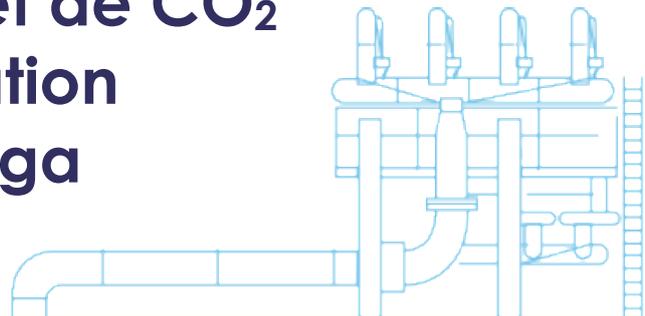


Présentation des plans de développement prospectifs des réseaux d'H₂ et de CO₂ soumis à concertation par NaTran et Teréga



1. Rappel du cadre de la démarche de concertation

NaTran et Teréga ont lancé le 4 avril 2025 les « Concertations H₂, CO₂ et CH₄ » à destination de toutes les parties prenantes et acteurs des marchés de l'hydrogène (H₂), du dioxyde de carbone (CO₂) et du méthane (CH₄).

Dans ce cadre, plusieurs scénarios d'évolution des besoins ont été élaborés. L'objectif de cette démarche est de vérifier que le spectre de scénarios couvre les incertitudes et évolutions envisagées par les différentes parties prenantes, puis de le consolider grâce aux retours à cette concertation. La démarche permettra aussi d'identifier les sujets que les parties prenantes considèrent importants à analyser pour alimenter les plans de développement prospectifs H₂ et CO₂ qui en découleront.

La scénarisation proposée et notamment les plans de développement prospectifs des réseaux H₂ et CO₂ qui en résultent, n'ont pas pour but de prévoir ou de prédire ce qui pourrait se passer, mais d'éclairer les impacts des différentes incertitudes et évolutions possibles.

Cette note présente les plans de développement prospectifs des réseaux d'H₂ et de CO₂, issus des travaux préliminaires réalisés conjointement par NaTran et Teréga dans le cadre de la démarche de Concertations H₂, CO₂ et CH₄ lancée le 4 avril 2025. Ils sont une traduction géographique et temporelle possible des scénarios à horizon 2035 présentés lors du webinar du 4 avril, et ont vocation à être concertés par l'ensemble des parties prenantes via les différents canaux mis en place. La présentation des scénarios et le tableur Excel reprenant leurs sous-jacents sont disponibles sur les sites respectifs de NaTran et Teréga.

La réalisation des réseaux envisagés lors des différentes phases présentées dans cette note dépendra de la capacité des clients à s'engager, et de l'agrégation des besoins recensés

dans le cadre de plans de développement soumis au contrôle du régulateur. Etant face à un monde en mutation constante, **ces plans de développement prospectifs des réseaux H₂ et CO₂ seront amenés à évoluer et à s'adapter** pour rester toujours en phase avec les besoins et les réalités du marché.

Dans cet objectif, les ateliers H₂ et CO₂ organisés le 13 mai 2025 seront l'occasion de présenter plus en détails le cadre d'hypothèses et sous-jacents de chaque scénario, et de les challenger avec les participants. En effet, après une présentation du travail réalisé par NaTran et Teréga, des sous-groupes de réflexion seront organisés pour échanger plus en profondeur sur les données supplémentaires à prendre en compte, les sujets importants à développer, l'intégration de visions complémentaires, etc.

Recueil des contributions ouvert du 10 avril au 2 mai 2025

Ces retours argumentés sont à rédiger dans le document « Retours Concertations » et à adresser par mail jusqu'au 2 mai, selon votre interlocuteur, à :

ConcertationsCH4H2CO2@natrangroupe.com

Concertationsch4h2co2@terega.fr

2. Plan de développement prospectif du réseau de transport H₂

L'hydrogène renouvelable et bas-carbone est un des **pilliers du futur mix énergétique français et européen**, aux côtés des gaz renouvelables et de l'électricité. Un réseau de transport dédié à l'hydrogène est essentiel pour garantir un approvisionnement énergétique fiable, diversifié, et à moindre coût. Il permettra notamment de :

- **Donner accès aux industries françaises à un hydrogène compétitif** à la fois domestique (hydrogène bas carbone grâce au mix électrique français largement décarboné et aux infrastructures de stockage) et importé ; **et de garantir une meilleure sécurité d'approvisionnement** (diversification des sources et accès aux stockages) ;
- **Se doter d'une infrastructure robuste qui unifie et irrigue le territoire, à coûts réduits¹**, grâce au partage des coûts **avec les producteurs ibériques et les consommateurs allemands d'hydrogène** ;
- Gérer conjointement et donc **optimiser les systèmes électrique et hydrogène**, avec des **bénéfices nets** estimés à 1,5 Mds €/an en 2050².

