

# natran

Le cœur de  
vos énergies

**Débat public Fos Berre Provence  
du 2 avril au 13 juillet 2025**

**Résumé du dossier du maître d'ouvrage**

Projet de réseau de transport  
d'hydrogène par canalisation  
en région Sud - Provence -  
Alpes-Côte-d'Azur



# 1 Le projet en bref

NaTran porte un projet de réseau de transport d'hydrogène par canalisation en région Sud – Provence-Alpes-Côte-d'Azur, visant à relier des consommateurs, des producteurs et des sites de stockage sur un périmètre allant de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer au secteur de Manosque, dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse et des Alpes-de-Haute-Provence.

## Les infrastructures prévues par le projet

### Une canalisation en acier, enterrée :

- d'environ 180 km de longueur,
- de diamètre compris entre 168 mm (DNI50) et 1 219 mm (DNI200)

### Des installations aériennes permettant de raccorder les utilisateurs intéressés :

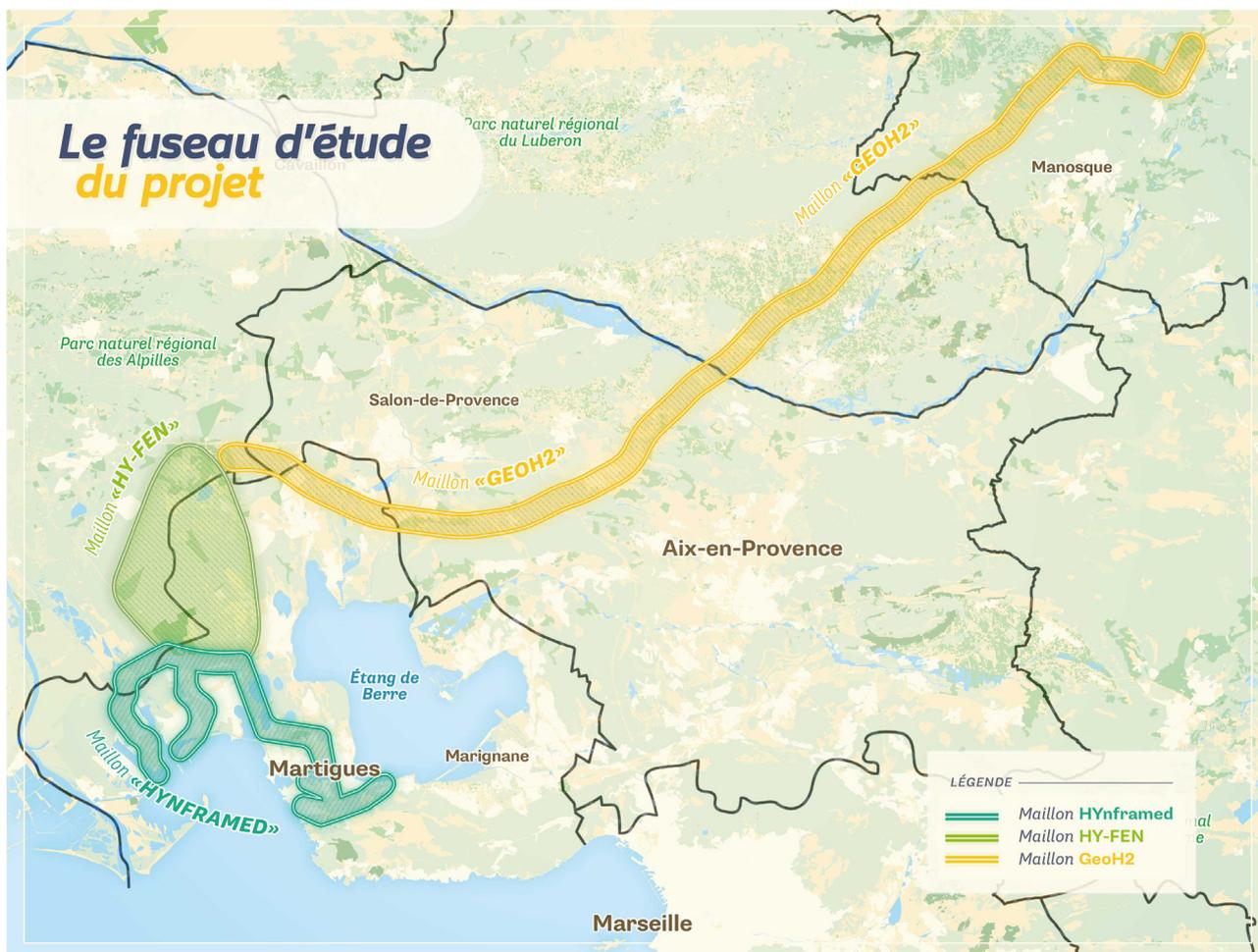
- des bornes de repérage et balises aériennes ;
- des postes nécessaires à la gestion et de la sécurité du réseau de gaz.

