



Position des adhérents de l'UTP en réponse à la consultation publique de la CRE n°2023-08 relative au prochain tarif d'utilisation des réseaux de distribution de gaz naturel de GRDF

Le 20 novembre 2023

Quelques mots sur l'UTP

L'UTP est l'organisation professionnelle des transports publics urbains et des ferroviaires en France. L'UTP représente ainsi près de 170 opérateurs de transport urbain (90% de l'activité au niveau national) et une trentaine d'entreprises de la branche ferroviaire (opérateurs de services voyageurs et fret, gestionnaires d'infrastructures). L'UTP est la voix d'un secteur essentiel :

- Parce qu'il permet chaque jour à des millions de Français d'aller travailler, étudier, se soigner, faire des achats, se retrouver, se cultiver, effectuer des démarches administratives, se distraire ou découvrir d'autres territoires ;
- Parce qu'il préserve la planète (avec moins de 3% des émissions de GES du secteur des transports) ;
- Parce qu'il participe à la cohésion sociale et territoriale ;
- Parce qu'il concourt au développement économique des territoires et génère des emplois pérennes et non-délocalisables (dont 260 000 emplois directs en France).

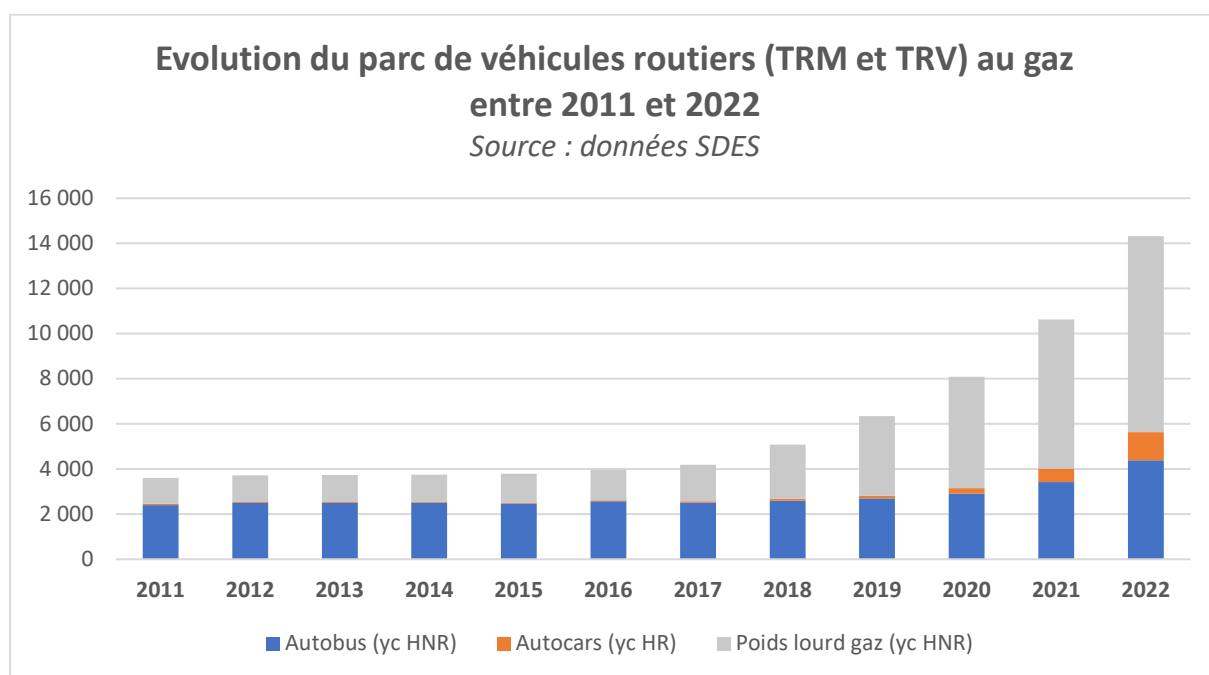
Les enjeux du gaz pour les adhérents de l'UTP

Les usages des adhérents de l'UTP couvrent le gaz tertiaire et le GNV appelé à croître du fait du passage des véhicules diesel à des véhicules BioGNV pour un nombre conséquent de centres.