NaTran et Teréga se mobilisent pour concevoir et contribuer à la mise en place du futur réseau de transport d'hydrogène en France. Pour cela, ils soumettent à consultation un plan de développement prospectif du réseau H₂ visant à proposer une desserte des territoires cohérente, adaptée et interconnectée pour répondre aux besoins locaux, nationaux et, par extension, européens. Elle s'appuie sur les nombreux projets d'infrastructures, notamment ceux portés par NaTran et Teréga, qui sont coconstruits avec le marché à chaque étape. À noter par exemple les différents AMI réalisés par les opérateurs de transport, qui permettent

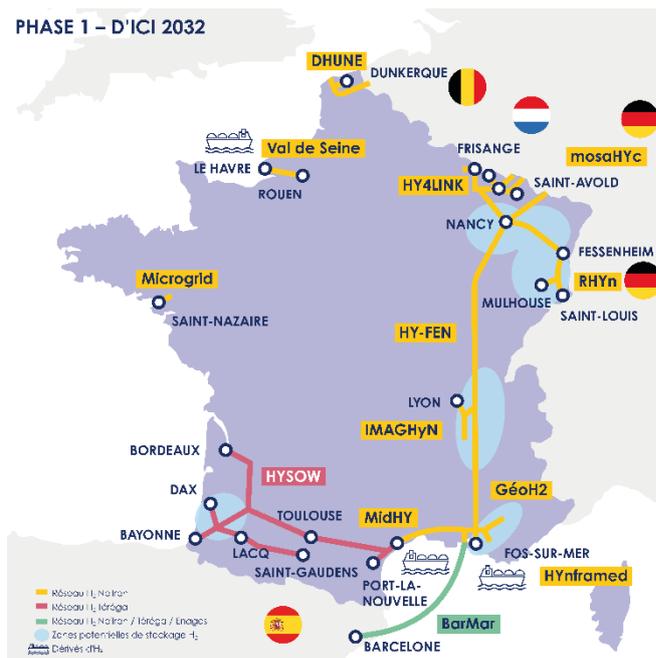
¹ Coût de transport réduit d'environ la moitié pour une infrastructure mutualisée plutôt qu'une infrastructure à charge des seuls besoins français.

² « Enjeux du développement des infrastructures de stockage et de transport d'hydrogène associés au développement de l'électrolyse et leviers d'optimisation avec le système électrique », étude conjointe RTE-GRTgaz de juillet 2023.

d'échanger avec le marché sur des mailles définies : niveau local pour les zones de Dunkerque, Fos-sur-Mer et le Sud-Ouest par exemple, ou niveau international pour H2med, vaste corridor de transport d'hydrogène comprenant notamment les ouvrages BarMar et HY-FEN, qui relie la péninsule ibérique à l'Allemagne et qui sera en mesure de transporter 10 % des 20 millions de tonnes d'hydrogène prévues dans les objectifs RePowerEU en Europe. Ainsi, l'AMI H2med qui s'est tenu fin 2024 a enregistré une forte participation sur l'ensemble de son parcours, avec 168 entreprises qui ont partagé 528 projets, dont 54 entreprises et 81 projets en France.

La vision du réseau de transport d'hydrogène à long terme semble relativement claire compte tenu des flux envisagés (transport entre les régions fortement productrices et les régions consommatrices françaises, connexion avec les stockages H₂, montée en puissance des flux européens entre l'Espagne et l'Allemagne, etc.). Les questions portent principalement sur les **étapes et le séquençage nécessaires pour parvenir à cette vision long terme.**

2.1. Phase 1 – D'ici 2032 – Chiffres clés



Chiffres clés :

- 3 050 km de canalisations H₂
- 6 interconnexions avec l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne et le Luxembourg, ainsi qu'avec les premiers stockages et terminaux d'import planifiés.

Cette première phase voit la construction du réseau hydrogène s'initier au **sein de clusters industriels locaux** reliés pour partie par **la première dorsale française, avec le projet BarMar de liaison entre Barcelone et Marseille et le projet HY-FEN qui constituent des maillons clé du projet H2med.**

Cette dorsale contribuera à la décarbonation de l'industrie française en profondeur, au-delà des hubs « pionniers » : l'établissement de ce corridor sera un atout important pour interconnecter aux solutions bas carbone les **zones industrielles situées plus à l'intérieur des terres**, notamment les clusters industriels de la région Lyonnaise, du Sud-Ouest et de l'ensemble Moselle-Rhin, ainsi que plusieurs zones industrielles entre ces zones.