Ce réseau de transport serait dimensionné, construit, maintenu et exploité par NaTran.

Après une première étude de faisabilité réalisée au 1<sup>er</sup> semestre 2022, **l'intérêt et le périmètre de cette infrastructure ont été confirmés par un appel à manifestation d'intérêt mené en 2023.**

Les « tiers intéressés » listés ci-après désignent les porteurs de projets susceptibles de devenir utilisateurs du futur réseau à ce jour. Des discussions sont en cours avec plusieurs autres acteurs potentiels, dont l'engagement dépendra de l'évolution de leurs projets et de leur intégration au réseau. Par ailleurs, certains porteurs de projets n'ont pas encore atteint un niveau de maturité suffisant pour formaliser leur besoin de raccordement. Cette situation pourrait évoluer au fur et à mesure que de nouvelles opportunités se présenteront et que les projets atteindront un stade de développement plus avancé.

Nom et localisation du projet	Maître d'ouvrage	Place dans la chaîne de l'hydrogène	Date prévisionnelle de mise en service
H2V Marseille Fos Fos-sur-Mer – zone industrialo-portuaire, Bouches-du-Rhône	H2V	Production d'hydrogène	2029
Décarbonation de Combigolfe Fos-sur-Mer – zone industrialo-portuaire, Bouches-du-Rhône	ENGIE	Consommation d'hydrogène	2030
Décarbonation de l'usine Imerys Fos-sur-Mer, Bouches-du-Rhône	Imerys	Consommation d'hydrogène	2030
Décarbonation du vapocraqueur de Naphtachimie Martigues- Lavéra, Bouches-du-Rhône	Naphtachimie (groupe Ineos)	Consommation d'hydrogène	2030
Géogaz H2 Martigues-Lavéra, Bouches-du-Rhône	Géogaz Lavéra	Stockage d'hydrogène en cavité minée revêtue	2029
Masshyla Martigues-La Mède, Bouches-du-Rhône	TotalEnergies, ENGIE et Air Liquide France Industrie	Production d'hydrogène	à partir de 2028
GeoH2 Manosque, Alpes-de- Haute-Provence	Géométhane	Stockage souterrain d'hydrogène	2030
HyGreen Villeneuve, Alpes-de- Haute-Provence	ENGIE	Production d'hydrogène	2031



**HYnframed** by **nafran**      **HY-FEN** by **nafran**

Pour relier ces différents sites, **le fuseau d'étude du projet porté par NaTran traverse 30 communes** dans les départements des **Bouches-du-Rhône, du Vaucluse et des Alpes-de-Haute-Provence**, en région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur.

**Le projet présenté par NaTran est composé de trois segments de canalisations distincts :**

## 1 **HYnframed** by **nafran**

**Le projet HYnframed** couvrant les communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Arles, Port-de-Bouc et Martigues (communes s'inscrivant dans la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, un hub majeur pour le commerce maritime, l'industrie et la logistique en Méditerranée, reliant les échanges internationaux aux infrastructures industrielles et énergétiques de la région) ;

## 3 **L'extension du réseau**

**L'extension du réseau vers Manosque**, notamment en lien avec le projet de stockage GeoH2.

## 2 **HY-FEN** by **nafran**

**Le premier tronçon du projet HY-FEN**, projet de réseau hydrogène inscrit par la Commission européenne dans la liste des projets d'intérêt commun (PIC), allant du Sud de la France vers la frontière allemande :

le tronçon couvert par le projet ici présenté par NaTran irait de Fos-sur-Mer (depuis le secteur de La Fossette) à Saint-Martin-de-Crau ;

**Le coût du projet est estimé entre 300 et 400 millions d'euros pour la totalité du tracé.** Ce coût sera réestimé lors des phases d'études ultérieures, si le projet se poursuit.

