



Réponse à la consultation DGEC : infrastructures de transport de CO2

Janvier 2026

L'AFEN appelle à la mise en place d'un cadre favorable au développement d'une infrastructure de transport dimensionnée pour les besoins futurs de l'élimination du carbone (BECCS et DACCS)

Il y a présent consensus scientifique sur le besoin d'élimination du carbone au niveau global, d'autant que nous sommes collectivement entrés dans une période de dépassement (ou overshoot).

L'AFEN (Association Française pour les Emissions Négatives) a pour mission de favoriser l'émergence en France d'une filière économique majeure d'élimination du carbone au service de ses objectifs climatiques et de sa prospérité.

Certaines méthodes d'élimination du carbone, à savoir le BECCS et le DACCS, nécessitent le transport et la séquestration de CO2. A ce titre les acteurs de l'élimination du carbone sont des utilisateurs potentiels des infrastructures de transport de CO2.

A terme et au fur à mesure que l'économie (et l'industrie en particulier) se décarboneront, le BECCS et le DACCS représenteront les utilisations majoritaires de ces infrastructures, le dernier projet de SNBC 3 prévoyant en effet :

- 21 millions de tonnes pour ces 2 méthodes à horizon 2050
- 31 millions de tonnes de CO2 captées d'origine biogénique ou atmosphérique
- à mettre en regard de 13 millions de tonnes de CO2 fossile captées.

Pour l'AFEN, il est donc important que le réseau de transport soit planifié et dimensionné pour prendre cette réalité en compte. Une approche long terme permettra d'ailleurs de minimiser les risques d'actifs échoués, les projets initiaux étant naturellement plus amenés à servir les besoins de transport de CO2 fossile.

A court terme, il est important que les acteurs de la filière de l'élimination du carbone disposent d'un accès ouvert, transparent et non discriminatoire au transport de CO2 par carboduc, d'autant que les premiers projets d'élimination seront a priori de dimension plus modeste que les projets industriels. A cet effet, des quotas d'accès au CO2 biogénique ou atmosphérique dans les premiers projets pourraient être envisagés.

Par ailleurs les coûts de transport devront être compétitifs, ce qui nécessite d'éviter les pratiques anti-concurrentielles et les abus potentiels de situation de monopole.



Afin d'atteindre ces objectifs, un cadre législatif régulé par l'état semble donc pertinent, tout en mettant en place une approche flexible pour permettre le développement rapide des premiers projets (deuxième approche évoquée dans la consultation) :

- Le cadre législatif devra donner de la visibilité réglementaire aux acteurs du transport notamment en termes de permis d'exploitation.
- Le caractère nouveau de ces infrastructures devra permettre aux premiers projets de tirer des enseignements techniques et opérationnels qui informeront le passage à l'échelle des infrastructures (avec éventuellement une logique de bac à sable réglementaire pour commencer).
- Les spécifications techniques de transport devront se formuler progressivement en prenant en compte les retours des premiers projets afin d'optimiser le traitement du CO2 le long de la chaîne de valeur (captage, transport, séquestration ou utilisation).
- Le cadre de régulation national devra être cohérent avec la réglementation Européenne pour l'élimination du carbone et en particulier les dispositions du CRCF à présent en vigueur, ce qui permettra d'anticiper les exigences de certification des méthodes BECCS et DACCS (avec une logique de comptabilité à l'échelle du réseau du CO2 fossile et non fossile).

L'AFEN se tient également à la disposition de la DGEC pour approfondir les aspects de planification à moyen long terme du réseau de carboducs.

Enfin l'association appelle de ses vœux la formulation d'une stratégie nationale de l'élimination du carbone qui permettra de piloter au mieux le déploiement de la filière et des infrastructures nécessaires au niveau national.