L'ensemble des industriels du tracé pourra alors accéder de manière fluide à un éventail varié de ressources en hydrogène bas carbone et renouvelable.

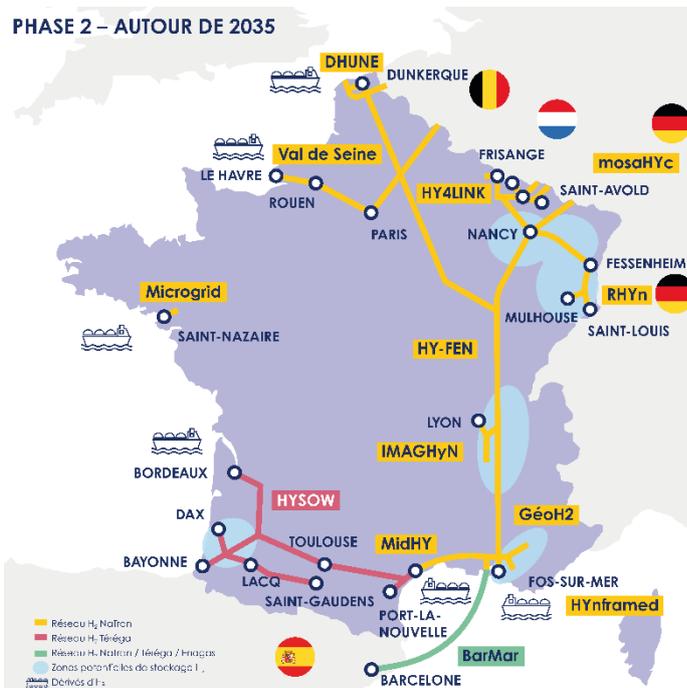
À noter également les conditions favorables au stockage de l'hydrogène le long de la vallée du Rhône, du Sud-Ouest et dans la région Grand-Est :

La dorsale HY-FEN aurait ainsi un rôle critique dans la mutualisation à maille France de l'accès aux stockages. Cet accès aux stockages permet de lever rapidement les gains sans regret pour l'équilibre offre-demande d'électricité identifiés dans l'étude conjointe NaTran-RTE. Ainsi, la part de l'hydrogène qui pourrait être produite de manière flexible grâce au déploiement de ce réseau de transport **représente entre 20 % et 60 % de la consommation nationale** d'ici 2032 selon les scénarios envisagés.

Selon les résultats de l'AMI H2med, jusqu'à 2 Mt d'hydrogène produits par an en Espagne et au Portugal pourraient être exportés par l'interconnexion BarMar d'ici 2032. Une production d'hydrogène excédentaire en France pourrait amener à un transit de 2,5 Mt d'H₂ vers l'Allemagne.

Le projet HySoW apportera également une sécurité d'approvisionnement renforcée à l'ensemble du système énergétique européen via ses infrastructures de transport et de stockage (16 TWh/an d'H₂ transporté à travers le sud ouest et 500 GWh PCS de capacités de stockage en 2030). En 2023, il a fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt qui a récolté plus de 120 réponses avec une des conclusions suivantes : la zone Teréga serait exportatrice d'H₂ avec 0,3 Mt/an en 2030 de production excédentaire. L'AMI du corridor H2med, comportant également la zone Sud-Ouest, a confirmé cette tendance et démontre la contribution à l'échelle européenne du bassin Sud-Ouest.

2.2. Phase 2 – Autour de 2035 – Chiffres clés



Chiffres clés :

- 4 150 km de canalisations H₂
- 7 interconnexions avec l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne et le Luxembourg

Lors de cette seconde phase, les différents réseaux d'hydrogène existants au Nord et à l'Est se rejoignent pour former **un réseau maillé**. D'ici 2035, le **corridor franco-belge** se développe jusqu'à la région métropolitaine de Paris en s'interconnectant avec le projet HY-FEN, pour aboutir au développement d'un réseau européen transfrontalier couvrant la France, l'Espagne, la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne.

Le développement des infrastructures de stockage et de transport permettra de stabiliser les réseaux électriques locaux, nationaux puis européen en compensant ou en stockant l'hydrogène en fonction des périodes : utilisation de l'hydrogène du stockage en période de faible production d'énergie renouvelable ou lors de pics de consommation d'électricité du réseau électrique, stockage de l'hydrogène produit lors de surproduction d'électricité renouvelable, etc...

Selon les résultats de l'AMI H2med, 2,3 Mt d'hydrogène produits en Espagne et au Portugal pourraient être exportés vers la France. Une production d'hydrogène excédentaire en France pourrait amener à un transit de 2,9 Mt d'H2 vers l'Allemagne.

