

Paris, le 29 janvier 2026

**Réponse à la consultation publique de la DGEC sur le cadre de régulation applicable
infrastructures de transports de dioxyde de carbone (CO2)**

1. L'APREN est attachée à ce que se mettent rapidement en place, et au meilleur coût, les infrastructures de transport de CO2 par canalisation permettant de relier les industries qui doivent se décarboner directement aux sites de stockage ou aux Installations portuaires capables d'accueillir les navires transportant le CO2 vers les sites de stockage.

Ceci suppose d'abord la définition d'un réseau national intégré dans un réseau européen optimisé pour le transport de CO2 dont la construction pourrait faire l'objet d'autorisations administratives accordées selon des procédures accélérées.

Afin de réduire le coût des investissements de réseaux, l'APREN suggère que des gazoducs non utilisés puissent, lorsque cela est techniquement possible, être réutilisés pour le transport de CO2 et que les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution de gaz puissent développer une activité de transport de CO2 en assouplissant en tant que de besoin les règles d'unbundling.

2. L'APREN appelle l'attention de la DGEC sur les risques inhérents à des investissements perçus comme élevés. L'APREN constate un manque de confiance de certains opérateurs qui pourraient s'impliquer sur les projets d'infrastructure et des installations de captage. Cette situation est largement imputable i) à des incertitudes sur le cadre réglementaire et sa stabilité ii) à des incertitudes sur le prix du carbone (incertitudes largement induites par des choix politiques européens) et iii) par des réticences de l'industrie européenne soumises à des contraintes de compétitivité à se décarboner au rythme prescrit par l'Union européenne.

3. L'APREN apprécie que l'Administration s'interroge sur le cadre de régulation qui devra permettre de créer un environnement propice aux investissements tout en assurant un fonctionnement concurrentiel et non discriminatoire pour de potentielles futures infrastructures de transport de CO2.

4. Les deux approches envisagées dans la consultation ne nous semblent pas antinomiques. Il nous apparaît en effet souhaitable de favoriser les contrats de long terme entre transporteurs et utilisateurs pour déclencher les projets d'infrastructures qui peuvent prendre la forme de nouvelles infrastructures ou réutilisation d'infrastructures existantes lorsque cela est techniquement possible et économiquement souhaitable. Ces contrats devraient pouvoir être **librement négociés entre les utilisateurs et les gestionnaires d'infrastructures sans intervention du régulateur.**

Cela n'empêche pas la possibilité, pour des capacités excédentaires, d'un accès des tiers régulé avec la fixation d'un tarif et des règles d'accès des tiers par l'Etat selon des règles inspirées de la régulation du transport et de la distribution de gaz naturel. Une telle régulation pourrait s'avérer nécessaire lorsque ces réseaux s'élargiront à des territoires plus lointains que les hubs historiques (zones portuaires). Elle devra intégrer les premiers investissements en prévoyant une « clause de grand père » évitant toute remise en cause des contrats négociés déjà conclus.

5. L'APREN, dans un souci de simplification, souhaiterait que la régulation du transport de CO2 relève des compétences de la Commission de Régulation de l'Energie et duplique au maximum les règles déjà mises en place pour le transport de gaz naturel.

6. L'APREN considère qu'il appartient à la puissance publique (Régulateur éventuellement en lien avec le Ministre) de se prononcer sur le dimensionnement des infrastructures de transport notamment pour mieux les intégrer dans le réseau national de transport de CO2, lui-même partie d'un réseau européen.

Dans un souci de cohérence et de simplification, l'APREN souhaiterait que la Commission de Régulation de l'Energie soit compétente pour la globalité des sujets liés à la régulation de la logistique du CO2 ; la compétence du Ministre ne s'exerçant sur le volet « code minier ».

7. L'APREN considère que les stockages de CO2 qui seraient développés sur le territoire national pourraient relever, au cas par cas, à l'instar des terminaux méthaniers français, d'un système régulé ou négocié à l'initiative du porteur de projet et sur décision de la CRE.

8. L'APREN rappelle son attachement à ce que les activités offshores de transport et de stockage de CO2 soient exclues du champ de la régulation, de même que les installations portuaires nécessaires aux opérations d'exportation du CO2.

Toutefois les installations portuaires françaises nécessaires aux opérations d'exportation de CO2 devront offrir un accès transparent et non discriminatoire

9. L'APREN se tient bien évidemment à la disposition de l'Administration pour préciser ou compléter tel ou tel point, en tant que de besoin.