature de la restriction pour chaque traité.

	Obstacles juridiques clairs découlant de restrictions explicites au transport transfrontière de CO ₂ aux fins du stockage géologique en mer.	Obstacles juridiques clairs découlant de l'inaction isolée de parties aux traités (l'inaction isolée de parties aux traités peut inclure la non-ratification d'un amendement ou le non-respect d'une résolution).	Insécurité juridique due à des interprétations divergentes des traités (notamment l'interprétation du stockage géologique du CO ₂ sous les fonds marins comme immersion de déchets en mer).	Incertitudes juridiques dues à l'inaction des parties aux traités.	Sans avis
Protocole de Londres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
HELCOM	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention OSPAR	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention de Barcelone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention de Bucarest	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q22. Selon vous, quelles mesures appropriées pourraient être prises au niveau de l'UE pour remédier aux éventuelles incertitudes et restrictions juridiques découlant des traités internationaux, afin de faciliter le transport transfrontière de CO₂ à des fins de stockage géologique permanent? Veuillez indiquer votre point de vue, le cas échéant, pour chaque traité.

	Intervention réglementaire de l'UE, en particulier l'adoption d'un cadre juridique pour le transport de CO ₂	Publication de lignes directrices européennes à l'intention des États membres	Établissement d'accords sous la houlette de l'UE avec des pays tiers	Invitation aux États membres à prendre des mesures, y compris l'établissement d'accords bilatéraux entre les parties aux traités internationaux pertinents,	Aucune intervention de l'UE n'est nécessaire	Sans avis
Protocole de Londres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
HELCOM	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Convention OSPAR	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention de Barcelone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention de Bucarest	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Interconnexions de CO₂ avec des pays extérieurs à l'UE et à l'EEE

La directive SEQUE-UE et la directive CSC garantissent des normes de sécurité élevées afin d'éviter des accidents susceptibles de nuire à la santé publique ou à l'environnement. Ces directives soutiennent également la réalisation des objectifs climatiques de l'UE. Toutefois, le défaut d'alignement entre le cadre législatif de l'UE et celui des pays extérieurs à l'UE/EEE (pays tiers) peut entraîner des restrictions aux flux transfrontières de CO₂ et à l'accès aux sites de stockage et d'utilisation dans les pays tiers. Dans le même temps, la première liste de PIC et de PIM[21] de l'Union comprend un certain nombre de projets d'infrastructure de CO₂ avec des pays tiers sous certaines conditions.

Q23. Quels pays tiers ou quelles régions tierces disposent d'infrastructures de transport et de stockage du CO₂ qui pourraient être pertinentes pour votre projet de gestion industrielle du carbone? Plusieurs réponses sont possibles.

- Royaume-Uni
- Afrique du Nord
- Ukraine
- Turquie
- Péninsule arabique
- États-Unis
- Asie
- Aucun(e)
- Sans avis

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

APREN en tant qu'association professionnelle ne porte aucun projet. Les projets sont portés directement par les membres de l'association.

Q24. Pour quelle(s) raison(s) l'accès à d'éventuelles infrastructures de transport et de stockage du CO₂ dans des pays tiers pourrait être pertinent pour votre projet de gestion industrielle du carbone? Plusieurs réponses sont possibles.

- Réduire les coûts globaux du projet.

- Avoir accès à des capacités de stockage ou d'utilisation supplémentaires.
- supprimer les goulets d'étranglement qui nuisent à la disponibilité du stockage.
- Améliorer notre position de négociation avec les fournisseurs d'infrastructures.
- Accroître la flexibilité et la résilience des projets.
- Accéder à des infrastructures géographiquement plus proches ou plus adaptées.
- Toutes les réponses susmentionnées.
- Sans objet pour notre projet.
- Sans avis.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

APREN en tant qu'association professionnelle ne porte aucun projet. Les projets sont portés directement par les membres de l'association.

Q25. Pensez-vous que l'un des facteurs suivants pourrait constituer une restriction aux mouvements transfrontières de CO₂ à destination ou en provenance de pays tiers? Veuillez indiquer si et dans quelle mesure chaque facteur représente une restriction.

	Constitue une restriction importante	Constitue une restriction modérée	Ne constitue pas une restriction	Sans avis
Protocole de Londres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
HELCOM	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention OSPAR	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention de Barcelone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Convention de Bucarest	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Alignement sur la directive SEQE-UE (c'est-à-dire la nécessité de mettre en place un système comparable de surveillance, de déclaration et de vérification ainsi qu'un mécanisme de restitution des quotas de CO ₂ dans les pays tiers)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Alignement sur la directive CSC (c'est-à-dire la nécessité de mettre en place des mesures similaires en matière de sécurité, d'octroi de permis /d'autorisation et de gouvernance dans les pays tiers)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Procédure d'octroi de permis/d'autorisation pour les infrastructures de transport transfrontalières de CO ₂ avec les pays tiers	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Règles en matière de responsabilité et règles internationales en matière de déclaration dans le cadre d'accords internationaux, y compris la CCNUCC, en ce qui concerne les émissions de CO ₂	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Coordination entre les autorités nationales compétentes pour les infrastructures de transport de CO ₂ au-delà de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Garanties que les règles du marché dans les pays tiers sont alignées sur les règles correspondantes dans l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Garanties que les règles d'accès au stockage dans les pays tiers sont alignées sur les règles correspondantes dans l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Garanties que les infrastructures de conduites du CO ₂ raccordant l'UE à des pays tiers sont exploitées d'une manière compatible avec les règles de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Garantir une responsabilité claire en ce qui concerne les fuites de CO₂ dans les parties de la chaîne de valeur

En vertu de la directive SEQE-UE, la procédure d'octroi de permis/d'autorisation et l'attribution de la responsabilité pour les fuites de CO₂ provenant des infrastructures de transport de CO₂ (quel que soit le mode de transport) sont déterminées par chaque État membre lorsqu'il transpose la directive dans sa législation nationale.

Le transport du CO₂ à des fins de stockage géologique, qui est autorisé au titre de la directive CSC, et à des fins de stockage permanent dans des produits, relève du champ d'application de la directive SEQE-UE. L'infrastructure de transport de CO₂ pour ces types de stockage est considérée comme une installation relevant du SEQE en vertu des règles de l'UE (quel que soit le mode de transport), ce qui signifie qu'elle nécessite une autorisation d'émettre des GES et un programme de surveillance. Toute fuite de CO₂ provenant du système

de transport, ainsi que les autres émissions résultant de l'exploitation des infrastructures de transport de CO₂ (par exemple, de la combustion de combustibles, etc.), doit faire l'objet d'une surveillance et d'une déclaration, et les quotas d'émission du SEQE de l'UE doivent être restitués en conséquence. Le risque financier encouru par les gestionnaires de transport en cas de fuite peut toutefois également être transféré, par exemple, aux utilisateurs du réseau.

Q26. En ce qui concerne le transport transfrontière du CO₂, par quoi devraient être déterminées les règles applicables, selon vous?

- Accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États membres concernés
- Accords au cas par cas négociés par les gestionnaires concernés.
- Cadre harmonisé au niveau de l'UE
- Sans avis.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q27. Pensez-vous que d'autres mesures devraient être prises pour prévenir les fuites de CO₂ dans les infrastructures de transport de CO₂?

