

DÉLIBÉRATION N°2026-167

Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 23 juillet 2026 portant sur le bilan d'exécution du programme d'investissements 2025 et approbation du programme d'investissements 2026 révisé de NaTran

Participaient à la séance : Emmanuelle WARGON, présidente, Victor ALONSO, Anthony CELLIER, Nadia FAURE, et Didier REBISCHUNG, commissaires.

1. Contexte et cadre juridique

En application des dispositions des articles L. 134-3 et L. 431-6, II du code de l'énergie, les gestionnaires de réseaux de transport (GRT) de gaz doivent transmettre leurs programmes annuels d'investissements à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) pour approbation. Dans ce cadre, la CRE veille à la réalisation des investissements nécessaires au bon développement des réseaux et à leur accès transparent et non discriminatoire.

En ce qui concerne le programme d'investissements de l'année 2025 :

- par délibération du 20 février 2025¹, la CRE a approuvé le programme d'investissements de NaTran pour l'année 2025 pour un montant de 387,1 M€ ;
- par délibération du 17 juillet 2025², la CRE a approuvé le programme d'investissements révisé pour l'année 2025 de NaTran, pour un montant de 405,6 M€, et a demandé à l'opérateur de présenter, pour mi-2026, le bilan définitif d'exécution de son programme d'investissements pour l'année 2025.

En ce qui concerne le programme d'investissements de l'année 2026 :

- par délibération du 5 mars 2026³, la CRE a approuvé le programme d'investissements de NaTran pour l'année 2026 pour un montant de 613,6 M€, et a demandé à l'opérateur de présenter, pour mi-2026, l'état d'exécution à mi-année du programme d'investissements pour l'année 2026.

La CRE a été saisie par NaTran le 2 juin 2026 du bilan d'exécution définitif du programme d'investissements pour l'année 2025 et du programme d'investissements révisé pour l'année 2026. L'opérateur a présenté les écarts constatés entre les niveaux des investissements approuvés et des investissements effectivement réalisés pour 2025, d'une part, et les prévisions mises à jour pour 2026, d'autre part.

Par ailleurs, à l'occasion de cet exercice, NaTran demande l'approbation :

- du projet de remplacement d'une section de la canalisation dite « DN500 Normandie » à Trouville-La-Haule,
- de deux projets d'adaptation du réseau à Orsay et entre Saint-Denis et Aubervilliers pour permettre le passage du tramway T8 ;

¹ [Délibération de la CRE du 20 février 2025 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2025 de NaTran](#)

² [Délibération de la CRE du 17 juillet 2025 portant sur le bilan d'exécution du programme d'investissements 2024 et approbation du programme d'investissements 2025 révisé de NaTran](#)

³ [Délibération de la CRE du 5 mars 2026 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2026 de NaTran](#)

- ainsi que de dix-huit demandes de réalisation de rebours, et de quatorze demandes de lancement d'étude pour de nouveaux rebours.

L'objet de la présente délibération est :

- de dresser le bilan d'exécution du programme d'investissements de NaTran au titre de 2025 ;
- d'approuver le programme d'investissements 2026 révisé de NaTran pour prendre en compte les ajustements intervenus depuis son approbation en mars 2026 ;
- d'examiner les nouveaux projets et programmes pluriannuels de NaTran concernant les rebours pour injection de biométhane ou les projets ayant un caractère d'urgence et ne pouvant attendre l'examen du programme d'investissement de l'année 2027.

2. Programme d'investissements de NaTran

2.1. Principaux éléments du bilan d'exécution du programme d'investissements 2025

Les dépenses d'investissements approuvées pour 2025 par la délibération de la CRE du 20 février 2025 s'élevaient à 387,1 M€. Lors du bilan d'exécution à mi-année du programme d'investissements 2025, NaTran a transmis à la CRE un montant révisé de 405,6 M€, approuvé par la CRE. Les dépenses réalisées pour 2025 s'élèvent à 410,0 M€, soit une hausse de 1,1 % par rapport au budget révisé.

La ventilation par finalité d'investissements pour l'année 2025 est la suivante :

M€	Approuvé 2025	Révisé 2025	Réalisé 2025
Fluidification ⁴	7,2	5,2	4,3
Obligation Service Public Acheminement Qualité	32,4	32,5	33,5
Environnement	29,3	46,2	50,9
Sécurité	96,2	97,0	102,1
Obsolescence	63,4	66,7	64,2
Raccordements	70,5	62,9	62,0
SI métiers	32,6	39,2	40,9
Autres	55,5	55,8	52,1
Total	387,1	405,6	410,0

Les écarts constatés portent sur :

- la finalité « Fluidification », dont les dépenses sont en baisse de 1,0 M€ par rapport au budget révisé à mi-année en raison d'un report de travaux sur la liaison entre Gournay et Cuvilly en 2026 ;
- la finalité « Obligation de service public – Continuité d'Acheminement, Qualité Gaz », dont les dépenses sont en hausse de 1,0 M€ par rapport au budget révisé à mi-année, principalement en raison d'investissements en hausse sur le projet de conversion gaz B, qui a fait l'objet de surcoûts à Taisnières (+1,6 M€), et sur les gares amovibles où de nouveaux besoins ont émergé (+1,9 M€). Cette hausse est en partie compensée par une baisse des dépenses sur le programme Telester du fait d'une optimisation des coûts (-2,4 M€) ;

⁴ Ou « Développement du réseau principal »