## 2 NaTran, maître d'ouvrage du projet

**NaTran assure des missions de service public** visant à garantir la continuité d'acheminement du gaz naturel, à travers l'exploitation des installations d'interconnexions et de compression permettant de diriger et d'optimiser les flux et pressions de gaz sur son réseau.

**2<sup>ème</sup> transporteur européen de gaz naturel ou assimilé**, fort de 32 500 km de canalisations enterrées et 640 TWh de gaz transporté, l'entreprise compte près de 3 300 salariés et a réalisé près de 2,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2023.

Fort de son savoir-faire dans le transport du gaz naturel, **NaTran se positionne aujourd'hui comme un acteur incontournable du développement des infrastructures hydrogène en France.** En s'appuyant sur son expérience et son réseau, l'entreprise investit ce marché stratégique pour accompagner la transition énergétique et relever le défi de la décarbonation.

Depuis plusieurs années, **NaTran prépare l'avenir en structurant le futur réseau de transport d'hydrogène**, en lien avec les autres gestionnaires de réseau de transport de gaz européens et en phase avec les objectifs fixés par les pouvoirs publics pour le développement de l'hydrogène bas carbone.

NaTran pilote ainsi de nombreux projets et initiatives visant à concevoir des infrastructures robustes, ouvertes et accessibles à tous.

En effet, l'avenir de l'hydrogène dépend dans une large mesure de la disponibilité d'infrastructures capables de le transporter dans de grandes quantités, reliant les zones de production, de consommation et de stockage, tant à l'échelle locale et nationale qu'au niveau européen.

**Des informations complémentaires sont disponibles sur le site :**



### Changement d'identité de marque du maître d'ouvrage

**Le 30 janvier 2025, GRTgaz est devenu NaTran.** Ce changement de nom reflète une évolution de l'identité de l'entreprise, mais préserve pleinement les engagements pris auprès de nos différentes parties prenantes dans le cadre du projet ici présenté.

Les engagements auprès des tiers concernés par le projet restent inchangés : les études, les dispositifs de participation amont du public et les engagements pris

restent pleinement valables et respectés. Les engagements pris envers les contributeurs, les modalités de financement et les responsabilités définies avec nos partenaires restent identiques.

**L'entreprise maintient sa participation active et transparente dans le cadre du débat public global.**

# 3 Le développement d'un réseau de transport au service de l'hydrogène décarboné

A l'instar des canalisations de gaz naturel, il existe **des canalisations d'hydrogène, appelées hydrogénoducs**. En France, il en existe actuellement quelques centaines de kilomètres, de petit diamètre, principalement déployés dans des zones industrielles stratégiques.

En effet, le secteur de l'hydrogène, **produit historiquement à partir d'hydrocarbures**, s'est développé en localisant la production d'hydrogène au plus près des consommateurs, donc sans prendre appui sur un réseau de transport à grande échelle.

Plusieurs procédés permettent aujourd'hui de produire de **l'hydrogène décarboné**, c'est-à-dire en émettant beaucoup moins de gaz à effet de serre que la technique la plus répandue du vaporeformage d'hydrocarbures.

L'hydrogène décarboné est appelé à connaître un **fort développement dans les prochaines années** : en France, la Stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné proposée par le gouvernement en décembre 2023 fixe l'objectif, en cohérence avec les textes européens, d'installer **une capacité de production d'hydrogène bas carbone par électrolyse de 6,5 gigawatt (GW) en 2030 et de 10 GW en 2035**.

Le déploiement de l'hydrogène décarboné devrait se faire avec des sites de production et de consommation davantage éloignés les uns des autres par rapport à la situation actuelle, même s'il devrait d'abord se développer au sein de réseaux industriels locaux déjà constitués. Il nécessite donc **la mise en place d'un réseau de transport et de distribution connectant les capacités de production aux sites d'utilisation, ainsi qu'à un ensemble de capacités de stockage** qui permettent d'améliorer la sécurité d'approvisionnement et d'offrir plus d'opportunités d'arbitrage temporel en matière de production d'hydrogène.