- Le SEQE constitue déjà une incitation importante à éviter les fuites de CO₂. Aucune autre mesure n'est nécessaire. En vertu des règles de l'UE, chaque participant assume la responsabilité au titre du SEQE jusqu'au transfert au participant suivant. En cas de fuite, le participant directement concerné devrait restituer ses quotas d'émission et payer pour le CO₂ ayant fait l'objet d'une fuite.
- D'autres mesures sont nécessaires.

Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q28. En cas de fuite transfrontière de CO₂, notamment en ce qui concerne les obligations internationales au titre de la CCNUCC, comment devraient être déterminées la responsabilité et les obligations de déclaration entre les pays?

- La législation de l'UE devrait préciser clairement que l'État membre dans lequel la fuite se produit physiquement est responsable de la déclaration des émissions associées.
- La législation de l'UE devrait préciser clairement que l'État membre dans lequel le CO₂ a été initialement capté est responsable de la déclaration.
- La législation de l'UE devrait clairement répartir les responsabilités en indiquant quel État membre est compétent et responsable en cas de fuite sur les parties spécifiques de l'infrastructure, en faisant apparaître la répartition des rôles tout au long de la chaîne de valeur du transport et du stockage du CO₂.
- La responsabilité devrait être partagée entre les États membres concernés, sur la base d'une règle prédéfinie de l'UE, l'approche étant soutenue par des orientations ou une coordination au niveau de l'UE.
- Des accords bilatéraux ou multilatéraux devraient être conclus entre les États membres concernés.
- Sans avis.

Q29. Êtes-vous d'accord pour que des règles soient instaurées en ce qui concerne une intervention d'urgence en cas de rejet accidentel de CO₂ du réseau de conduites?

- Oui, elles sont nécessaires.
- Oui, elles sont nécessaires, y compris pour d'autres moyens de transport (c'est-à-dire non limitées aux conduites).
- Non, elles ne sont pas nécessaires.
- Sans avis.

Selon vous, quel serait le niveau le plus approprié pour fixer des règles d'intervention d'urgence en cas de rejet accidentel de CO₂?

- Ces règles devraient être fixées au niveau de l'UE.
- Ces règles devraient être fixées au niveau national sur la base de principes définis au niveau de l'UE.
- Ces règles devraient être fixées au niveau national.
- Ces règles devraient être fixées par les gestionnaires d'infrastructures.
- Non, de telles règles ne sont pas nécessaires.
- Sans avis

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Normalisation et gestion de la qualité des flux de CO₂

Un flux de CO₂ est un flux de substances qui résulte des procédés de captage du CO₂. Le transport transfrontière de CO₂ à grande échelle nécessitera de traiter des flux de CO₂ provenant de différentes sources et technologies de captage, ainsi que par différents modes de transport. La législation de l'UE en vigueur établit des critères et des procédures d'acceptation des flux de CO₂ pour les sites de stockage géologique autorisés. La directive CSC dispose que, au cas par cas, les flux de CO₂ acceptables pour les sites de stockage doivent être «majoritairement composé[s] de dioxyde de carbone» et que les concentrations de toutes les autres substances doivent être inférieures à des niveaux qui pourraient i) compromettre l'intégrité du site de stockage ou des infrastructures de transport appropriées; ii) présenter un risque significatif pour l'environnement ou la santé humaine; ou iii) enfreindre les règles de l'UE[22]. Le règlement pour une industrie «zéro net» charge la Commission de publier des lignes directrices indiquant les niveaux appropriés de pureté du CO₂ et d'éléments traces dans le flux de CO₂ pour les projets de stockage de CO₂ contribuant à l'objectif de l'Union en matière de capacité d'injection.

Toutefois, la législation de l'UE ne fixe pas encore d'exigences détaillées quant à la qualité du CO₂ (par exemple, en ce qui concerne les composants corrosifs et autres impuretés), qu'il s'agisse des infrastructures de transport ou de stockage. Jusqu'à présent, les spécifications ont été déterminées au cas par cas par les principaux gestionnaires de transport et exploitants de site de stockage, ou par les chargeurs.

Conformément à la stratégie pour la gestion industrielle du carbone, il sera nécessaire de fixer des normes minimales de qualité du CO₂ afin de garantir la libre circulation du CO₂ et d'éviter la fragmentation du marché. La Commission a demandé que des travaux de recherche soient entrepris par les organisations européennes de normalisation afin d'aider à déterminer les normes appropriées.

Q30. Au niveau de l'UE, le Comité européen de normalisation (CEN) travaille à l'élaboration d'une norme pour le transport de CO₂ par conduite, les travaux devant s'achever au T2 de 2026. Êtes-vous d'accord avec le fait que des normes et spécifications minimales concernant la qualité du CO₂ contribueront aux objectifs suivants? Veuillez indiquer si, et dans quelle mesure, vous approuvez chacune des affirmations suivantes.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
-------------	----------------------	----------	--------	--------------	----------------------	-----------

Éviter la fragmentation du marché.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Créer de la liquidité sur le marché et permettre la libre circulation du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Assurer l'interopérabilité du réseau de conduites de CO ₂ , y compris le transport transfrontière et la compatibilité entre les différents modes de transport de CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Apporter de la clarté pour les émetteurs quant au type d'installations de captage.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Attribuer une responsabilité en cas d'injection de CO ₂ en dehors des spécifications de qualité prédéfinies (hors spécification).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Éviter tout risque significatif pour l'environnement ou la santé humaine.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Éviter tout effet négatif pour l'intégrité des infrastructures de transport concernées.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Éviter tout effet négatif sur l'intégrité du site de stockage concerné.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q31. Selon vous, quels devraient être les facteurs les plus pertinents pour fixer des spécifications et des normes claires en matière de qualité du CO₂ dans les réseaux de CO₂ (stockage, conduite, terminaux)? Plusieurs réponses sont possibles.

- Assurer le confinement du CO₂ et éviter les fuites de CO₂.
- Éviter la corrosion et garantir l'intégrité du système.
- Assurer l'interopérabilité pour le transport transfrontière de CO₂ et entre les modes de transport.
- Limiter le coût du développement et du déploiement des technologies, ainsi que les coûts opérationnels pour les utilisateurs des infrastructures.
- Soutenir le changement d'échelle de la fabrication d'équipements.
- Sans avis.

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Le transport du CO₂ reliera les sites de captage aux installations de stockage ou d'utilisation. Cela pourrait impliquer plusieurs actifs d'infrastructure différentes, à savoir des modes de transport par conduite et d'autres n'utilisant pas de conduites (transport maritime, ferroviaire, routier, terminaux de collecte, c'est-à-dire des infrastructures communes qui recueillent les flux de CO₂ à partir de sources d'émissions multiples, des installations portuaires, etc.).

Q32. Lorsque différents flux de CO₂ provenant de processus industriels et, à l'avenir, du captage direct dans l'air sont mélangés dans les infrastructures de transport, la qualité du CO₂ peut changer. Pour faire en sorte que la qualité du CO₂ reste acceptable tout au long de son transport (c'est-à-dire sans endommager les équipements), et abordable, quelles devraient être les exigences en matière de qualité du CO₂?