- la finalité « Environnement », dont les dépenses sont en hausse de 4,7 M€ par rapport au budget révisé à mi-année. Cette hausse s'explique principalement par une poursuite du programme de réduction des émissions de méthane portant, d'une part sur les stations de compression (+0,8 M€), avec un avancement des projets en étude, notamment Pitgam et Saint-Victor, et d'autre part sur les postes, au titre de la réparation des fuites diffuses (+5,2 M€) et de l'achat de *gas booster* mobiles (+1,1 M€). Cette hausse est partiellement compensée par une diminution des coûts du programme amiante à la suite notamment de dépenses de repérages moins importantes qu'anticipé (-2,1 M€) ;
- la finalité « Sécurité », dont les dépenses sont en hausse de 5,1 M€ par rapport au budget révisé à mi-année, notamment en raison de la hausse des dépenses sur le traitement du réseau existant et inspections des canalisations (+4,6 M€) et sur le programme Postes (+1,5 M€). Cette hausse est partiellement compensée par un report de certaines dépenses sur le programme de protection du patrimoine (-1,0 M€) ;
- la finalité « Obsolescence », dont les dépenses sont en baisse de 2,5 M€ par rapport au budget révisé à mi-année. Cette baisse est principalement liée à divers reports de travaux de renouvellement et rénovation de postes (-2,2 M€) ;
- la finalité « Raccordement », dont les dépenses sont en baisse de 0,9 M€ par rapport au budget révisé à mi-année en raison du report de projets de rebours biométhane ;
- la finalité « SI métiers », dont les dépenses sont en hausse de 1,8 M€ par rapport au budget révisé à mi-année, principalement en raison d'une prévision budgétaire initialement conservatrice sur le projet SEIGA ;
- la finalité « Autres » (regroupant SI supports et immobilier), dont les dépenses sont en baisse de 3,7 M€ par rapport au budget révisé à mi-année, notamment en raison de reports de projets immobiliers de rénovation (-3,5 M€).

2.2. Principaux éléments sur l'état d'exécution du programme d'investissements pour l'année 2026

Les dépenses d'investissements approuvées pour 2026 dans la délibération du 5 mars 2026 s'élevaient à 613,6 M€. Pour le bilan d'exécution à mi-année de son programme d'investissements, NaTran a transmis une trajectoire révisée de ces dépenses d'un montant de 529,5 M€, en baisse de 13,7 % par rapport au budget approuvé.

La ventilation par finalité d'investissements pour l'année 2026 est la suivante :

M€	Approuvé 2026	Révisé 2026 (demande NaTran)
Fluidification	10,3	10,3
Obligation de service public Acheminement Qualité	22,2	21,4
Environnement	48,0	45,8
Sécurité	299,9	213,1
Obsolescence	63,6	61,7
Raccordements	73,8	74,7
SI métiers	35,1	38,0
Autres	60,7	64,4
Total	613,6	529,5

Les écarts constatés portent sur :

- la finalité « Obligation de service public – Continuité d'Acheminement, Qualité Gaz », dont les dépenses sont en baisse de 0,8 M€ par rapport au budget approuvé, principalement en raison d'une diminution des investissements OSP continuité d'acheminement à la suite d'un ajustement des dépenses sur les besoins d'adaptation du débit des postes (-1,3 M€). Cette baisse est en partie compensée par des dépenses supplémentaires d'adaptation des besoins de pression (+0,5 M€) ;
- la finalité « Environnement », dont les dépenses sont en baisse de 2,2 M€ par rapport au budget approuvé avec une diminution des réparations de fuites (-0,9 M€) dans le cadre du programme émission de méthane d'une part, et avec une moindre activité sur le traitement de la présence d'amiante (-1,4 M€) d'autre part ;
- la finalité « Sécurité », dont les dépenses sont en baisse de 86,8 M€ par rapport au budget approuvé. Cette baisse s'explique principalement par l'avancée des inspections et des travaux de réhabilitation de l'artère du Rhône, dont les coûts sont maintenant mieux connus. Ces évolutions sont analysées dans la partie 3 de cette délibération ;
- la finalité « Obsolescence » dont les dépenses sont en baisse de 1,9 M€, principalement en raison de moindres dépenses pour le programme de renouvellement-restructuration des postes (-5,7 M€). Cette baisse est partiellement compensée par une hausse des dépenses de réfections des canalisations avec le nouveau projet de remplacement d'une section du DN500 Normandie (+3,9 M€) ;
- la finalité « Raccordements », dont les dépenses sont en hausse de 0,9 M€ par rapport au budget approuvé, notamment en raison d'un rattrapage de dépenses (reports de 2025) liées aux rebours biométhane (+0,8 M€) ;
- la finalité « SI métiers », dont les dépenses sont en hausse de 2,9 M€ par rapport au budget approuvé. L'écart porte principalement sur une augmentation des dépenses du projet Milan de mise à niveau du logiciel Scala, dont la mise en service a été reportée à juin 2026 (+2,7 M€) ;
- la finalité « Autres » (regroupant SI supports et immobilier), dont les dépenses sont en hausse de 3,7 M€ par rapport au budget approuvé, notamment en raison de rattrapage de dépenses (reports de 2025) sur les projets immobiliers de rénovation et de nouveaux besoins sur la sûreté (+4,4 M€). Cette hausse est en partie compensée par une diminution des dépenses SI support avec le report du lancement du programme SI RH (- 0,8 M€).

Les dépenses de la finalité « Fluidification » sont stables par rapport au budget approuvé.

3. Analyse de la CRE concernant les projets et programmes en cours

La présente partie a pour objet de présenter l'analyse de la CRE sur les principaux éléments de l'état d'exécution du programme d'investissements de NaTran pour l'année 2026.

L'avancement de la plupart des projets et programmes déjà décrits dans la délibération du 5 mars 2026 s'est poursuivi sans changement notable :

- la phase 2 du projet Telester est en cours. Elle a été approuvée par la CRE dans la délibération n°2025-67 du 20 février 2025⁵. Dans sa délibération du 29 octobre 2025⁶, la CRE a fixé le budget cible du projet à 21,2 M€, assorti d'une bande de neutralité de +/- 1,1 M€. Les coûts du projet étaient initialement estimés à 23,4 M€ par NaTran. A date, l'écart de [SDA] M€ entre le coût à terminaison estimé et le budget cible situe le budget du projet dans la bande de neutralité.