En effet, **le gaz (GNV/Bio GNV) représente aujourd'hui une des réponses du secteur du transport routier pour la transition énergétique** en répondant aux impératifs environnementaux (réduction des gaz à effet de serre et particules en particulier) tout en conservant une bonne performance opérationnelle et économique. Le gaz est aujourd'hui une technologie mature, soutenue par les constructeurs, permettant de répondre à des besoins

pour lesquels les technologies électriques ou hydrogènes sont, à ce jour, non pertinentes ou peu ou pas disponibles.

Ainsi, au contraire d'une tendance générale à la baisse du nombre de consommateurs de gaz dressée par la CRE, les secteurs du transport routier de voyageurs et de marchandises (TRV et TRM) voient **leurs parcs de véhicules gaz considérablement augmenter ces dernières années**. Entre 2011 et 2022, le nombre de véhicules de transport routier (voyageurs et marchandises) a presque été multiplié par 4. Une hausse qui s'est considérablement accélérée ces dernières années avec un triplement du parc de véhicules au gaz entre 2018 et 2022.



Pour le secteur du transport routier de voyageurs, 17% des bus urbains et 6% du parc des autocars sont alimentés au GNV/BioGNV en 2022.

A ce jour, [près d'une cinquantaine d'Autorités Organisatrices de la Mobilité \(AOM\) et leurs exploitants](#) ont initié une dynamique d'investissement dans les véhicules fonctionnant au GNV/BioGNV et l'installation de stations de compression et autres systèmes d'avitaillement, comme Niort, Lorient, Poitiers ou même en Ile de France. Des investissements pour lesquels les amortissements s'effectueront au moins sur les 20 prochaines années.

Si une réduction du nombre de consommateurs de gaz peut donc être constatée ou anticipée chez les particuliers ou certains secteurs d'activité, il ne s'agit pas d'une dynamique unique. Cependant, les **annonces et évolutions de coûts risquent d'accélérer une éventuelle décroissance et mettre en péril les efforts investis dans la transition énergétique** par de nombreux acteurs.

Principaux messages de l'UTP adressés à la CRE

Les adhérents de l'UTP se déclarent particulièrement préoccupés par les hausses envisagées pour l'acheminement du gaz naturel. Selon les informations transmises par la CRE dans sa consultation, **l'ensemble des collectivités et transporteurs concernés subiront les hausses de plein fouet**, alors même qu'ils ont investi pour limiter leurs émissions.

Ces **hausses viendront s'ajouter à d'autres augmentations** qu'elles soient de taxes (TICGN), de transition énergétique vers le biogaz en 2026 (CPB), ou d'autres parts de l'acheminement.

En ce qui concerne les évolutions des tarifs d'acheminement ATRD7/ATRT8/ATS3, les adhérents de l'UTP déplorent **l'effet de seuil** proposé pour ces tarifs qui semble trop important et menace la transition énergétique en cours, mais également le développement nécessaire de l'offre de transport pour encourager le report modal. Ils craignent en outre **que la forte hausse des charges pesant sur le gaz accélère la baisse du nombre de consommateurs**, notamment tertiaires, **fragilisant davantage la participation au tarif** pour le restant des assujettis qui verraient leur quote-part acheminement augmentée à terme.

Les adhérents de l'UTP comprennent la cause du rattrapage lié au CRCP dans la hausse tarifaire pour la partie Distribution dans le cadre de l'ATRD7 mais plaident pour que **la hausse soit progressivement intégrée par lissage, et non injectée de manière abrupte en une échéance au 1er juillet 2024**.

De même, la modification des règles d'amortissement des investissements ainsi que la hausse des tarifs d'injection de gaz renouvelables viennent renforcer cet effet de seuil et font peser de lourdes charges sur les acteurs les plus engagés dans les objectifs nationaux de transition énergétique voulus par la stratégie de neutralité carbone d'ici 2050.