- Elles devraient être les mêmes tout au long de la chaîne de valeur du CO₂ (à partir du captage, puis le transport sans conduites et/ou par conduites, y compris les terminaux, jusqu'au stockage et/ou à l'utilisation).
- Elles devraient être les mêmes dans le réseau interconnecté de conduites de CO₂.
- Elles devraient être les mêmes dans le réseau interconnecté de conduites de CO₂ et dans les infrastructures directement raccordées aux conduites (par exemple, les terminaux).
- Elles peuvent varier à différents points du réseau interconnecté de conduites de CO₂.
- Elles peuvent varier à différents points de l'infrastructure de transport de CO₂ (par exemple, en fonction du mode de transport).
- Sans avis.

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

La flexibilité est un élément essentiel du développement de la chaîne de valeur dès lors qu'elle ne porte pas atteinte à la sécurité des installations.

Q33. Selon vous, comment garantir que la qualité du CO₂ est conforme aux spécifications de qualité applicables dans le réseau de conduites de CO₂?

- Les spécifications en matière de CO₂ doivent être fixées par la composante la plus sensible du système (mode de transport, site de stockage, utilisateur du CO₂, etc.), quels que soient les volumes ou la spécification concernés.
- La gestion des spécifications relatives aux flux de CO₂ qui menacent l'intégrité et la sécurité du système (par exemple, éviter la corrosion) devrait relever de la responsabilité des émetteurs qui injectent du CO₂ dans les infrastructures de transport.
- Les caractéristiques des flux de CO₂ qui ne menacent pas l'intégrité et la sécurité du réseau devraient être autorisées sur le principe. Les utilisateurs du réseau ou les modes de transport qui ne sont pas en mesure de prendre en charge une spécification aussi particulière de flux de CO₂ sont responsables de sa gestion.
- Les gestionnaires de réseau devraient être responsables et répercuter les coûts sur tous les utilisateurs.
- Sans avis.

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q34. Dans quelle mesure, le cas échéant, les informations relatives aux exigences de qualité applicables aux infrastructures de transport et de stockage du CO₂ devraient-elles être mises à la disposition du public?

- Dans leur totalité. Le public doit être assuré que les spécifications sont justifiées. Il convient donc de mettre à sa disposition les informations concernant les travaux de recherche sous-jacents. Si nous voulons progresser en vue d'établir des spécifications stables et fiables, la recherche ne peut pas être propriétaire.
- En partie. Les informations sur les travaux de recherche sous-jacents ne sont pertinentes que pour les organisations de normalisation, qui ont déjà accès à ces informations. Une fois déterminées, les informations sur les spécifications relatives au flux de CO₂ sont suffisantes pour le public.
-

Sans avis.

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Ces informations sont bien évidemment accessibles sans restriction aux autorités administratives chargées du contrôle des installations.

Q35. Selon vous, comment pouvons-nous favoriser la coopération et l'échange de données concernant les connaissances opérationnelles et scientifiques sur la qualité du CO₂? Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

la mise en place d'une plateforme alimentée par les opérateurs peut y contribuer.

Q36. Quelles sont, selon vous, les exigences de purification les plus rentables tout au long de la chaîne de valeur du CO₂? Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

sans opinion.

Le mélange des flux de CO₂ provenant de différents processus industriels (et, à l'avenir, du captage direct dans l'air) devra être pris en compte aux fins de la conception optimale d'un transport rentable du CO₂, étant donné que les différents flux de CO₂ présentent des concentrations d'impuretés différentes qu'il conviendrait de gérer. Il convient d'accorder une attention particulière aux pôles de CO₂ et aux autres infrastructures communes qui collectent du CO₂ auprès de différents émetteurs industriels.

Q37. Quelles mesures peuvent, selon vous, permettre de supprimer les obstacles techniques potentiels liés au mélange des flux de CO₂ tout en permettant le transport sans entrave du CO₂ dans des actifs d'infrastructure et par des modes de transport différents? Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

sans opinion.

La législation de l'UE sur le marché du gaz et de l'hydrogène (directive sur le gaz et règlement sur le gaz) prévoit la coopération entre les gestionnaires et les autorités réglementaires nationales afin de garantir la libre circulation transfrontière du gaz et de l'hydrogène tout en tenant compte des différences (potentielles) de qualité de ces gaz ou des différences entre leurs spécifications. Les solutions peuvent inclure des activités opérationnelles, des mesures techniques et des adaptations des infrastructures. La législation garantit la conclusion d'accords sur le partage des coûts liés à la mise en œuvre des mesures nécessaires.

Q38. Selon vous, quelles mesures seraient nécessaires pour garantir que les différences en matière de qualité du CO₂ ou de spécifications de la qualité n'entraînent pas d'interruption du transport transfrontière de CO₂? Veuillez indiquer si, et dans quelle mesure, vous êtes d'accord avec chaque mesure.

Mesure	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Les gestionnaires de conduites devraient travailler en coordination par-delà les frontières afin de recenser et de mettre en œuvre des solutions sur une base volontaire.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il est nécessaire d'imposer des obligations aux gestionnaires de conduites pour qu'ils coopèrent par-delà les frontières afin de recenser et de mettre en œuvre des solutions.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une coordination transfrontière obligatoire des autorités de réglementation compétentes concernées est nécessaire pour résoudre les problèmes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des règles concernant les accords sur le partage au-delà des frontières des coûts de mise en œuvre des solutions recensées conjointement sont nécessaires.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les spécifications relatives à la qualité du CO ₂ applicables aux points d'interconnexion transfrontaliers doivent être approuvées par les opérateurs de part et d'autre de la frontière.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des spécifications obligatoires en matière de qualité du CO ₂ applicables aux points d'interconnexion transfrontaliers sont nécessaires pour garantir la libre circulation des flux transfrontières de CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

4/ Soutenir l'émergence d'une chaîne de valeur du CO₂ concurrentielle et rentable

Conditions concurrentielles dans la chaîne de valeur du CO₂

Q39. Quelles conditions concurrentielles attendriez-vous dans les différentes parties de la chaîne de valeur du CO₂? Veuillez indiquer si, et dans quelle mesure, vous approuvez chacune des affirmations suivantes.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Le transport par conduite se caractérise par des coûts fixes élevés et des coûts variables ou marginaux faibles.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La capacité des conduites de CO ₂ est très modulable, par exemple en augmentant les niveaux de pression.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les conduites de CO ₂ bénéficient d'importantes économies d'échelle.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les coûts de construction des conduites impliquent qu'il est intéressant de renforcer les capacités pour répondre à la demande future (les risques liés au volume étant gérés).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Il est économiquement inefficace de construire plusieurs conduites concurrentes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le marché du stockage du CO ₂ est caractérisé par de fortes barrières à l'entrée.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le nombre d'entreprises bien placées pour développer des sites de stockage est faible.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les possibilités de stockage géologique du CO ₂ ne sont pas facilement disponibles dans de grandes parties de l'UE. Lorsque les possibilités de stockage sont limitées,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

les exploitants de sites de stockage disposent d'un pouvoir de marché significatif.						
Le transport de CO ₂ par navire est susceptible d'être une activité soumise à une concurrence effective.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le transport de CO ₂ par camion est susceptible d'être une activité soumise à une concurrence effective.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le transport de CO ₂ par train est susceptible d'être une activité soumise à une concurrence effective.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Conditions d'accès aux conduites de CO₂

Les réseaux de CO₂ sont considérés par certains comme des monopoles naturels[23]. Cela signifie que les gestionnaires de réseau de CO₂ peuvent disposer d'un pouvoir de marché leur permettant de fixer les tarifs d'utilisation de leur réseau à un taux nettement supérieur aux niveaux concurrentiels.