2.3. Phase 3 - 2040-2050 – Chiffres clés



Chiffres clés :

- 5 080 km de canalisations H₂
- 7 interconnexions avec l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne et le Luxembourg

Lors de cette dernière phase, le réseau hydrogène s'étend significativement vers **l'ouest de la France** pour servir d'exutoire aux parcs éoliens offshore de la façade atlantique à horizon 2040, ainsi qu'aux imports supplémentaires par voie maritime.

À cet horizon de temps, des possibilités supplémentaires d'interconnexion avec l'Espagne (Larrau, Bariatou) viennent s'ajouter entre France et Espagne d'ici 2040 en cohérence avec les projets remontés au TYNDP 2024. Cette vision est d'ailleurs confirmée par l'AMI H2med qui a recensé un besoin long terme dépassant la capacité de Barmar, avec une production d'hydrogène exportée par l'Espagne et le Portugal allant jusqu'à 2,4 Mt, sans tenir compte des potentiels de production d'hydrogène qui pourraient à terme être importés depuis l'Afrique du Nord.

La dorsale AtlantHYc connecte la région de Saint-Nazaire au Bassin parisien, et est raccordée au réseau Téréga dans le sud-ouest de la France.

Cette portion du réseau en particulier fait l'objet d'une étude qui permettra de consolider le plan de développement co-construit avec les parties consultées à l'occasion de la

concertation. Cette étude économique, ProspectHyve2, co-financée par l'ADEME, et réalisée en partenariat avec les régions Pays-de la Loire et Bretagne mettra à jour et approfondira les conclusions de l'étude nationale menée par RTE et NaTran en 2023³. Ses résultats seront versés au processus de Concertation.

3. Plan de développement prospectif du réseau de transport CO₂

La décarbonation des industries représente un enjeu majeur dans la lutte contre le changement climatique. Bien que des efforts considérables soient déployés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, certaines émissions résiduelles de CO₂ demeurent inévitables. Par ailleurs, à moyen et long terme, des solutions de compensation carbone et d'économie circulaire autour du CCUS devront être mise en œuvre.

C'est dans ce contexte que le CCUS (Captage, Utilisation et Stockage du Carbone) se présente comme une solution indispensable en complément aux autres leviers de décarbonation tels que la sobriété, l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables.

L'importance du CCUS est largement reconnue notamment par le GIEC qui souligne son rôle crucial dans les scénarios de décarbonation, permettant même des émissions négatives, en capturant du CO₂ d'origine biogénique. L'ADEME confirme également son potentiel pour réduire les émissions industrielles.

Les émissions à capter comprennent :

- Les **émissions industrielles** d'origine fossile, bien que vouées à diminuer, certaines demeurent difficiles à éliminer (ex : ciment, aciéries, industries aux processus de production complexes...),
- Les **émissions biogéniques**, issues de la transformation de matières organiques, telles que la combustion de biomasse (bois, déchets agricoles) ou la fermentation biologique (méthanisation, production de bioéthanol). Leur élimination contribuera au « net zéro », et leur captation massive est déjà réalisable dans des secteurs comme la papeterie, la gestion des déchets et les réseaux de chaleur urbain. La croissance du recours à la biomasse (directe : bois, ou indirecte : bioCH₄) accroîtra le potentiel du bioCO₂ valorisable ou captable et donc l'importance de cette voie.

À l'autre extrémité de la chaîne, les technologies de CCUS offrent **deux exutoires** :

- Le **stockage**, qui assure une élimination durable du CO₂ notamment par séquestration, dans des structures géologiques souterraines de grande capacités spécifiquement sélectionnées et caractérisées pour accueillir plusieurs centaines de millions de tonnes de CO₂. Il peut être offshore mais aussi onshore avec une réelle volonté nationale de stockages souverains.

³ L'étude « Enjeux du développement des infrastructures de stockage et de transport d'hydrogène associés au développement de l'électrolyse et leviers d'optimisation avec le système électrique », étude conjointe RTE-GRTgaz de juillet 2023 avait conclu que cet axe présente un « intérêt potentiel pour soulager le réseau électrique en cas de concentration plus important que la production EnR » que scénarisée à l'époque dans cette étude.

- La séquestration se positionne donc comme un outil essentiel pour les émissions de CO₂ difficiles à éliminer, et devient également indispensable pour retirer du CO₂ de l'atmosphère en stockant des émissions issues de sources biogéniques.
- La **valorisation**, qui permet de réutiliser le CO₂ en particulier s'il est biogénique comme matière première pour diverses applications industrielles. En particulier, la combinaison du CO₂ avec l'H₂ permet notamment de produire des **carburants de synthèse** tels que le méthane, le méthanol ou les e-fuels, offrant ainsi des solutions concrètes pour les secteurs les plus difficiles à décarboner (maritime et aviation).