⁵ [Délibération de la CRE du 20 février 2025 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2025 de NaTran](#)

⁶ [Délibération de la CRE du 29 octobre 2025 portant décision relative à la définition du budget cible du projet Telester Phase 2 de NaTran](#)

- Concernant le projet de raccordement de Gournay à la grille d'interconnexion de Cuvilly qui a été approuvé par la CRE dans la délibération n°2024-150 du 23 juillet 2024⁷, le projet est en cours. Dans sa délibération du 16 janvier 2025⁸, la CRE a fixé le budget cible du projet à 25,0 M€, assorti d'une bande de neutralité de +/- 1,25 M€. A date, l'écart de +[SDA] M€ entre le coût à terminaison estimé et le budget cible situe le budget du projet dans la bande de neutralité.
- Le projet de dévoiement des canalisations de NaTran à Nesle pour la construction du canal Seine-Nord Europe est en cours, pour une mise en service en avril 2027. Il a été approuvé par la CRE dans la délibération n°2024-31 du 7 février 2024⁹. Dans sa délibération du 1^{er} février 2024¹⁰, la CRE a fixé le budget cible du projet à 38,1 M€, assorti d'une bande de neutralité de +/- 1,9 M€. A date, l'écart de -[SDA] entre le coût à terminaison estimé et le budget cible conduirait à un bonus pour l'opérateur.
- Le projet Milan est en cours et devrait être mis en service en 2026. La CRE l'a approuvé dans la délibération n°2023-20 du 19 janvier 2023¹¹. Dans sa délibération du 19 janvier 2023¹², la CRE a fixé le budget cible du projet à 28,0 M€, assorti d'une bande de neutralité de +/- 1,4 M€. A date, l'écart de [SDA] entre le coût à terminaison estimé et le budget cible conduirait à un malus pour l'opérateur.
- La CRE a approuvé la réalisation du projet Durance dans la délibération n°2022-13 du 20 janvier 2022¹³. Dans sa délibération du 20 janvier 2022¹⁴, la CRE a fixé le budget cible du projet à 29,9 M€, assorti d'une bande de neutralité de +/- 1,5 M€. A date, l'écart de [SDA] entre le coût à terminaison estimé et le budget cible conduirait à un malus pour l'opérateur.
- Dans sa délibération n°2023-20 du 19 janvier 2023¹⁵, la CRE a approuvé la phase 2 du plan de conversion de la zone B, qui doit se dérouler entre 2025 et 2028. Les coûts du projet étaient initialement estimés à 21,4 M€ par NaTran. Dans sa délibération du 19 octobre 2023¹⁶, la CRE a fixé le budget cible du projet à 20,3 M€, assorti d'une bande de neutralité de +/- 1,0 M€. A date, l'écart de [SDA] entre le coût à terminaison estimé et le budget cible conduirait à un malus pour l'opérateur.

L'artère du Rhône a subi deux accidents consécutifs, le 13 juin 2025 à Saint-Martin-de-Crau et le 26 septembre 2025 à Saint-Rémy-de-Provence. Dans sa délibération du 5 mars 2026, la CRE a approuvé les investissements nécessaires à l'inspection des artères du Rhône et de Provence directement concernées par ces accidents, à la réhabilitation de l'artère du Rhône, et à la mise en œuvre d'un programme d'inspection renforcé sur le reste du réseau de NaTran entre 2026 et 2035. Ces différents chantiers ont connu des évolutions notables, comme décrit ci-après.

3.1. Inspection des artères du Rhône et de Provence

Dans sa délibération du 5 mars 2026, la CRE avait approuvé un programme de 15,4 M€ pour réaliser les travaux nécessaires au passage d'un piston EMAT dans les artères du Rhône et de Provence, réaliser l'inspection, puis les fouilles et les réparations ponctuelles. L'augmentation du nombre de travaux prévus pour permettre le passage des pistons a conduit à une réévaluation à la hausse (+2,2 M€) du budget 2026 à 17,6 M€.

⁷ [Délibération de la CRE du 23 juillet 2024 portant sur le bilan d'exécution du programme d'investissements 2023 et approbation du programme d'investissements 2024 révisé de GRTgaz](#)

⁸ [Délibération de la CRE du 16 janvier 2025 portant décision relative à la définition du budget cible du projet Gournay-Cuvilly de GRTgaz](#)

⁹ [Délibération de la CRE du 7 février 2024 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2024 de GRTgaz](#)

¹⁰ [Délibération de la CRE du 1^{er} février 2024 portant décision relative à la définition du budget cible du projet de dévoiement des canalisations de GRTgaz à Nesle pour la construction du canal Seine-Nord Europe](#)

¹¹ [Délibération de la CRE du 19 janvier 2023 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2023 de GRTgaz](#)

¹² [Délibération de la CRE du 19 janvier 2023 portant décision relative à la définition du budget cible du projet Milan de GRTgaz](#)

¹³ [Délibération de la CRE du 20 janvier 2022 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2022 de GRTgaz](#)

¹⁴ [Délibération de la CRE du 20 janvier 2022 portant décision relative à la définition du budget cible du projet Durance de GRTgaz](#)

¹⁵ [Délibération de la CRE du 19 janvier 2023 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2023 de GRTgaz](#)

¹⁶ [Délibération de la CRE du 19 octobre 2023 portant décision relative à la définition du budget cible de la phase 2 du programme de conversion gaz B/ gaz H du réseau de GRTgaz](#)

3.2. Réhabilitation de l'artère du Rhône

Concernant la réhabilitation de l'artère du Rhône, la CRE avait approuvé un budget de [SDA] dans sa délibération du 5 mars 2026. Ce budget permettait à NaTran de remettre en état au maximum 20 km de canalisations d'ici septembre 2026. Au moment de l'approbation de ce budget, l'opérateur estimait qu'il existait une marge d'incertitude de 50 % sur les montants d'investissements nécessaires compte tenu de la maturité des études, et des incertitudes concernant l'ampleur et le nombre des désordres nécessitant des réparations qui seraient détectés lors de l'inspection.

Au vu des résultats partiels d'inspections, NaTran considère à date que seulement environ [SDA] km de canalisation devraient être remplacés, sur les 20 km initialement envisagés pour revenir aux conditions normales d'exploitation. Le montant du projet de réhabilitation de l'artère du Rhône entre Saint-Martin-de-Crau et Grange les Beaumont a donc été revu à la baisse de [SDA] et est maintenant évalué à [SDA].