En ce qui concerne les réseaux de CO₂, l'article 21 de la directive CSC impose aux États membres de veiller à ce qu'il existe un accès fourni d'une manière transparente et non discriminatoire des tiers aux conduites de CO₂, sans préciser comment cela devrait être réalisé dans la pratique, ce qui laisse aux États membres une grande marge d'appréciation en la matière.

Sur les marchés européens de l'électricité, de l'hydrogène et du gaz, les tarifs de réseau peuvent être réglementés. Ces tarifs devraient refléter les coûts des gestionnaires de réseau et fournir des incitations appropriées pour, entre autres, accroître l'efficacité, favoriser l'intégration du marché et soutenir des investissements efficaces.

Q40. Quelles sont, le cas échéant, les mesures nécessaires pour mieux organiser la fixation des tarifs pour les réseaux de CO₂? Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Étant donné que les réseaux de CO ₂ ne confèrent pas de pouvoir de marché, on peut s'attendre à ce que les prix ou les tarifs de réseau soient fixés à des niveaux concurrentiels. Par conséquent, aucune	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

règle n'est nécessaire. Le droit de la concurrence est une solution d'appui suffisante.						
Les règles du marché qui garantissent que les marchés produiront des résultats concurrentiels favorisent la confiance et l'investissement.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les dispositions de l'article 21 de la directive CSC relatives à l'accès des tiers sont suffisantes pour garantir des tarifs raisonnables pour l'accès aux infrastructures de stockage et de transport du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour soutenir l'émergence de tarifs efficaces par rapport aux coûts, transparents et non discriminatoires, il est suffisant d'harmoniser les conditions d'accès. Les niveaux tarifaires peuvent toutefois être fixés lors de négociations entre les gestionnaires de réseau de CO ₂ et les utilisateurs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outre les conditions d'accès, le niveau des tarifs des conduites de CO ₂ doit être réglementé au niveau national.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outre les conditions d'accès, le niveau des tarifs des conduites de CO ₂ doit être réglementé au niveau de l'UE.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les conditions d'accès et les tarifs applicables au transport par conduites devraient être testés et proposés aux marchés au moyen d'une consultation des acteurs du marché appelée « <i>open season</i> » (appel au marché)[24].	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La fixation des tarifs ne devrait pas fausser la concurrence entre les conduites et les autres modes de transport du CO ₂ .	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Étant donné que les conduites sont des investissements à long terme, les gestionnaires de réseau devraient être protégés contre tout risque de	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

déconnexion des utilisateurs du réseau jusqu'à ce que la connexion au réseau soit amortie.						
Le tarif payé par chaque utilisateur devrait refléter les coûts supportés par l'utilisateur pour le système (le développement du réseau suit uniquement des principes économiques).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il devrait exister une marge de manœuvre pour structurer les tarifs de réseau de façon à ce qu'ils reflètent des critères autres que l'efficacité économique pure (par exemple, des règles en matière de fonds propres pour raccorder certaines industries, les émissions évitées, etc.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Afin de garantir l'égalité d'accès aux conduites de CO ₂ , il est également nécessaire de fixer des règles d'accès pour les terminaux de CO ₂ (c'est-à-dire les infrastructures communes qui collectent les flux de CO ₂ à partir de sources d'émissions multiples et les traitent en vue d'un transport ou d'un stockage ultérieur).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Éviter les conflits d'intérêts sur le marché du CO₂.

Certains considèrent les réseaux de CO₂ comme des monopoles naturels. Lorsque les gestionnaires de réseau sont des entités verticalement intégrées, celles-ci peuvent exercer une discrimination à l'encontre de leurs concurrents, ce qui pourrait entraver l'entrée sur le marché et entraîner des résultats non concurrentiels.

En ce qui concerne les réseaux de CO₂, l'article 21 de la directive CSC impose aux États membres de fournir un accès d'une manière transparente et non discriminatoire des tiers aux conduites de CO₂, sans préciser comment cela devrait être fait dans la pratique, et en donnant aux États membres une grande marge d'appréciation en la matière.

Sur le marché de l'électricité, de l'hydrogène et du gaz de l'UE, le niveau actuel d'harmonisation signifie qu'il existe des règles visant à garantir un accès non discriminatoire, à accroître la transparence, à réduire le risque de discrimination et à supprimer les incitations à adopter des comportements discriminatoires.

Q41. Est-il nécessaire d'introduire des mesures visant à garantir un accès réel et non discriminatoire aux réseaux de CO₂? En quoi devraient consister de telles mesures? Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

--	--	--	--	--	--	--

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Les réseaux de CO ₂ ne confèrent pas de pouvoir de marché aux entreprises verticalement intégrées, de sorte qu'il n'y a aucune raison de craindre un comportement anticoncurrentiel discriminatoire. Le droit de la concurrence prévoit des mesures d'exécution suffisantes.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il n'y a pas de risque d'intégration verticale des réseaux de CO ₂ avec des utilisateurs du réseau en aval ou en amont, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de fixer des règles pour éviter un comportement discriminatoire.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les comportements discriminatoires constituent un risque important. Toutefois, les dispositions de l'article 21 de la directive CSC relatives à l'accès des tiers au niveau national sont suffisantes pour maîtriser ce risque.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les comportements discriminatoires constituent un risque important, en particulier si les réseaux de CO ₂ sont intégrés verticalement avec des utilisateurs en aval, tels que les exploitants de sites de stockage.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les comportements discriminatoires constituent un risque important, en particulier si les réseaux de CO ₂ sont intégrés verticalement avec des utilisateurs en amont, tels que les émetteurs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les comportements discriminatoires constituent un risque important. Nous avons besoin de davantage de règles pour garantir la compétitivité des marchés du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Afin de garantir un accès effectif des tiers aux conduites de CO ₂ , des règles d'accès doivent également exister pour les installations qui sont des auxiliaires du transport par conduites ou qui sont nécessaires pour entrer dans le réseau de conduites ou en sortir (telles que les installations et terminaux de liquéfaction et de purification du CO ₂).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
--	-----------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------

Q42. Laquelle/Lesquelles des règles suivantes concernant les conduites de CO₂ estimez-vous nécessaire(s) pour garantir la compétitivité des marchés du CO₂?

Veillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Aucune règle supplémentaire n'est nécessaire.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les conditions d'accès et les tarifs des conduites de CO ₂ devraient faire l'objet d'une consultation du marché et être proposés sur le marché dans le cadre de procédures d'«open season».	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Règles visant à éviter l'allocation discriminatoire de capacités, l'accumulation de capacités et la gestion de capacités (par exemple, règles «Use-It-Or-Lose-It», remise sur le marché de capacités non utilisées, obligation de cession de capacité, marché secondaire de capacités, enchères de capacités).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Règles visant à éviter les subventions croisées d'activités en amont ou en aval.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tarifs réglementés et reflétant les coûts pour les réseaux de CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les activités des réseaux de CO ₂ devraient être déléguées à une entité juridique distincte afin de garantir la transparence et de faciliter l'application de la législation (ces activités devraient être	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

séparées des autres activités de la chaîne de valeur du CO ₂).						
Règles de dissociation appropriées pour les réseaux de CO ₂ similaires à celles déjà appliquées dans les réseaux d'électricité, de gaz et d'hydrogène.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nous devrions saisir cette occasion pour organiser le secteur dès le départ afin de prévenir la discrimination. Les liens structurels entre les réseaux de CO ₂ et les utilisateurs du réseau en amont et en aval devraient être interdits.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour garantir un accès non discriminatoire aux conduites, il est également nécessaire de fixer certaines règles pour les installations qui constituent des points d'entrée ou de sortie du CO ₂ dans le réseau de conduites, vers/en provenance d'autres modes de transport.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

sur les réseaux régulés il est logique que les tarifs soient fixés par l'autorité de régulation conformément aux principes généraux de la régulation. En revanche sur les canalisations off shore non régulées, la liberté doit prévaloir.

Conditions d'accès au stockage du CO₂

D'après certains, la capacité de stockage du CO₂ est limitée et les barrières à l'entrée dans le secteur[25] sont élevées. Il est probable que cela entraîne la fixation de prix pour la capacité de stockage et l'injection bien supérieurs au niveau concurrentiel.

L'article 21 de la directive CSC impose aux États membres de garantir un accès transparent et non discriminatoire des tiers au stockage du CO₂. Toutefois, elle ne précise pas comment cela devrait être fait dans la pratique et laisse aux États membres une grande marge d'appréciation en la matière.

Sur les marchés de l'électricité, de l'hydrogène et du gaz de l'UE, le niveau actuel d'harmonisation signifie qu'il existe des règles garantissant un accès non discriminatoire aux infrastructures qui sont importantes pour le bon fonctionnement de ces marchés. Parmi les éléments de cette infrastructure figurent des terminaux de GNL et d'hydrogène ainsi que des réservoirs de stockage souterraines de grande capacité pour le gaz naturel et l'hydrogène.

Q43. Est-il nécessaire de mettre en place des mesures visant à garantir un accès réel et non discriminatoire au stockage du CO₂? En quoi devraient consister de telles mesures? Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Le marché de la capacité de stockage de CO ₂ sera concurrentiel. Les prix de la capacité de stockage du CO ₂ reflèteront cet élément. Le droit de la concurrence prévoit des mesures d'exécution suffisantes.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le marché de la capacité de stockage ne sera pas intrinsèquement concurrentiel, mais les dispositions de l'article 21 de la directive CSC relatives aux modalités nationales concernant l'accès des tiers au stockage de CO ₂ sont suffisantes pour maîtriser ce risque.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les résultats sur le marché dépendront en bout de chaîne du potentiel géologique de stockage du CO ₂ , qui varie considérablement d'un État membre à l'autre. Toute mesure devrait refléter cette réalité de manière pragmatique.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q44. Laquelle des règles suivantes estimez-vous nécessaire pour garantir que les marchés du stockage du CO₂ sont concurrentiels? Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Aucune règle supplémentaire n'est nécessaire.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les conditions d'accès et les tarifs pour le stockage du CO ₂ devraient faire l'objet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

d'une consultation du marché et être proposés sur le marché dans le cadre de procédures d'«open season».						
Règles visant à éviter l'allocation discriminatoire de capacités, l'accumulation de capacités et la gestion de capacités (par exemple, règles «Use-It-Or-Lose-It», remise sur le marché de capacités non utilisées, obligation de cession de capacité, marché secondaire de capacités, enchères de capacités).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tarifs réglementés reflétant les coûts pour le stockage du CO ₂ .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Règles visant à éviter les subventions croisées du stockage du CO ₂ vers d'autres activités.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les activités de stockage de CO ₂ devraient être déléguées à une entité juridique distincte afin de garantir la transparence et de faciliter l'application de la législation (ces activités devraient être séparées des autres activités de la chaîne de valeur du CO ₂).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nous devrions saisir cette occasion pour organiser le secteur dès le départ afin de prévenir la discrimination. Les liens structurels entre le stockage du CO ₂ et les activités en amont devraient être interdits.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les offres groupées de services de transport et de stockage pourraient entraîner des effets de verrouillage et des résultats non concurrentiels sur le marché.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Les règles de régulation devraient être suffisamment souples pour permettre le développement de cette activité.

Comptabilisation du CO₂ biogénique

La directive sur les énergies renouvelables (RED III)[26] et le règlement relatif aux absorptions de carbone et à l'agrostockage de carbone (règlement CRCF)[27] ont introduit des mécanismes de certification pour le CO₂ biogénique capté et utilisé, respectivement, dans la production de carburants renouvelables et pour la comptabilisation des absorptions de CO₂. Afin de garantir l'efficacité des technologies à émissions négatives et la circularité, la certification du CO₂ biogénique est essentielle pour vérifier que la biomasse provient de sources durables. Actuellement, le cadre de l'UE ne prévoit pas de mécanisme de certification harmonisé pour le CO₂ biogénique qui couvrirait toutes les voies d'utilisation et de stockage du CO₂, y compris celles impliquant des produits non permanents.

Q45. Comment voyez-vous la mise en place d'un système de certification harmonisé à l'échelle de l'UE pour le CO₂ biogénique dans toutes les voies d'utilisation (par exemple, les combustibles, les matériaux, les produits chimiques)? Veuillez motiver votre réponse.

- Un système de certification harmonisé est essentiel pour garantir la cohérence, la transparence et la crédibilité dans l'ensemble de l'UE.
- Il ne serait utile que pour certains secteurs, car une approche universelle pourrait ne pas être appropriée.
- Une analyse plus approfondie est nécessaire.
- Un système harmonisé offrirait des avantages limités.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Une approche harmonisée au niveau européen est indispensable pour garantir la cohérence d'un système de certification ayant un impact dans l'ensemble de l'UE.

Dans les cas où les flux de CO₂ sont mélangés, provenant de sources fossiles, biogéniques ou atmosphériques, une traçabilité pourrait être nécessaire pour rendre compte avec précision de l'élimination du CO₂.

Q46. Pensez-vous qu'une méthode de traçabilité harmonisée au niveau de l'UE est nécessaire pour garantir une comptabilisation précise du CO₂ provenant de différentes sources (fossile, biogénique, atmosphérique)? Veuillez motiver votre réponse.

- Oui, une approche harmonisée du bilan massique, appliquée à l'ensemble du réseau et à toutes les voies, serait la méthode privilégiée.
-

Oui, une surveillance harmonisée des sources d'émission individuelles, appliquée à l'ensemble du réseau et à toutes les voies, serait la méthode privilégiée.