Le CCUS figure désormais dans les plans de la SNBC pour une transition énergétique rapide et compétitive. La prise en compte de son rôle dans le mix français et européen des solutions de décarbonation s'ajuste à la hausse au fil du temps et des ambitions croissantes de limitation des gaz à effet de serre.

Pour rappel, la France s'est dotée à l'été 2024 d'une stratégie ambitieuse en matière de CCUS, qui prévoit des volumes captés de CO₂ **entre 4 et 8 MtCO₂/an à l'horizon 2030 et jusqu'à 30 et 50 MtCO₂/an à 2050, et d'une cible de 2 à 4 hubs opérationnels à 2030.**

En complément de ce volet national, la Commission Européenne a également fixé des objectifs ambitieux, à savoir 50 Mt de CO₂ captés, stockés ou valorisés d'ici 2030 et jusqu'à 450 Mt d'ici 2050. Ces objectifs s'inscrivent dans le cadre du Pacte Vert européen (Green Deal) et sont renforcés par le NZIA (Net Zero Industry Act), qui vise à soutenir le développement des technologies propres, y compris le CCUS, en simplifiant les procédures administratives et en facilitant l'accès aux financements. Le Green Industrial Deal complète cette approche en promouvant une industrie européenne compétitive et durable, capable de fournir les technologies nécessaires à la décarbonation, tout en créant des emplois et en renforçant la souveraineté européenne.

D'ores et déjà, les travaux préliminaires des développeurs de projets et futurs opérateurs d'infrastructures incluant NaTran et Teréga, ainsi que leurs échanges avec leurs partenaires français et européens font apparaître quelques points susceptibles d'éclairer les orientations de politique publique.

Les avis des parties prenantes, rassemblés par la Commission de Régulation de l'Energie, ont fait l'objet d'un rapport de son comité Prospective publié en septembre 2024. La CRE a par ailleurs publié un rapport sur le cadre de régulation des infrastructures H₂ et CO₂.

Ces textes soulignent notamment le besoin de :

- Planifier et coordonner le déploiement et les investissements des chaînes CCUS sur le territoire et d'encourager la mutualisation des maillons, afin notamment de bénéficier des effets d'échelle des grandes infrastructures
- **Soutenir les investissements nécessaires au déploiement des chaînes CCUS**, notamment en ciblant des dispositifs d'aide publique à l'investissement sur les infrastructures de transport, afin d'assurer un dimensionnement optimal pour les premiers investissements
- **Anticiper les risques économiques** en procédant à une allocation de manière juste et équilibrée entre les acteurs de la chaîne CCUS.

Les concertations H₂, CO₂ et CH₄ organisées par NaTran et Teréga avec l'ensemble des parties prenantes permettront d'enrichir les projections possibles d'infrastructures CO₂ en France.

Un plan de développement envisageant une décarbonation des industriels au-delà des zones portuaires

Les premiers stockages offshore sont d'ores et déjà disponibles en mer du Nord, et sont déjà pour certains en phase commerciale. **Permettre aux industriels des grands ports français un accès rapide et économique au CCUS est critique dans la concurrence entre zones industrielles françaises et européennes** (notamment en Mer du Nord, par exemple : Rotterdam et Porthos, Anvers/Zeebrugge et l'accès à la Norvège).

Au-delà des infrastructures de collecte du CO₂ nécessaires pour décarboner les industries dans les zones industrialo-portuaires, des réseaux de transport seront également nécessaires pour **décarboner les sites plus éloignés dans les territoires et à terme pour capter les émissions de CO₂ biogéniques diffuses** (émissions de carbone négatives).

Une décarbonation planifiée en profondeur de tout le territoire permettra de bénéficier d'effets d'échelle, de contenir les coûts de long terme, et de participer à l'équilibre territorial du tissu industriel français.

Organiser une planification des infrastructures CO₂ pour anticiper les besoins futurs

Une planification à long terme des infrastructures de permet de dimensionner le réseau de façon cohérente.

Cette planification doit être réalisée avec les utilisateurs potentiels, de manière concertée et coordonnée avec les différents opérateurs d'infrastructures pour favoriser les synergies (réutilisation d'ouvrages existants, optimisation des investissements entre les différents réseaux), affiner les hypothèses de coûts de transport pour rendre son évaluation plus prévisible, et aider à la planification des mécanismes de soutiens publics (garanties, subventions...) nécessaires.

L'articulation entre local et national voire transeuropéen doit être appréhendée dès le début avec une vision long terme, sous peine de siloter durablement le fonctionnement de la chaîne, au détriment des utilisateurs (du fait notamment du montant des investissements).

La planification permet aussi de gérer les différences de temporalités entre les filières CCS et CCU.