Cette baisse s'explique notamment par la réévaluation du coût des marchés de pose de canalisation avec la diminution des besoins de remplacement ([SDA]), la suppression des coûts de mise à l'arrêt définitif de l'artère en raison d'un renouvellement en lieu et place ([SDA]), et l'ajustement mécanique des aléas avec l'avancée du projet ([SDA]).

Enfin, les études de base en préparation de potentiels travaux complémentaires de renouvellement partiel ou complet de l'axe Saint-Martin-de-Crau - Saint-Avit au-delà de septembre 2026, que NaTran avait souhaité lancer en amont des résultats des inspections, ont été réestimées par l'opérateur de 6,5 M€ à 5,4 M€ pour l'année 2026.

3.3. Renforcement du programme d'inspection sur le reste du réseau de NaTran (hors artères du Rhône et de Provence)

Compte tenu des deux accidents qu'a connus l'artère du Rhône en 2025, NaTran a également souhaité établir un programme pluriannuel d'inspection renforcé de son réseau entre 2026 et 2035. L'opérateur réalise ces inspections en utilisant des pistons EMAT¹⁷ (et en prenant des mesures ciblées pour les quelques canalisations non pistonnables concernées). NaTran estimait à 60,0 M€ le coût de ce programme pour l'année 2026. Le budget de ce programme en 2026 a été réévalué à la baisse de 14 M€ (46 M€), avec de moindres dépenses d'adaptation des gares (-7,8 M€), avec le report de deux inspections (-3 M€), et à la baisse mécanique des aléas (-3 M€).

3.4. Analyse de la CRE

Compte tenu de l'importance de l'artère du Rhône pour la sécurité d'approvisionnement française et de la nécessité de procéder à un programme d'inspection renforcé pour s'assurer de l'intégrité des canalisations, la CRE a approuvé les dépenses correspondantes pour l'année 2026 dans sa délibération du 5 mars 2026. Ces dépenses ont été, à date, réestimées à 140,4 M€ au total. Les montants effectivement dépensés par NaTran pour réhabiliter l'artère du Rhône seront précisés et analysés en détail lors du bilan d'exécution du programme d'investissement 2026.

La CRE demande néanmoins à NaTran de prendre en compte les baisses de coûts du programme d'inspection EMAT constatées en 2026 pour établir le budget de ce programme sur les prochaines années.

¹⁷ Electromagnetic Acoustic Transducer

4. Analyse de la CRE concernant les demandes d'approbation pour de nouveaux projets et programmes

4.1. Projet de remplacement d'une section du DN500 Normandie à Trouville-la-Haule

L'artère DN500 Normandie, reliant Beynes (Yvelines) au Marais-Vernier (Eure), participe à l'alimentation de la Normandie, en particulier de la zone industrialo-portuaire du Havre.

En février 2025, une fuite a été détectée dans la commune de Trouville-la-Haule (Eure). La pression d'exploitation sur cette canalisation est à présent réduite depuis le printemps 2025.

A la suite de cet incident, les investigations ont en particulier mis en évidence des défauts concentrés sur un tronçon de 1,8 km. NaTran souhaite procéder au renouvellement complet de ce tronçon pour une mise en service début novembre 2026, avant la saison hivernale. L'opérateur a envisagé des alternatives de réparations ponctuelles et échelonnées. NaTran considère ces alternatives moins pertinentes. En effet, en termes d'investissement, ces solutions pourraient être moins onéreuses d'environ 3 M€ à court terme pour le traitement des défauts prioritaires mais elles nécessiteraient des charges additionnelles, avec le maintien sur plusieurs années des conditions de restriction de la pression et de chantiers de réhabilitation complexes, pouvant coûter à terme jusqu'à 14 M€. Elles seraient également industriellement plus risquées. Enfin, NaTran ne pourrait pas exclure qu'il faille dans tous les cas remplacer l'intégralité de ce tronçon à moyen terme.

Les travaux préparatoires ont été engagés en mai 2026. L'opérateur demande donc pour approbation la réalisation du projet avec un budget estimé à 9,1 M€, dont 6,8 M€ en 2026.

Compte tenu de la nécessité de sécuriser l'ouvrage et restaurer les marges d'exploitation de l'artère sans restriction de pression, la CRE approuve le projet de remplacement intégral du tronçon de 1,8 km à Trouville-la-Haule pour un montant de 9,1 M€.

4.2. Projet d'adaptation du réseau NaTran à l'extension de la ligne de tramway T8 (Saint-Denis et Aubervilliers)

Île-de-France Mobilité prévoit l'extension du réseau de tramway T8 à Saint-Denis et Aubervilliers, ainsi que la création d'un nouveau pont franchissant le canal Saint-Denis. Ces projets génèrent des interférences directes avec le réseau de NaTran.

Île-de-France Mobilité a donc demandé à l'opérateur de libérer l'emprise nécessaire à ses travaux avant fin 2029. Trois ouvrages de NaTran en croisement avec le futur aménagement sont affectés :

- une canalisation DN1000 hors service, déjà abandonnée et comblée de béton. Les interactions avec le projet nécessitent un traitement des revêtements contenant du brai de houille ;
- une canalisation DN300 qui nécessite un approfondissement localisé afin de garantir l'absence d'interaction avec les infrastructures de tramway ;
- une canalisation DN400 ne pouvant être maintenue en place. L'opérateur a étudié deux alternatives : une mise à l'arrêt définitive d'ici mars 2028, pour un budget évalué à 1,8 M€ en OPEX, ou un dévoiement partiel, plus onéreux avec un budget de 3,4 M€ en CAPEX et 0,5 M€ en OPEX. La première solution, plus économique et plus rapide à mettre en œuvre, est privilégiée par NaTran. En effet, le maillage du réseau existant permet, selon l'opérateur, de s'affranchir de cette canalisation sans impact sur l'alimentation en gaz de la zone.