- Oui, un système de traçabilité harmonisé combinant une approche de bilan massique avec la surveillance des sources d'émission individuelles pour l'ensemble du réseau et pour toutes les voies serait la méthode privilégiée.
- Non, les méthodes de traçabilité établies par la législation existante (RED III et CRCF) sont suffisantes.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

L'UPRIGAZ ne voit pas l'intérêt de tracer les différents flux de CO2 mélangés.

5/ Réduction des risques liés au développement du CSC

Financement et réduction des risques inter-chaînes dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'UE

En vertu des règles de l'UE, chaque participant assume la responsabilité au titre du SEQE jusqu'à son transfert au participant suivant. En cas de fuite, le participant directement concerné devrait restituer des quotas d'émission et payer pour le CO₂ ayant fait l'objet d'une fuite.

Dans le même temps, il existe des risques financiers indirects. Les acteurs du marché devront acheter des capacités d'infrastructure de transport afin d'acheminer le CO₂ capté et des capacités de stockage pour le stocker. Lorsqu'une indisponibilité (interruption de service) survient (indépendamment du fait qu'une fuite ait été détectée ou non), les acteurs du marché seront exposés à des risques financiers: s'ils doivent évacuer le CO₂, ils sont responsables des coûts dans le cadre du SEQE-UE. En fonction de leur situation contractuelle, ils peuvent également être tenus de continuer à payer pour les capacités d'infrastructure qui sont devenues indisponibles (par exemple, dans le cadre d'un contrat «take-or-pay»).

Q47. Selon vous, quel est le meilleur moyen de faire face à ce risque inter-chaînes?

Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

Affirmation	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
La répartition des risques financiers en cas d'accident et d'interruption de service fait partie des arrangements et des						

négociations contractuels habituels entre les parties au sein de la chaîne de valeur. Aucune mesure spécifique n'est nécessaire.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chaque partenaire de la chaîne de valeur devrait souscrire séparément une assurance commerciale contre le coût des fuites de CO ₂ causées par les accidents et les interruptions de service.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tous les partenaires de la chaîne de valeur devraient souscrire une assurance commerciale conjointe pour faire face au coût des fuites de CO ₂ dues aux accidents et aux interruptions de service.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tous les partenaires de la chaîne de valeur devraient créer une réserve commune de quotas du SEQUE-UE afin de servir de tampon pour les coûts liés aux fuites de CO ₂ résultant d'accidents et d'interruptions de service.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Financement et réduction des risques liés aux infrastructures de transport de CO₂

Q48. Pour transporter le CO₂ capté vers des sites de stockage permanents ou vers les lieux de son utilisation ultérieure, il sera nécessaire de mettre en place une nouvelle infrastructure de conduites de CO₂. Toutefois, il existe des risques apparents susceptibles de ralentir son développement. Êtes-vous d'accord avec le fait que les risques suivants existent pour le financement de l'infrastructure de conduites du CO₂? Veuillez indiquer votre position pour chaque affirmation.

Risque	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Les volumes de CO ₂ capté sont inférieurs à ceux estimés au stade de la conception de l'infrastructure des conduites.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

D'autres éléments des actifs de la chaîne de valeur du CO ₂ ne sont pas en place dans le délai initialement fixé.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'infrastructure de stockage de CO ₂ à laquelle la conduite relierait les émetteurs n'est pas en place dans le délai initialement fixé.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les solutions technologiques nécessaires ne sont pas pleinement développées ou disponibles comme prévu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le coût du développement et du déploiement technologiques rend l'investissement économiquement non viable.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Les risques évoqués ci-dessus sont des risques inhérents à toute activité industrielle complexe et sont intégrés dans les analyses de risque de tous les acteurs impliqués dans la chaîne de valeur.

Q49. Êtes-vous d'accord avec le fait que le financement du développement d'infrastructures transfrontalières de conduites de CO₂ pourrait poser plus de difficultés que le financement d'infrastructures nationales de conduites de CO₂?

Plusieurs réponses sont possibles.

- Oui, en raison de la participation de plusieurs États membres.
- Oui, en raison des différences entre les cadres réglementaires applicables.
- Oui, en raison de différences dans l'organisation du marché.
- Oui, en raison de l'absence de mise en œuvre coordonnée du cadre réglementaire de l'UE (par exemple, différences entre les règles d'accès au réseau et les réglementations tarifaires).
- Non.
- Sans avis.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Pour les activités régulées relevant de plusieurs États membres le financement peut être plus compliqué du fait de différences entre les cadres réglementaires applicables et l'appréciation des différentes autorités nationales de régulation.

Q50. Des mesures financières et non financières de réduction des risques sont-elles nécessaires pour développer les infrastructures de transport de CO₂ indispensables?

- Oui.
- Oui, mais uniquement pour le lancement du marché. En principe, la chaîne de valeur devrait payer pour elle-même.
- Non, les marchés seront en mesure de mobiliser les investissements nécessaires.
- Sans avis.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

L'objectif est bien que l'ensemble de la chaîne de valeur soit à terme capable de mobiliser les investissements nécessaires.

Selon vous, quel serait le délai nécessaire pour y parvenir?

- Pour la phase de montée en puissance initiale, jusqu'en 2035 environ.
- Pour la phase de montée en puissance prolongée, jusqu'en 2040 environ.
- Après 2040.
- Un soutien continu serait nécessaire.
- Sans avis.

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

L'échéance envisagée pourra être revue en fonction de la montée en puissance de la chaîne de valeur.

Quels actifs de transport de CO₂ en auraient besoin pour pouvoir être développés en Europe? Veuillez indiquer votre point de vue pour chaque type d'actif.

Actif de CO ₂	Oui, un soutien public est nécessaire	Neutre	Non, il n'est pas nécessaire de bénéficier d'un soutien public	Sans avis
Conduites de CO ₂	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Actifs de transport de CO ₂ autres que les conduites (par exemple, navires, rails, camions)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Terminaux de CO ₂ (infrastructures communes collectant les flux de CO ₂ provenant de sources d'émissions multiples)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - Veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q51. Selon vous, quels seraient les outils et les mesures appropriés pour atténuer les risques potentiels liés au développement des conduites de CO₂, y compris les conduites transfrontalières? Veuillez indiquer votre point de vue pour chaque outil /mesure.

Outils/mesures	Oui, nécessaire pour financer le développement d'infrastructures nationales	Oui, nécessaire pour financer le développement d'infrastructures transfrontalières	Non, pas nécessaire	Sans avis
Le développement des conduites de CO ₂ ne devrait être financé que par les recettes provenant du marché.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mesures non financières telles que des outils améliorant la transparence et la visibilité des plans et des développements en matière d'infrastructures.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tout soutien financier devrait être financé en interne par les réseaux de CO ₂ ou d'énergie (par exemple, avec les tarifs d'utilisation du réseau).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Si un soutien financier direct est accordé, il devrait être fourni aux utilisateurs du réseau de conduites, et non aux gestionnaires de conduites. Les gestionnaires de conduites peuvent bien entendu bénéficier indirectement de cette	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

aide si les utilisateurs du réseau sont prêts à payer pour les services de réseau.				
L'aide devrait être accordée directement aux gestionnaires de conduites.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q52. Selon vous, quelles seraient les mesures appropriées pour permettre le développement des conduites de CO₂ nécessaires, en supposant qu'elles soient financées en interne par les réseaux de CO₂ ou d'énergie? Veuillez indiquer votre point de vue pour chaque mesure.