Le CCS serait à déployer dès maintenant afin de tenir les objectifs de décarbonation des industries fortement émettrices, avec ensuite une décarbonation profonde des territoires et des industries permettant une augmentation des volumes de 4-8 MtCO₂/an en 2030 à 10-20MtCO₂/an en 2050 pour le CO₂ anthropogénique.

Le CCU pourrait émerger plus progressivement avec dans nos scénarios des besoins de CO₂ pour la chimie et les e-fuels d'environ 1,5 MtCO₂/an en 2030 puis 4-5 MtCO₂/an en 2035 et verrait son plein essor avec la collecte et la valorisation par les industries françaises du CO₂ biogénique avec un potentiel de capture français de 20-34 MtCO₂/an en 2050.

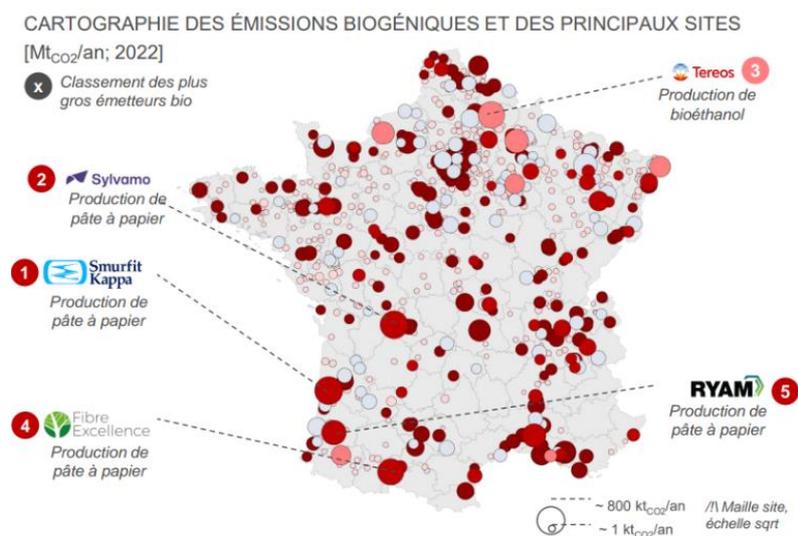
Ces deux filières bénéficieront d'un réseau de transport commun dont le développement sur le territoire français sera initialement porté par le CCS, mais qui permettra de raccorder économiquement les acteurs du CCU par la suite.

Les cartes présentées ici sont des propositions que nous soumettons pour le développement des infrastructures de hubs, caroducs et terminaux. Nous avons utilisé comme hypothèses de travail :

- les potentiels d'émissions des différentes zones industrielles,
- les projets déclarés,
- les besoins de décarbonation déjà indiqués par certains émetteurs
- et les éléments de politiques publiques fournis par le gouvernement (Stratégie CCUS française, AMI sur le développement du stockage souverain en France).

La pertinence des tracés a été phasée en comparant des valeurs de coût complet de transport élaborés par NaTran et Teréga notamment au regard de leur acceptabilité dans la chaîne CCUS vis-à-vis de la Valeur d'Action pour le Climat.

Un focus a été fait sur les émissions fossiles. Les émissions de CO₂ biogéniques ont aussi été prises en considération, sur la base notamment des données partagées dans l'étude réalisée par le Club CO₂ : « Etude du Captage, Stockage et Utilisation du CO₂ biogénique en France », dont la carte est reprise ci-dessous :



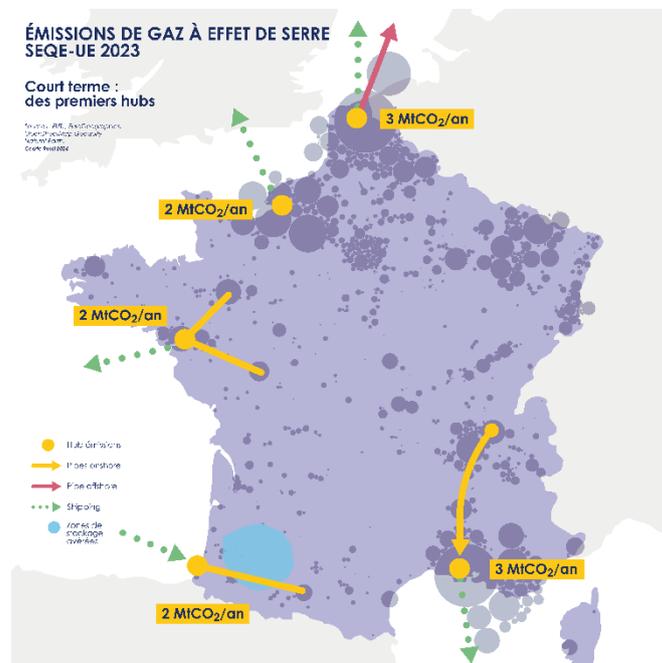
Source : « Etude du Captage, Stockage et Utilisation du CO₂ biogénique en France » du Club CO₂.