Selon NaTran, ces ouvrages étant situés sur le domaine public routier, les travaux sont à la charge de NaTran¹⁸.

La CRE approuve le projet correspondant à la solution proposée par NaTran la plus économique et la plus rapide à mettre en œuvre. La couverture des charges opérationnelles correspondantes sera étudiée lors de la prochaine mise à jour tarifaire.

¹⁸ Code de l'environnement, art. R. 555-36, al. 5 : « Le déplacement ou la modification des installations sont exécutés aux frais du transporteur, s'ils ont lieu dans l'intérêt de la sécurité publique ou bien dans l'intérêt de l'utilisation, de l'exploitation ou de la sécurité du domaine public emprunté par les canalisations ou affecté par leur fonctionnement. »

4.3. Projet de mise à l'arrêt définitive du réseau Natran à Orsay

Pour répondre au développement du plateau de Saclay, une augmentation de la capacité d'alimentation en gaz de la commune d'Orsay est nécessaire (passage de 4 500 à 6 000 Nm³/h).

Dans cette optique, le projet vise à mettre définitivement à l'arrêt le réseau NaTran entre les postes de Terrasse et Corbeville pour le remplacer par un réseau GRDF, qui répondrait plus efficacement à l'augmentation de la demande de la zone.

Deux alternatives ont été envisagées par l'opérateur :

- la déviation d'une canalisation en DN80 du réseau de NaTran par une nouvelle canalisation en DN150 qui resterait opérée par NaTran. Les investissements seraient alors estimés à 4,5 M€.
- Une mise à l'arrêt définitive du réseau de NaTran actuel et une adaptation du poste de Terrasse pour le remplacer par un réseau GRDF d'ici août 2027 (une canalisation de DN160 en polyéthylène). Le budget total, estimé à 2,7 M€, se répartit comme suit : 1,6 M€ d'investissements dédiés à l'adaptation des postes par NaTran, et 1,1 M€ de charges opérationnelles (0,7 M€ facturés par GRDF pour la nouvelle canalisation et 0,4 M€ pour la mise à l'arrêt des ouvrages). Compte tenu de son délai de mise en œuvre raisonnable pour répondre à la demande de GRDF et de ses coûts moins onéreux, l'opérateur privilégie cette solution.

NaTran demande donc l'approbation de ce projet de mise à l'arrêt définitive de son réseau d'Orsay et de son remplacement par un réseau GRDF. Selon NaTran, ces ouvrages étant situés sur le domaine public routier, l'ensemble du projet est à la charge de NaTran¹⁹.

Compte tenu des éléments fournis justifiant la nécessité du projet, la CRE approuve les investissements nécessaires au remplacement du réseau NaTran d'Orsay par un réseau GRDF pour un montant de 1,6 M€.

4.4. Analyse de la CRE concernant les demandes d'approbation pour de nouveaux projets de rebours distribution/transport pour l'injection de biométhane

Dans son dossier prévisionnel d'investissements de mi-année 2026, NaTran demande l'approbation de nouveaux investissements pour des projets de rebours distribution/transport :

- 2,9 M€ en 2026 au titre de la réalisation de dix-huit projets de rebours dans les zones suivantes, qui correspondent à un montant d'investissement total de 50,3 M€ :
 - Corcelles-en-Beaujolais, pour un coût à terminaison estimé à 2,7 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2027, la mise en service du rebours sur cette zone étant nécessaire au 1^{er} trimestre 2028 ;
 - Salaise-sur-Sanne, pour un coût à terminaison estimé à 2,7 M€ avec lancement des travaux au cours du 1^{er} semestre de 2027, la mise en service du rebours sur cette zone étant nécessaire au 1^{er} trimestre 2028 ;
 - Le Mans, pour un coût à terminaison estimé à 3,0 M€ avec lancement des travaux au cours du 1^{er} semestre de 2027, la mise en service du rebours sur cette zone étant nécessaire au 2^{ème} trimestre 2028 ;
 - Vire-Flers, pour un coût à terminaison estimé à 2,7 M€ avec lancement des travaux au cours du 1^{er} semestre de 2027, la mise en service du rebours sur cette zone étant nécessaire au 1^{er} trimestre 2028 ;

¹⁹ Code de l'environnement, art. R. 555-36, al. 5 : « Le déplacement ou la modification des installations sont exécutés aux frais du transporteur, s'ils ont lieu dans l'intérêt de la sécurité publique ou bien dans l'intérêt de l'utilisation, de l'exploitation ou de la sécurité du domaine public emprunté par les canalisations ou affecté par leur fonctionnement. »

- Vitré, pour un coût à terminaison estimé à 2,8 M€ avec lancement des travaux au cours du 1^{er} semestre de 2028, la mise en service du rebours sur cette zone étant nécessaire au 3^{ème} trimestre 2027 ;
 - Thiviers, pour un coût à terminaison de 2,8 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 1^{er} semestre 2028 ;
 - Surgères, pour un coût à terminaison de 2,8 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 1^{er} semestre 2028 ;
 - Saint-Just en Chaussée, pour un coût à terminaison de 2,9 M€ avec lancement des travaux au cours du 1^{er} semestre de 2027, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 2^{ème} trimestre 2028 ;
 - Rennes-Sud, pour un coût à terminaison de 2,8 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 1^{er} trimestre 2028 ;
 - Poitiers, pour un coût à terminaison de 3,2 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 2^{ème} trimestre 2028 ;
 - Niort-Nord, pour un coût à terminaison de 3,0 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 2^{ème} semestre 2027 ;
 - Luçon, pour un coût à terminaison de 2,8 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 2^{ème} trimestre 2028 ;
 - Lessard-en-Bresse, pour un coût à terminaison de 2,8 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 2^{ème} trimestre 2027 ;
 - Golbey (Epinal), pour un coût à terminaison de 3,2 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 1^{er} trimestre 2028 ;
 - Champlay (Auxerre), pour un coût à terminaison de 2,9 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 1^{er} trimestre 2028 ;
 - Blois, pour un coût à terminaison de 2,8 M€ avec lancement des travaux au cours du 1^{er} semestre de 2027, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 2^{ème} trimestre 2027 ;
 - Blénod Pont-à-Mousson (Nancy), pour un coût à terminaison de 3,2 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 3^{ème} trimestre 2027 ;
 - Laon, pour un coût à terminaison de 1,5 M€ avec lancement des travaux au cours du 2^{ème} semestre de 2026, le risque de saturation apparaissant potentiellement au 2^{ème} trimestre 2028.
- 0,64 M€ en 2026 au titre du lancement de quatorze études pour des rebours dans les zones de La Ferté-Bernard, Loudun, Ahun (Guéret), Vouziers, Herbéviller, Longeville les Saint-Avoid, Warcq (Charleville), Revigny-sur-Ornain, Amiens-Boves, Amiens-Nord, Château-Thierry, Saint-Lô, Saint-James (Avranches), et Etretchet (Châteauroux) qui correspondent à un montant d'étude total de 2,1 M€.