Mesures	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Tout à fait d'accord	Sans avis
Mesures permettant de financer le développement des infrastructures par des subventions croisées provenant d'autres activités du réseau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tarifs réglementés autorisant des subventions croisées au sein du réseau visant à soutenir les connexions entre des (catégories d')utilisateurs du réseau spécifiques.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tarifs réglementés qui peuvent être ajustés dans le temps (par exemple, répartition intertemporelle des coûts pour abaisser les tarifs initiaux).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Interventions de l'État limitant les risques liés au volume pour les gestionnaires de réseau (par exemple, réservations de capacités par une entité étatique, garanties d'État prenant en charge les risques liés au volume).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gestionnaires de réseau supportant le risque de constitution d'actifs de réseau délaissés si et lorsque des utilisateurs se déconnectent du réseau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mécanismes transfrontaliers de répartition des coûts pour permettre le financement d'infrastructures transfrontalières.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Financement et réduction des risques liés aux investissements dans les sites de stockage de CO₂

Conformément à l'article 19 de la directive CSC, les États membres peuvent décider que la garantie financière exigée des exploitants de site de stockage de CO₂ soit constituée au moyen d'un prélèvement par tonne de CO₂ stockée[28]. Cet arrangement peut réduire les coûts initiaux pour les investisseurs dans les sites de stockage de CO₂. En collaborant par-delà les frontières, les États membres pourraient réduire encore le montant de la garantie financière initiale et du mécanisme financier requis par la directive pour les investisseurs, tout en réduisant le risque pour leurs propres contribuables.

Q53. Quels seraient les outils les plus rentables et appropriés pour réduire le montant de la garantie financière initiale et du mécanisme financier requis pour les investisseurs dans les sites de stockage de CO₂, tout en garantissant le risque le plus faible possible pour les États membres qui délivrent des permis/autorisations de stockage de CO₂? Veuillez indiquer votre avis pour chaque outil.

Outil de réduction des risques	Tout à fait d'accord	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Garantie financière individuelle fournie par l'exploitant du site de stockage.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contributions des exploitants de sites de stockage à un instrument national de garantie financière du CSC.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contribution des exploitants de sites de stockage à une couverture d'assurance commerciale soutenue par un instrument national de garantie financière (propre au CSC ou général).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contributions des exploitants de sites de stockage à un instrument de garantie						

financière du CSC à l'échelle de l'EEE, garanti par les États membres de l'EEE qui dépendent du CSC pour atteindre leurs objectifs climatiques.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contributions des exploitants de sites de stockage à une couverture d'assurance commerciale soutenue par un instrument de garantie financière du CSC à l'échelle de l'EEE financé par les États membres qui dépendent du CSC pour atteindre leurs objectifs climatiques.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Accroître la transparence et la visibilité du marché

À l'heure actuelle, dans la chaîne de valeur du CUSC, les risques d'investissement sont souvent perçus comme élevés. Il y a manifestement un manque de confiance et de prévisibilité en ce qui concerne les projets, les infrastructures et les installations de captage nouveaux et existants.

Des problèmes de coordination tout au long de la chaîne de valeur semblent également contribuer au ralentissement des investissements dans les infrastructures de CO₂. Dans cette optique, des outils et des mesures qui contribuent à améliorer la transparence du marché et à assurer la coordination pourraient renforcer la prévisibilité et la sécurité des investissements.

L'un des objectifs de la stratégie pour la gestion industrielle du carbone est de mettre en place une plateforme d'évaluation de la demande et d'agrégation de la demande de services de transport ou de stockage de CO₂ d'ici à 2026. L'objectif est de faire correspondre les volumes de CO₂ captés des émetteurs avec les fournisseurs de services de transport et de stockage et d'accroître la transparence du marché. Le développement d'une plateforme pour le CO₂ peut s'appuyer sur l'expérience positive d'AggregateEU[29]. Dans le même temps, il convient de tenir compte des caractéristiques spécifiques de l'infrastructure et du marché émergents du CO₂.

Les questions suivantes visent à déterminer s'il est nécessaire d'introduire des mesures de soutien pour le marché naissant du CO₂ et si ces mesures pourraient prendre la forme d'une plateforme à l'échelle de l'UE. L'objectif de ces questions est également de comprendre quelles fonctionnalités spécifiques pourraient mieux soutenir le marché et, en particulier, les plus petits acteurs du marché, afin qu'ils puissent tirer parti de leur puissance commerciale.

Q54. Selon vous, laquelle des plateformes existantes pourrait servir de modèle pour la mise en place d'une plateforme relative au CO₂?

- Une plateforme de mise en correspondance et d'agrégation (comme AggregateEU et le mécanisme pour l'hydrogène[30]) reliant les vendeurs et les acheteurs sur le marché.
- Une plateforme de réservation de capacités (comme PRISMA, la plateforme GSA ou la plateforme de réservation régionale[31]) qui peut offrir des capacités d'infrastructure de stockage et/ou de transport sur le marché (marchés primaires et secondaires).
- Une plateforme pour la transparence des capacités (telle que la plateforme de transparence du REGRT pour le gaz[32]) fournissant des informations sur les capacités et les flux de manière coordonnée et transparente.
- Aucune des réponses précédentes.
- Sans avis.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

Q55. Selon vous, quelles fonctionnalités une telle plateforme relative au CO₂ devrait-elle présenter? Plusieurs réponses sont possibles:

- Accroître la transparence du marché et la visibilité de l'offre actuelle et future (volumes de CO₂ captés) et de la demande (capacité de stockage et utilisation du CO₂).
- Fournir des informations sur les conditions d'accès à l'infrastructure de conduites.
- Améliorer la coordination tout au long de la chaîne de valeur du CO₂ afin de soutenir les décisions finales d'investissement et de réduire les risques liés aux investissements (infrastructuraux) en facilitant les contacts entre les émetteurs, les gestionnaires d'infrastructures de transport et les exploitants de sites de stockage; faire coïncider la demande de stockage des émetteurs avec les offres d'approvisionnement des exploitants de sites de stockage (en termes de moment et de localisation), etc.
-

Fournir des informations pour faciliter la planification des infrastructures de CO₂ en collectant des données sur les besoins en matière de conduites et de capacités de stockage du CO₂ et sur leur disponibilité.

- Agréger les volumes de CO₂ captés par de (plus) petits émetteurs de CO₂ (par exemple les PME) afin de les aider à accéder au transport et au stockage.
- Soutenir l'émergence de produits de capacité commercialisables compatibles entre eux.
- Soutenir l'allocation de capacités de stockage et de transport de CO₂.
- Soutenir le marché secondaire dans les capacités de stockage et de transport déjà contractées.
- Soutenir la synchronisation de l'allocation des capacités de stockage et de transport du CO₂ afin de contribuer à rationaliser les décisions finales d'investissement tout au long de la chaîne de valeur.
- Sans avis.

Autre(s) - veuillez préciser.