Nos hypothèses et données d'entrées seront partagées et discutées dans le cadre des concertations H₂, CO₂ et CH₄ et plus spécifiquement lors de l'atelier CO₂ du 13 mai 2025.

Ces propositions seront affinées avec les retours que nous obtiendrons dans le cadre de ces Concertations, tant sur les volumes de CO₂ à transporter que leur localisation plus précise, ainsi que sur la temporalité concernant la logistique de transport nécessaire.

La prise en compte des retours permettra la mise à jour du plan de développement prospectif du réseau CO₂, et intégrera les émissions de CO₂ biogénique et ses voies de valorisation possibles.

3.1. Court-Terme : Les premiers Hubs

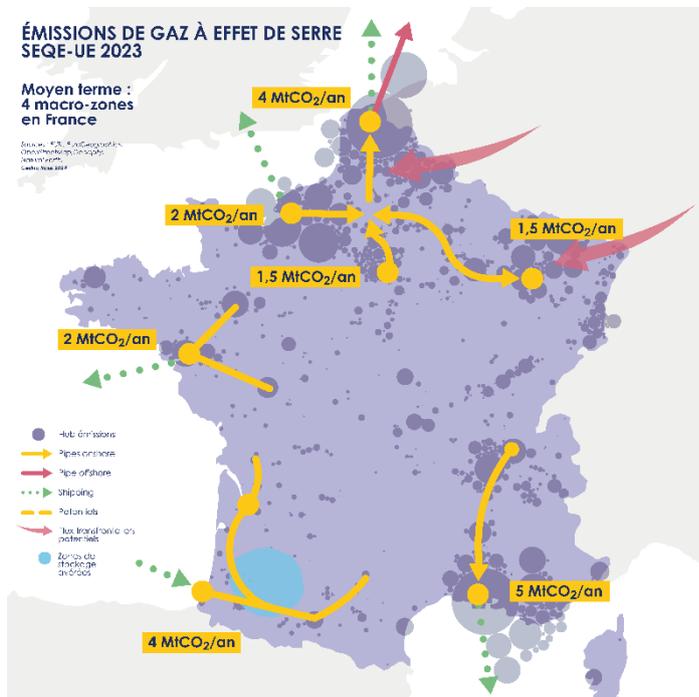


Développement de hubs côtiers régionaux pour un total de 1040 km de carbooducs, avec notamment :

- Le développement du Pipe offshore « CO₂ Highway Europe » au départ de Dunkerque, qui sécurise l'accès des industriels français aux capacités déjà matures en mer du Nord au large de la Norvège, et vient compléter les projets par navires développés en parallèle
- L'initiation des projets de stockage souverain onshore français dans le Sud-Ouest. Le stockage onshore de CO₂ représente en effet un atout stratégique majeur pour la France. Complémentaire aux solutions offshore, il renforce la souveraineté industrielle nationale et offre un avantage compétitif crucial pour nos industries. La mise en œuvre de cette solution doit être considérée comme une priorité nationale, en veillant à établir un mécanisme de partage équitable de la valeur avec les communautés locales. Les premiers tronçons de pipelines seront également développés entre les émetteurs les plus matures au niveau de la capture et les premiers sites de stockage / export
- Lancement rapide des solutions par navire dans l'Ouest, vers le portefeuille de stockages déjà développés en Mer du Nord (Norvège, Pays-Bas, Danemark, Royaume-Uni ...)
- Accès aux premiers stockages développés en méditerranée (Italie) pour Lyon/Fos
- Des projets par navire dans la vallée de la Seine

Ce portefeuille de projet annoncés montre que les objectifs de la Stratégie CCUS du gouvernement français (4-8 MtCO₂ captés par an) sont à notre portée.