Le délai nécessaire à la définition d'un projet de rebours (sécurisation du foncier, ingénierie) est estimé entre 6 et 9 mois. A l'issue de cette première étape, le délai pour réaliser le projet est estimé à 18 mois (9 à 12 mois pour les procédures administratives et 6 mois de construction).

Concernant les réalisations de rebours

Préalablement à ces demandes de réalisation, la CRE avait approuvé pour seize rebours des dépenses d'études, dans ses délibérations du 20 janvier 2022²⁰ (Luçon), 20 février 2025²¹ (Niort-Nord, Vitré, Blénod Pont-à-Mousson, Golbey (Epinal), Laon, et Poitiers), du 17 juillet 2025²² (Surgères et Champlay (Auxerre)) et du 5 mars 2026²³ (Blois, Lessard-en-Bresse, Saint-Just en Chaussée, Thiviers, Le Mans, Rennes-Sud, et Vire-Flers). Pour deux rebours (Corcelles-en-Beaujolais et Salaise-sur-Sanne), NaTran demande simultanément la validation des études et la réalisation au regard de la date de saturation de leurs zones respectives risquant d'arriver au 1^{er} trimestre 2028.

S'agissant du critère de déclenchement de l'investissement, la CRE constate que :

- Les capacités maximales des sites d'injection existants et de ceux pour lesquels le dossier ICPE a été déposé (jalon D4) conduisent à la saturation des mailles de Lessard-en-Bresse et Blois au 2^e trimestre 2027, de la maille de Blénod Pont-à-Mousson (Nancy) au 3^{ème} trimestre 2027, de la maille de Niort-Nord au 2^e semestre 2027, des mailles de Rennes-Sud, Golbey (Epinal), Corcelles-en-Beaujolais, Salaise-sur-Sanne et Champlay (Auxerre) au 1^{er} trimestre 2028, des mailles de Saint-Just en Chaussée, Poitiers et Laon au 2^{ème} trimestre 2028 et des mailles de Surgères et Thiviers au 1^{er} semestre 2028.
- Le risque de saturation des mailles du Mans, Luçon et Vire-Flers pour mi-2028 est conditionné à la prise en compte d'un scénario de baisse des consommations pour l'évaluation de la capacité d'accueil²⁴. Jusqu'à présent, la CRE a calculé la capacité d'accueil de la zone en prenant comme hypothèse la moyenne de consommation des 5 dernières années. Cependant, elle estime que l'approche de NaTran doit être considérée pour éviter un niveau trop élevé d'écêtement.

Même en prenant en compte une baisse des consommations, les mailles du Mans, Luçon et Vire-Flers ne seront tout de même probablement pas saturées dans tous les scénarios d'ici fin 2028. La CRE n'approuve donc pas le déclenchement des investissements pour les zones du Mans, Luçon, et Vire-Flers, en attendant d'avoir plus de visibilité sur la concrétisation des projets en cours et sur la décroissance réelle des consommations.

- Le risque de saturation de la maille de Vitré d'ici 2028 est conditionné à la prise en compte de projets en cours situés hors du zonage tel que défini lors de son approbation par la CRE dans sa délibération du 17 juillet 2024²⁵. La CRE considère que seuls les projets situés dans le zonage peuvent être comptabilisés pour évaluer le critère de saturation. Par conséquent, la CRE n'approuve pas le déclenchement des investissements pour la zone de Vitré.

S'agissant des niveaux du critère I/V, la CRE constate que :

- Le seuil du critère I/V égal à 4 700 €/Nm³/h définit le plafond de prise en charge de l'investissement rebours par les GRT, et au-delà duquel une participation des tiers est requise. Pour les projets de Corcelles-en-Beaujolais, Le Mans, Vire-Flers, Vitré, Surgères, Saint-Just en Chaussée, Rennes-Sud, Poitiers, Niort-Nord, Luçon, Lessard-en-Bresse, Golbey (Epinal), Champlay (Auxerre), Blois et Laon, les critères I/V sont inférieurs au plafond de 4 700 €/Nm³/h. Aucune participation de tiers n'est donc nécessaire.
- Pour le projet de Thiviers, le critère I/V est supérieur au plafond de 4 700 €/Nm³/h. Ce projet requiert donc une participation de tiers. NaTran a transmis une lettre d'engagement des porteurs de projets confirmant leur intention de s'acquitter de cette participation. Selon la délibération n° 2022-109 de la CRE, la lettre d'engagement doit également être accompagnée du versement d'un acompte d'au moins 50 % avant la réalisation de l'investissement. A date, seule la lettre d'engagement des porteurs de projets a été transmise à la CRE. Celle-ci ne

²⁰ [Délibération de la CRE du 20 janvier 2022 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2022 de GRTgaz](#)

²¹ [Délibération de la CRE du 20 février 2025 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2025 de NaTran](#)

²² [Délibération de la CRE du 17 juillet 2025 portant sur le bilan d'exécution du programme d'investissements 2024 et approbation du programme d'investissements 2025 révisé de NaTran](#)

²³ [Délibération de la CRE du 5 mars 2026 portant approbation du programme d'investissements pour l'année 2026 de NaTran](#)

²⁴ *Perspectives Gaz 2024*

²⁵ [Délibération de la CRE du 17 juillet 2024 portant validation des zonages de raccordement dans le cadre de l'insertion des gaz renouvelables ou bas-carbone dans les réseaux de gaz](#)

constituant pas une garantie suffisante dans le cadre d'approbation pour réalisation d'un investissement rebours, la CRE approuve le projet sous réserve du versement de l'acompte d'au moins 50 % de la participation de tiers.