500 caractère(s) maximum

L'objectif de cette plateforme doit être uniquement d'améliorer la transparence sur le fonctionnement des réseaux.

Q56. Veuillez télécharger toute pièce justificative que vous jugez utile dans le contexte des questions couvertes par le présent questionnaire de consultation publique.

Seuls les fichiers du type pdf,txt,doc,docx,odt,rtf sont autorisés

e39a69a1-89f7-4e51-84b5-39c4c1c9c883/08122025_- _COMMENTAIRES_APREN_CP_CE_CO2.docx

Adresse de contact: ENER-CO2-INITIATIVE@ec.europa.eu

20. En vertu de la législation existante de l'UE (la directive SEQE-UE, la directive CSC et le règlement pour une industrie «zéro net»), les États membres communiquent des informations recueillies auprès des acteurs du marché concernant la localisation des émetteurs de CO₂ et les volumes de CO₂ émis, ainsi que les puits de CO₂ potentiels (capacité d'injection des installations de stockage, éventuellement leur localisation).

21. Règlement délégué de la Commission: Liste de projets d'intérêt commun et de projets d'intérêt mutuel de l'Union, C/2023/7930 final, 28 novembre 2023, [EUR-Lex — C\(2023\)7930 — FR — EUR-Lex.22](#).

22. La directive CSC impose aux exploitants de démontrer que le flux de CO₂ se prête à un stockage en toute sécurité et permanent. La directive établit un régime d'autorisation comportant des exigences relatives à la sélection de sites de stockage garantissant l'absence de risque important de fuite ou d'effet néfaste pour l'environnement ou la santé humaine.

23. Par exemple Adrien Nicolle, Diego Cebreros, Olivier Massol, Emma Jagu Schippers: [Modelling CO₂ Pipeline Systems: An Analytical Lens for CCS Regulation](#); Banet, Catherine, *Market design options for CCS in Europe: CO₂ transport and storage regulation*, mars 2025, CERRE, [CERRE Market-Design-Options-for-CCS-in-Europe final-.pdf](#).

24. Une procédure d'«open season» est une procédure habituellement gérée par un exploitant d'infrastructures comprenant généralement deux étapes: une évaluation ouverte de la demande du marché pour des capacités d'infrastructures, suivie d'une allocation et d'une vente de capacités.

25. Banet, Catherine, *Market design options for CCS in Europe: CO₂ transport and storage regulation*, mars 2025, [CERRE, CERRE Market-Design-Options-for-CCS-in-Europe final-.pdf](#); ENTEC: *EU regulation for the development of the market for CO₂ transport and storage*, mai 2023, [eu regulation for the development of the market for-MJ0523015ENN \(3\).pdf](#); *Ressources de stockage du CO₂ et leur développement. An IEA CCUS Handbook*, décembre 2022, [CO₂ storage resources and their development - Analysis - IEA](#).

26. Directive (UE) 2023/2413 du 18 octobre 2023 relative à la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables; [Directive - UE - 2023/2413 - FR - Directive sur les énergies renouvelables - EUR-Lex](#)

27. Règlement (UE) 2024/3012 du 27 novembre 2024 établissant un cadre de certification de l'Union relatif aux absorptions permanentes de carbone, à l'agrostockage de carbone et au stockage de carbone dans des produits; [Règlement - UE - 2024/3012 - FR - EUR-Lex](#)

28. Pour plus de détails, voir: https://climate.ec.europa.eu/document/download/9a6b221d-642e-499e-a5a0-298ce1068b21_en?filename=ccs-implementation_gd4_en.pdf

29. Le mécanisme [AggregateEU](#) met en commun la demande de gaz des entreprises de l'UE et des parties contractantes de la Communauté de l'énergie, en mettant cette demande en relation avec des offres d'approvisionnement concurrentielles. Une fois que la demande et l'offre sont mises en correspondance, les entreprises ont la possibilité de conclure des contrats d'achat sur une base volontaire avec des fournisseurs de gaz, soit individuellement, soit conjointement. La collaboration est particulièrement avantageuse pour les petites entreprises et pour celles des pays enclavés qui ont un accès plus restreint aux marchés internationaux ou un pouvoir de négociation moindre. Ces contrats d'achat entre entreprises et fournisseurs de gaz sont volontaires et ne sont pas régis par AggregateEU.

30. [Mécanisme de soutien au développement du marché de l'hydrogène](#)

31. PRISMA European Capacity Platform GmbH, [la première plateforme européenne d'échange de capacités gazières](#); Plateforme [GSA](#), GSA; Plateforme régionale de réservation, [Plateforme régionale de réservation](#).

32. [REGRT pour le gaz - Plateforme de transparence](#)

Useful links

[Directive 2009/31/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the geological storage of carbon dioxide \(https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/31/oj/eng\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/31/oj/eng)

[Regulation \(EU\) 2024/1735 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on establishing a framework of measures for strengthening Europe's net-zero technology manufacturing ecosystem \(https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj/eng\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj/eng)

[COMMUNICATION FROM THE COMMISSION Towards an ambitious Industrial Carbon Management for the EU \(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52024DC0062\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52024DC0062)

[COMMUNICATION FROM THE COMMISSION Securing our future Europe's 2040 climate target and path to climate neutrality by 2050 building a sustainable, just and prosperous society \(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2024%3A63%3AFIN\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2024%3A63%3AFIN)

[Commission Staff Working Document: Impact Assessment accompanying the document communication on Securing our future Europe's 2040 climate target and path to climate neutrality by 2050 building a sustainable, just and prosperous society \(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52024SC0063\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52024SC0063)

[Directive 2011/92/EU of the European Parliament and of the Council of 13 December 2011 on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment \(https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2011/92/oj/eng\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2011/92/oj/eng)

[Regulation \(EU\) 2022/869 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2022 on guidelines for trans-European energy infrastructure \(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02022R0869-20250205\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02022R0869-20250205)

[COMMISSION DELEGATED REGULATION \(EU\) /... amending Regulation \(EU\) No 2022/869 of the European Parliament and of the Council as regards the Union list of projects of common interest and projects of mutual interest \(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=PI_COM%3AC%282023%297930&qid=1704358152782\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=PI_COM%3AC%282023%297930&qid=1704358152782)

[Directive \(EU\) 2023/2413 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 as regards the promotion of energy from renewable sources \(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023L2413&qid=1699364355105\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023L2413&qid=1699364355105)

[Regulation \(EU\) 2024/3012 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2024 establishing a Union certification framework for permanent carbon removals, carbon farming and carbon storage in products \(https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj/eng\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj/eng)

[Trans-European Networks for Energy \(https://energy.ec.europa.eu/topics/infrastructure/trans-european-networks-energy_en\)](https://energy.ec.europa.eu/topics/infrastructure/trans-european-networks-energy_en)

[AggregateEU \(https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-security/eu-energy-platform/aggregateeu_en\)](https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-security/eu-energy-platform/aggregateeu_en)

[EU Energy and Raw Materials Platform \(https://energy-platform.ec.europa.eu/hydrogen\)](https://energy-platform.ec.europa.eu/hydrogen)

Contact

ENER-CO2-INITIATIVE@ec.europa.eu