3.2. Moyen-Terme : 4 Macro-Zones en France

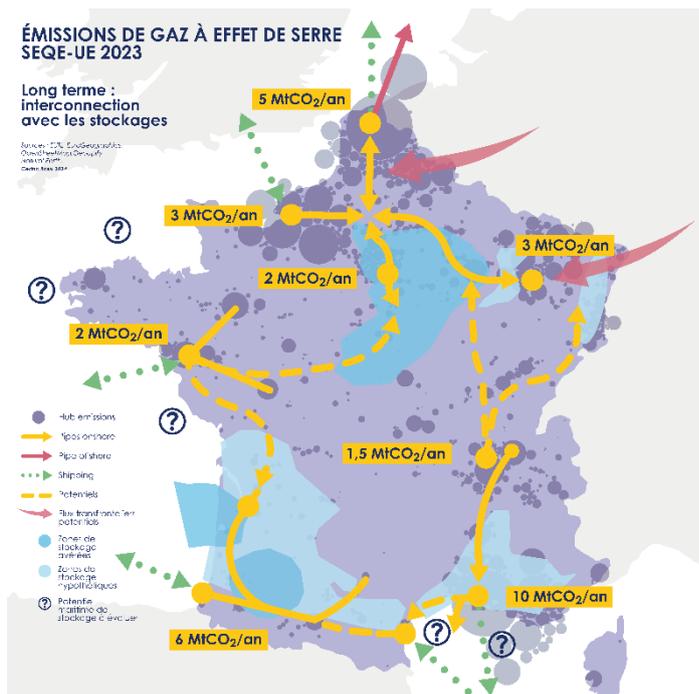


Dans un second temps, nous envisageons **l'interconnexion et approfondissement de l'accès à la solution CCUS en profondeur dans les territoires avec environ 2100 km de canalisations CO₂** :

- Notamment pour la moitié Nord et Est de la France émergeance d'une dorsale favorisée par l'existence de l'exutoire pipe offshore à Dunkerque,
- Et l'Initiation des captures de bioCO₂ massives (papier/déchets)

Cette vision est en phase avec les objectifs moyen-terme de la Stratégie CCUS du gouvernement français : 12-20 MtCO₂ captés par an.

3.3. Long-Terme : Un Réseau Interconnecté et des Stockages Souverains



Et enfin, selon les choix de développement du stockage souverain en France, et le développement de la capture de 20-35 Mtpa de CO₂ Biogénique en 2050 (non représentées sur la carte ETS) une vision d'un réseau plus flexible, interconnecté, permettant un large choix dans les solutions de stockage et accompagnant le développement à l'échelle du BECCS et du CCU (pour la production notamment des SAF)

Ce réseau mature représenterait un total de 2700 km de canalisations CO₂

Cette dernière phase est alignée avec les objectifs long-terme de la Stratégie CCUS du gouvernement français : 30-50 MtCO₂ captés par an.

4. Des projets dont l'intérêt est reconnu au niveau européen

En avril 2024, les projets transfrontaliers de réseau de transport H₂ et CO₂ développés avec nos partenaires ont reçu le label de **Projet d'Intérêt Commun (PIC) européen**, ce qui a permis de déposer des candidatures pour l'obtention de subventions européennes : **6 projets ont été retenus** par l'Union européenne en vertu de leur contribution à la décarbonation de l'économie et à la construction du futur marché énergétique européen :

- **Barmar, Hyfen**, et **Rhyn** pour les infrastructures H₂
- **GoCO₂, DKharbo**, ECO2Normandy, **RhôneCO₂** et Pycasso pour les infrastructures CO₂

Ces financements CEF (Connecting Europe Facility) vont notamment permettre d'engager des études d'ingénierie conséquentes et de faire passer des jalons techniques aux projets, afin d'atteindre un niveau de maturité suffisant pour la prise des décisions d'investissement. D'autres financements, notamment l'Innovation Funds pourront soutenir les projets d'émetteurs.

Le projet HySow est candidat à la 2^e liste PCI sous la nouvelle TEN-E - avec MidHY (NaTran) permettant la connexion à HyFEN et H2med-BarMar, ainsi qu'avec 2 projets de terminaux (Port La nouvelle et Grand Port Maritime de Bordeaux) et trois électrolyseurs (HyLacq, Port de Bordeaux et Occi'Jet).

Les documents et données chiffrées mis à disposition par NaTran et Teréga dans le cadre du présent processus des « Concertations H₂, CO₂ et CH₄ » sont transmises à titre d'information et pour l'usage unique et exclusif des parties prenantes concernées.

Ces documents ont été élaborés en tout ou partie sur la base d'informations et de données obtenues auprès de sources publiques, de partenaires ou de tiers, qui peuvent avoir un caractère préliminaire et/ou non définitif. Les informations et scénarios qu'ils contiennent découlent d'hypothèses et sont indicatifs.

Document soumis à concertation : sur la base des informations présentées ci-dessus, NaTran et Teréga attendent des retours des parties prenantes des marchés concernés (H₂ et CO₂) en amont des ateliers du 13 mai afin de cadrer les discussions en séance autour des problématiques majeures remontées.

Ces retours argumentés sont à rédiger dans le document « Retours Concertations » et à adresser par mail jusqu'au 2 mai, selon votre interlocuteur, à :

NaTran : ConcertationsCH4H2CO2@natrangupe.com

Teréga : Concertationsch4h2co2@terega.fr