**La Stratégie nationale prévoit le déploiement d'infrastructures de transport autour de trois axes :**

- Des pôles de consommation « centralisés » massifs que sont les bassins industriels (notamment les Zones Industrielles Bas Carbone de Fos-sur-Mer, Dunkerque, Le Havre-estuaire de Seine et Vallée de la Chimie de la Métropole de Lyon) ;
- Des pôles semi-centralisés autour des villes moyennes ou des plateformes industrielles de plus petite taille (par exemple Chalampé, Saint-Avold, Lacq, Saint-Nazaire) ;
- Des pôles diffus en dehors des grands axes industriels français, notamment le maillage territorial de ravitaillement prévu par le règlement européen sur le déploiement des infrastructures de carburants alternatifs (AFIR).

6,5 GW  
en 2030

10 GW  
en 2035

# 4 L'insertion du projet au sein du réseau européen et français à venir

Le projet présenté par NaTran intègre, à plus large échelle, le déploiement d'un réseau national et européen de transport d'hydrogène en étant relié au projet H2med qui constituerait l'un des principaux corridors d'importation d'hydrogène via la Méditerranée, reliant le Portugal, l'Espagne et la France, et à terme l'Afrique du Nord.

H2med est porté par les gestionnaires de réseaux de transport portugais, espagnol, français et allemand : Enagás, NaTran, REN, Teréga et OGE. Sa mise en service est prévue pour 2030.

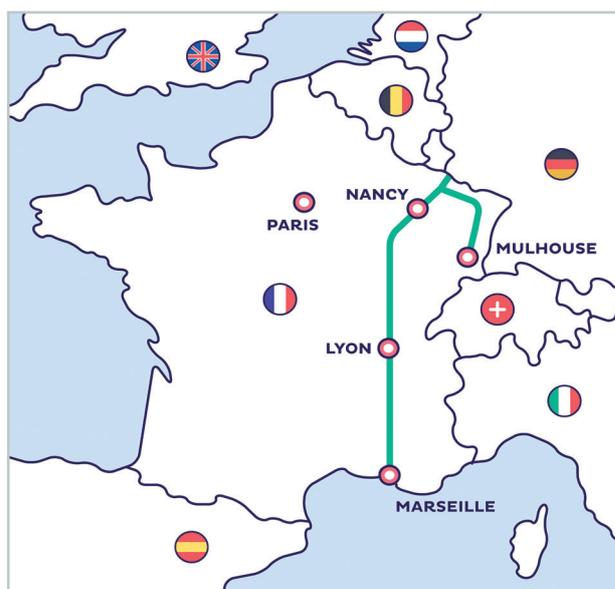
Le projet de corridor H2med est lui-même composé de deux axes majeurs sur le territoire français (dont les mises en service sont également prévues en 2030) :

- Le projet BarMar de liaison sous-marine entre Barcelone et Marseille, pour une longueur d'environ 400 à 450 km ;
- Le projet HY-FEN d'une longueur d'environ 850 km depuis le Sud de la France jusqu'à la frontière allemande.

## 1 Le projet BarMar



## 2 Le projet HY-FEN



Pour plus d'informations sur le projet H2med :



Pour plus d'informations sur le projet BarMar :



Pour plus d'informations sur le projet HY-FEN :



# 5 Les ouvrages du projet

**Le transport d'hydrogène repose sur des infrastructures spécifiques conçues pour garantir sécurité et efficacité.**

- **Une canalisation en acier, enterrée :**

- d'environ 180 km de longueur ;
- de diamètre compris entre 168 mm (DNI50) et 1219 mm (DNI200) ;
- enfouie à une profondeur minimale d'1 mètre pour des raisons de sécurité et de protection contre les dommages externes ;

- **Des installations aériennes\* :**

permettant de raccorder les différents tiers intéressés (consommateurs, producteurs et stockeurs).

- **Des bornes de repérage et balises aériennes :**

La réglementation applicable aux canalisations de transport de matières dangereuses exige la mise en place sur le terrain de repères permettant d'alerter sur la présence d'une canalisation enterrée.

- **Les postes :**

Dans le cadre de la gestion et de la sécurité du réseau de gaz, différents types de postes sont installés (exemple ci-dessous). Chacun d'eux occupe une surface qui varie en fonction de ses fonctionnalités, avec une emprise moyenne d'environ 50 x 50 mètres. Leur dimensionnement exact est toujours à l'étude.