- Le projet de Salaise-sur-Sanne concerne deux zonages, Salaise-Beaurepaire et Vienne. Pour le premier zonage (Salaise-Beaurepaire), le niveau du critère I/V du projet est supérieur au plafond de 4 700 €/Nm³/h. Il est inférieur au plafond de 4 700 €/Nm³/h pour l'autre zonage concernant le rebours (Vienne). Le risque de saturation de la zone est attendu d'ici 2028. La CRE approuve le projet sous réserve qu'une participation de tiers permette de respecter le critère I/V de la zone de Salaise-Beaurepaire.
- La CRE constate également que les volumes associés à un projet de cogénération doivent être pris en compte dans le calcul du critère I/V du rebours de Blénod Pont-à-Mousson pour respecter le seuil de 4700 €/Nm³/h. Ce projet de cogénération dont le dossier ICPE a atteint le jalon D6 ne dispose pas, à la date de la présente délibération, de dépôt de garantie. L'article D. 453-23 du code de l'énergie dispose que, lorsque certains éléments principaux nécessaires à la production de biogaz existaient à la date de demande de l'étude de raccordement, une garantie financière doit être constituée auprès du gestionnaire de réseau avant que le programme d'investissement ne soit soumis à la CRE. La CRE considère que cette absence de garantie doit effectivement conduire à ne pas comptabiliser les volumes du projet à une maturité D6. Cependant, ces derniers étant bien comptabilisés au registre ICPE avec une intention d'injection à la même maturité qu'un projet classique, une pondération au jalon D2 reste justifiée. Le critère I/V du rebours est alors respecté.

S'agissant du critère de validation du zonage, la CRE constate que :

- Les zonages de tous les rebours faisant l'objet d'une demande de réalisation ont été validés par la CRE depuis moins de 2 ans.

Conclusion

La CRE approuve donc le déclenchement des investissements de réalisation des rebours pour les zones de Corcelles-en-Beaujolais, Surgères, Saint-Just en Chaussée, Rennes-Sud, Poitiers, Niort-Nord, Lessard-en-Bresse, Blénod Pont-à-Mousson (Nancy), Golbey (Epinal), Champlay (Auxerre), Blois, et Laon. En conséquence, elle approuve les budgets correspondants à la phase de réalisation, soit 33,6 M€ à terminaison (dont 1,4 M€ en 2026). La CRE approuve également le rebours de Salaise-sur-Sanne, soit 2,7 M€ à terminaison (dont 0,1 M€ en 2026), sous réserve qu'une participation de tiers permette de respecter le critère I/V de la zone de Salaise-Beaurepaire. Enfin, la CRE approuve le rebours de Thiviers, soit 2,8 M€ à terminaison (dont 25 k€ en 2026), sous réserve du versement de l'acompte d'au moins 50 % du montant de la participation de tiers.

La CRE n'approuve pas les investissements de quatre rebours faisant l'objet d'une demande de réalisation (Luçon, Vitré, Le Mans, et Vire-Fliers), pour un budget correspondant à 11,2 M€ à terminaison (dont 1,4 M€ en 2026).

Concernant le lancement d'études de rebours

Conformément aux modalités prévues dans la délibération du 14 novembre 2019²⁶, les ouvrages de rebours faisant l'objet d'une demande d'étude doivent se situer dans des zones pour lesquelles le schéma de renforcement le plus pertinent pour la collectivité a été préalablement défini par les opérateurs de réseaux, puis doivent faire l'objet d'une validation par la CRE.

S'agissant du critère de déclenchement de l'étude, la CRE constate que :

- Les capacités maximales des sites d'injection existants et de ceux pour lesquels les études de raccordement ont été réalisées (jalon D2) conduisent à la saturation de la zone de Longeville les Saint-Avoid au 2^{ème} trimestre 2027, de la zone de Warcq (Charleville) au 3^{ème} trimestre 2027, des zones de Revigny-sur-Ornain, Herbéviller, Ahun (Guéret) et Vouziers au 1^{er} trimestre 2028, des zones de Saint-Lô, Saint-James (Avranches) et Château-Thierry au 2^{ème} trimestre 2028, de la zone de La Ferté-Bernard au 1^{er} semestre 2028, et des zones de Etrechet (Châteauroux), Loudun, Amiens-Boves et Amiens-Nord au 2^e trimestre 2029.

S'agissant des niveaux du critère technico-économique I/V de ces projets, la CRE constate que :

- Ceux des zones de La Ferté-Bernard, Loudun, Vouziers, Longeville les Saint-Avoid, Warcq (Charleville), Amiens-Boves, Saint-James (Avranches) et Etrechet (Châteauroux) sont inférieurs au plafond de 4 700 €/Nm³/h.
- Au moins un projet de cogénération est nécessaire au respect du niveau du critère I/V des rebours de Revigny-sur-Ornain, Herbéviller, Saint-Lô, Château-Thierry, Amiens-Nord et Ahun (Guéret). Ces projets de cogénération ne disposent pas, à date, de dépôt de garantie. L'article D. 453-23 du code de l'énergie dispose que, lorsque certains éléments principaux nécessaires à la production de biogaz existaient à la date de demande de l'étude de raccordement, une garantie financière doit être constituée auprès du gestionnaire de réseau avant que le programme d'investissements ne soit soumis à la CRE. La CRE considère que l'absence de garantie doit effectivement conduire à ne pas comptabiliser les volumes de projets de cogénération à une maturité D4 ou supérieure. En revanche, pour la validation des études rebours, les projets de cogénérations sont soumis au même niveau d'engagement financier que les projets « classiques » pour les jalons D1-D2. En considérant un jalon de maturité D1-D2 pour les projets de cogénérations concernés, le critère I/V est alors respecté pour les rebours de Revigny-sur-Ornain, Herbéviller, Saint-Lô, Château-Thierry, Amiens-Nord et Ahun (Guéret).