Exemples de canalisations NaTran, avant enfouissement



Exemple de poste NaTran

\* Certaines installations du projet, dites aériennes, émergent du sol et restent visibles, contrairement aux canalisations qui sont enterrées. Ces infrastructures, nécessaires au bon fonctionnement du réseau, comprennent par exemple des postes de régulation ou de comptage.

# 6 La gestion des risques et les impacts du projet sur l'environnement

## - La gestion des risques :

L'arrêté du 5 mars 2014 modifié, dit « arrêté multifluides », constitue le règlement de sécurité des canalisations de transport. Les exploitants de ces canalisations sont tenus de réaliser **une étude de dangers** analysant les risques que peut présenter l'ouvrage et ceux qu'il encourt du fait de son environnement, de façon à prévoir les mesures de maîtrise de risques associées.

## - Les impacts du projet sur l'environnement :

Au-delà de sa contribution à la transition énergétique en cours et aux objectifs de neutralité carbone, le projet viserait à minimiser autant que possible les impacts sur son environnement humain et naturel le plus proche. Dans ses principes, **le projet prévoit notamment, autant que possible, une pose de canalisations dans les zones où des nappes de canalisations existent déjà**, notamment sur le territoire du Grand Port Maritime de Marseille.

Dès la phase de conception du projet, NaTran a prévu de réaliser **une étude d'impact environnemental**, qui consiste à présenter l'état initial de l'environnement, les effets du projet dans son ensemble sur l'environnement et les mesures associées pour éviter, réduire et compenser les impacts résiduels.

La méthode appliquée par les porteurs du projet suit les principes « ERC » du code de l'Environnement, pour **« Éviter-Réduire-Compenser »**. Cette démarche consiste à :

- Trouver des solutions pour éviter un impact sur l'environnement ;
- Quand il n'est pas possible d'éviter l'impact, prendre des mesures pour réduire les effets du projet sur l'environnement ;
- Compenser les impacts résiduels.

# 7 Le calendrier prévisionnel du projet

**Ce projet, bien qu'unique, se déclinerait en deux étapes** afin de répondre efficacement à des temporalités distinctes. En effet, avec ses 180 km de canalisations, le projet couvre un territoire vaste et répond à des besoins divers exprimés par les tiers intéressés :

## 1

### Mise en service

Une première étape prévue pour une mise en service en 2028-2029, vise à satisfaire les besoins immédiats identifiés par un premier groupe de tiers intéressés dans le bassin de Fos-sur-Mer.

## 2

### Mise en oeuvre

Une deuxième étape, quant à elle, serait mise en oeuvre pour répondre aux demandes d'un second groupe de tiers intéressés, avec des besoins émergents à un horizon plus lointain. Cette seconde étape serait finalisée pour une mise en service en 2030-2031.



## CALENDRIER PRÉVISIONNEL

**Ce découpage en deux temporalités permet de structurer la mise en œuvre du projet** tout en s'adaptant à la progression des besoins exprimés par les parties prenantes et aux spécificités techniques liées à une infrastructure de cette ampleur.

**Pour être reliés au premier maillon du projet, dénommé « HYNframed »,** qui couvre les communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Arles, Port-de-Bouc et Martigues (mise en service prévisionnelle en 2028-2029), les tiers intéressés (consommateurs, producteurs ou stockeurs) **devront s'engager contractuellement auprès de NaTran à l'automne 2025.**



**Pour être reliés au reste du corridor** (mise en service prévisionnelle en 2030-2031), **les tiers intéressés devront s'engager contractuellement auprès de NaTran fin 2026.**

## 8 Le coût et le financement du projet

**Le coût du projet est estimé entre 300 et 400 millions d'euros pour la totalité du tracé.** Ce coût sera réestimé lors des phases d'études ultérieures, si le projet se poursuit.

**Les études du projet ont été co-financées de manière tripartite par NaTran,** les industriels intéressés par le projet, et par des subventions octroyées par l'ADEME et la région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- Pour l'étude de faisabilité, les subventions publiques étaient de 92 000€ octroyées par l'ADEME (à hauteur de 50 000€) et la région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur (à hauteur de 42 000€) ;
- Pour les études d'ingénierie de base, en cours, les subventions publiques sont auprès de l'ADEME (à hauteur de 1,05 M€) et de la région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur (à hauteur de 250 000€). En complément, des demandes ont été déposées pour une subvention par Hydrogen Valley, un dispositif européen visant à accélérer le développement

d'écosystèmes locaux intégrés autour de l'hydrogène. Il soutient des projets collaboratifs qui favorisent la production, la distribution et l'utilisation d'hydrogène dans des régions géographiques spécifiques, avec pour objectif de renforcer la transition énergétique et de promouvoir l'innovation technologique.

Le projet HY-FEN a obtenu une subvention européenne via l'appel à projets « Connecting Europe Facility » (CEF), d'un montant de 15 millions d'euros.

**Pour lancer la phase travaux,** NaTran devra demander aux consommateurs de signer des Contrats de Réservation Anticipée de Capacités (CRACs) par lesquels les tiers intéressés s'engageront à utiliser l'infrastructure pour y faire transiter certaines quantités pendant une certaine durée et pour un certain tarif.

Le total de ces CRACs devra couvrir l'investissement de NaTran. Ainsi couvert, NaTran financera l'infrastructure.

300 M€

Le coût du projet est estimé entre 300 et 400 millions d'euros pour la totalité du tracé.

400 M€

# 9 Comment s'informer et participer au débat public global « Fos Berre Provence » ?

**Le projet de NaTran ici présenté fait partie de ceux soumis au débat public global « Fos Berre Provence – Un avenir industriel en débat », qui se tient du 2 avril au 13 juillet 2025.**

Pour la première fois en France, un débat public porte sur l'ensemble d'un territoire permettant d'aborder de manière globale et cohérente les défis et opportunités liés à sa transformation.

Cette démarche inédite offre à chacun l'opportunité de comprendre les enjeux de réindustrialisation et de décarbonation ainsi que les projets qui façonneront l'avenir du territoire régional et national.

**Ce débat a vocation à apporter au public une information complète et une vision d'ensemble** sur l'évolution et les impacts attendus **des projets portant sur la zone industrielle du golfe de Fos et de l'étang de Berre** ainsi que les territoires liés par ces projets dans le cadre de l'article 5 de la loi relative à l'industrie verte.

En ouvrant ce débat, les préfets des départements des Bouches-du-Rhône, des Alpes-de-Haute-Provence et du Gard ont souhaité accompagner la transformation du territoire dans une démarche transparente, participative et structurée.

NATRAN INVITE  
LE PUBLIC À



Transmettre ses questions et avis lors des rencontres du débat public ou sur la plateforme participative accessible depuis le site du débat public



Prendre connaissance du dossier du maître d'ouvrage qui présente le projet avec plus de détails



Participer aux rencontres du débat public, notamment celles en lien avec le projet présenté par NaTran : l'agenda des rencontres est disponible sur le site du débat public

# 10 Recherches associées et mentions légales

Pour plus d'informations sur NaTran et le projet de réseau de transport d'hydrogène par canalisation en région Sud – Provence – Alpes-Côte-d'Azur :



Le site de NaTran :  
[natrangroupe.com](http://natrangroupe.com)



Le site du débat public « Fos Berre Provence : un avenir industriel en débat »



La page du projet HYnframed sur le site de NaTran



Le dossier du maître d'ouvrage du projet, où figurent l'ensemble des informations sur le projet



La page du projet HY-FEN sur le site de NaTran

Cette brochure d'information est publiée conformément aux obligations réglementaires applicables aux Projets d'Intérêt Commun (PIC), tels que définis par le Règlement (UE) 2022/869 du 30 mai 2022 sur les orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes (Règlement TEN-E). En particulier, cette publication répond aux exigences des articles suivants :

- Article 9, paragraphe 7 du Règlement (UE) 2022/869, qui impose aux promoteurs de projets de fournir des informations claires et accessibles au public sur la nature, les objectifs et l'impact du projet.
- Article 23 du même règlement, relatif aux obligations de transparence et d'information du public dans le cadre du processus d'autorisation des projets d'intérêt commun



Ce projet a été financé par l'État dans le cadre de France 2030 opéré par l'ADEME



Ce projet a également reçu le soutien financier de la région Sud :



Cofinancé par  
l'Union européenne

Ce projet est cofinancé par l'Union européenne. Le contenu de cette publication relève de la seule responsabilité de l'auteur et ne reflète pas nécessairement l'opinion de l'Union européenne ou de CINEA.



**natran**

Immeuble Bora  
15 avenue de l'Europe  
92270 Bois-Colombes  
France

[natrangroupe.com](http://natrangroupe.com)