Conclusion

La CRE approuve le lancement des études de rebours pour les zones de La Ferté-Bernard, Loudun, Ahun (Guéret), Vouziers, Herbéviller, Longeville les Saint-Avoid, Warcq (Charleville), Revigny-sur-Ornain, Amiens-Boves, Amiens-Nord, Château-Thierry, Saint-Lô, Saint-James (Avranches), et Etrechet (Châteauroux) et les dépenses relatives à ces phases d'études, pour un montant de 2,1 M€ (dont 0,64 M€ en 2026).

²⁶ [Délibération de la CRE du 14 novembre 2019 portant décision sur les mécanismes encadrant l'insertion de biométhane dans les réseaux de gaz](#)

Bilan des dépenses liées aux rebours approuvées pour 2026 :

Approbation des dépenses prévisionnelles liées aux rebours en 2026 (M€)	Demande de NaTran	Après ajustement de la CRE
Réalisations de rebours	2,9	1,5
Lancement d'études de rebours	0,64	0,64
Total	3,5	2,1

A ces dépenses s'ajoutent celles des investissements déjà approuvés lors des exercices antérieurs :

Dépenses prévisionnelles en 2026 liées aux rebours approuvés lors des exercices précédents	Montants (M€)
Mis en service en 2026	2,5
En cours de réalisation en 2026	31,8
En études	1,0
Total	35,2

Décision de la CRE

En application des articles L. 134-3 et L. 431-6 II du code de l'énergie, les gestionnaires de réseaux de transport de gaz doivent transmettre leurs programmes annuels d'investissements à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) pour approbation. Dans le cadre de cette délibération, la CRE fait le bilan des dépenses 2025 définitivement arrêtées par NaTran en début d'année 2026, approuve son programme d'investissements 2026 révisé pour prendre en compte les ajustements intervenus depuis son approbation en mars 2026, et approuve les nouveaux projets et programmes pluriannuels.

Bilan d'exécution du programme d'investissements pour l'année 2025

En ce qui concerne l'année 2025, la CRE note que les dépenses réalisées (410 M€) sont en hausse de 1,1 % par rapport au programme révisé à mi-année (405,6 M€), et que cette évolution est due principalement à des reports ou révisions de projets.

M€	Approuvé 2025	Révisé 2025	Réalisé 2025
Fluidification	7,2	5,2	4,3
Obligation Service Public Acheminement Qualité	32,4	32,5	33,5
Environnement	29,3	46,2	50,9
Sécurité	96,2	97,0	102,1
Obsolescence	63,4	66,7	64,2
Raccordements	70,5	62,9	62,0
SI métiers	32,6	39,2	40,9
Autres	55,5	55,8	52,1
Total	387,1	405,6	410,0

Programme d'investissements révisé pour l'année 2026

En ce qui concerne l'année 2026, la CRE constate que l'état d'exécution à mi-année du programme d'investissements présenté par NaTran (529,5M€) est en baisse de 13,7 % par rapport au programme approuvé en mars 2026 (613,6 M€).

La CRE approuve pour l'année 2026 le budget d'investissements révisé présenté par NaTran à l'exception des projets de réalisation de rebours de Luçon, Vitré, Le Mans, et Vire-Flers.

Le budget d'investissements révisé se répartit de la façon suivante :

M€	Approuvé 2026	Révisé 2026 (demande NaTran)	Révisé 2026 (approbation CRE)
Fluidification	10,3	10,3	10,3
Obligation de service public Acheminement Qualité	22,2	21,4	21,4
Environnement	48,0	45,8	45,8
Sécurité	299,9	213,1	213,1
Obsolescence	63,6	61,7	61,7

Raccordements	73,8	74,7	73,3
SI métiers	35,1	38,0	38,0
Autres	60,7	64,4	64,4
Total	613,6	529,5	528,1

Approbation de nouveaux projets

La CRE approuve les dépenses relatives à la réalisation de douze rebours pour un montant total de 33,6 M€ à terminaison et de quatorze études rebours pour un montant total de 2,1 M€. La CRE approuve la réalisation du rebours de Salaise-sur-Sanne, soit 2,7 M€ à terminaison, sous réserve qu'une participation de tiers permette de respecter le critère I/V de la zone de Salaise-Beaurepaire. La CRE approuve également la réalisation du rebours de Thiviers, soit 2,8 M€ à terminaison, sous réserve du versement de l'acompte d'au moins 50 % de la participation de tiers. La CRE approuve enfin le remplacement d'une section du DN500 Normandie à Trouville-la-Haule pour 9,1 M€, ainsi que les adaptations du réseau proposées par NaTran pour permettre, d'une part, l'extension de la ligne de tramway T8 entre Saint-Denis et Aubervilliers et, d'autre part, l'augmentation de la capacité de livraison à Orsay.

L'approbation du programme d'investissements ne préjuge pas du traitement tarifaire de ces dépenses.

Toute modification du programme d'investissements devra être soumise à la CRE pour approbation.

Dans le cadre classique de la procédure d'examen annuel des investissements, la CRE demande à NaTran de lui présenter, avant le 30 juin 2027, le bilan définitif d'exécution de son programme d'investissements pour l'année 2026, ainsi qu'un point d'avancement des principaux projets engagés.

La présente délibération sera publiée sur le site internet de la CRE et notifiée à NaTran. Elle sera par ailleurs transmise aux ministres chargés de l'économie et de l'énergie.

Délibéré à Paris, le 23 juillet 2026.

Pour la Commission de régulation de l'énergie,

La présidente,

Emmanuelle WARGON