

Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N°240



Réunissant 450 membres, France Hydrogène fédère les acteurs de la filière française de l'hydrogène structurés sur l'ensemble de la chaîne de valeur : des grands groupes industriels développant des projets d'envergure, des PME-PMI et start-ups innovantes soutenues par des laboratoires et centres de recherche d'excellence, des associations, pôles de compétitivités et des collectivités territoriales mobilisés pour le déploiement de solutions hydrogène.

Contact :
anjali.armoudom@france-
hydrogene.org

Le point de vue de France Hydrogène sur la 3^e Stratégie de développement des mobilités propres (SDMP)

EN BREF

France Hydrogène salue la publication du projet de Stratégie de Développement des Mobilités Propres (SDMP), document stratégique essentiel pour décarboner les mobilités terrestres, notamment professionnelles. Néanmoins, les ambitions affichées sous-estiment le rôle clé de l'hydrogène, en priorisant l'électrification et les biocarburants pour les usages non électrifiables, malgré les limites de ces derniers, notamment la dépendance aux importations de matières premières essentielles à la fabrication des batteries et aux importations de biomasse, les difficultés de bouclage anticipées et le fléchage des biocarburants à réaliser sur certains secteurs (maritime, aérien ...) dans ce contexte contraint.

Face aux besoins spécifiques de certains usages professionnels intensifs l'hydrogène constitue une solution zéro-émission adéquate, mature et complémentaire aux batteries. Soutenir son déploiement représente une opportunité stratégique pour renforcer la souveraineté industrielle française, avec une filière intégrée de grands groupes et de PME/ETI innovantes figurant parmi les leaders européens ou mondiaux, toutes créatrices de valeur et d'emplois créatrice de valeur et d'emplois. **En 2023, elle représentait 8 000 emplois, et d'ici 2035 pourrait en représenter 36 000 et contribuer à réduire de près de 3 milliards d'euros le déficit commercial français (soit 4%), en particulier grâce aux exportations d'équipements et de véhicules.**

France Hydrogène appelle donc à **une reconnaissance accrue du potentiel de l'hydrogène dans le projet de SDMP.**

1. Reconnaître le rôle de l'hydrogène dans le mix énergétique envisagé à horizon 2030

France Hydrogène regrette l'absence d'hydrogène dans la consommation finale d'énergie domestique projetée à 2030 (figure 4, p. 26) soulignant son rôle complémentaire crucial à l'électrification pour décarboner les transports routiers lourds et intensifs.

Sur les 6,6 millions de fourgons circulant en France, la Plateforme Française de l'Automobile a identifié que l'hydrogène sera nécessaire pour adresser en zéro émission environ 15% du parc en 2035 du fait de contraintes opérationnelles et typologies d'usages inadaptés pour les solutions batterie. Les constructeurs français se sont positionnés stratégiquement sur ces marchés.

De même, pour atteindre les objectifs de réduction de 45% d'émissions prévu par le règlement européen de réduction de CO2 pour la vente de poids lourds, en s'appuyant sur les conclusions de la filière automobile française, le parc en France pourrait atteindre 6 000 camions à hydrogène en 2030.

Recommandation n°1 : remplacer la dernière phrase du premier paragraphe (§) de la page (p.) 26 par la phrase : « Ces usages difficilement électrifiables pourraient se tourner vers l'hydrogène, solution énergétique décarbonée adaptée à ces profils intensifs et contraints (car usages professionnels) ».

Recommandation n°1.bis : amender la mention évoquée ci-dessus comme suit : «

réorienter le mix énergétique des poids lourds vers le zéro-émission (électrique et hydrogène) ».

2. Scénario de développement des véhicules à faibles émissions

Seules les motorisations électriques, hybrides rechargeables, GNV/bioGNV sont mentionnées dans les scénarios de déploiement du projet de SDMP 3. France Hydrogène regrette l'absence d'hydrogène dans les parts de vente des véhicules utilitaires légers, des poids lourds et des cars en 2030.

Recommandation n°2 : En s'appuyant sur les cibles de déploiement présentées ci-dessus, France Hydrogène préconise donc :

- L'ajout de la phrase : « La part de fourgons hydrogène dans les immatriculations neuves atteint les 10% pour un parc de l'ordre de 60 000 véhicules hydrogène en 2030 » ;
- L'ajout de la phrase : « La part de poids lourds à hydrogène (pile à combustible et à combustion interne) augmente pour atteindre 6%¹ pour un parc de 6 000 véhicules à hydrogène en 2030 ».

3. Levier spécifique à l'énergie

France Hydrogène regrette l'absence de mention du levier extra-budgétaire de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (TIRUERT).

Recommandation n°3 : France Hydrogène recommande donc d'insérer le levier ci-

dessous :

- **Inscrire un signal stable et pluriannuel du niveau de valorisation des certificats de distribution d'énergies décarbonées dans la TIRUERT refondue afin de les rendre compétitives avec le contrefactuel diesel.** Cette prévisibilité est déterminante pour que les utilisateurs puissent engager des investissements dans la conversion de leurs flottes vers des solutions zéro-émission.

4. Leviers spécifiques aux fourgons à hydrogène

France Hydrogène salue les leviers proposés dans la section « *mettre la technologie au service de la réduction de l'intensité carbone* », comme le malus écologique et le verdissement des flottes, mais regrette l'absence d'incitations spécifiques pour les fourgons hydrogène ou zéro-émission.

Recommandation n°4 : intégrer les leviers ci-dessous dans le tableau de synthèse p.34 et dans la partie « Décarboner les flottes professionnelles » p.69:

- **Soutenir la demande en fourgons à hydrogène sur les premières années de déploiement (2025-2028)** afin de permettre aux constructeurs de monter en cadence et **d'atteindre le seuil de 10 000 véhicules par an, permettant ensuite d'adresser un marché sans subsides publics ;**
- **Etendre le malus écologique aux fourgons carbonés, avec un barème adapté et ne portant éventuellement que sur les grandes flottes**

d'entreprises. Les fourgons acquis par ces sociétés représentent quasiment **65% des immatriculations annuelles des utilitaires de catégories N1** (égal ou moins de 3,5 tonnes), soit 180 000 immatriculés en 2023. En appliquant par exemple une **taxe CO2 à hauteur de 500€ par fourgon** sur cet échantillon, il est possible de générer **90M€ de recettes par an**, qui suffisent à autofinancer le soutien ou l'achat location de fourgons zéro-émission (électrique ou hydrogène) ;

- **Instaurer des quotas contraignants de verdissement de flottes d'entreprises en zéro-émission pour les fourgons allant jusqu'à 12 tonnes, adossés à des pénalités fortes en cas de non-respect des obligations.** Les objectifs ne doivent pas être calculés sur le nombre de véhicules, ce qui conduirait à court terme à privilégier uniquement la conversion des véhicules ayant un profil d'opération adressable par des solutions batterie matures, et à reporter la conversion de la part la plus intensive et donc la plus émissive des flottes. La filière hydrogène propose d'asseoir les quotas sur une métrique de tonnes.kilomètres (ou de passagers.kilomètres pour le transport des voyageurs) ; ou d'appliquer un multiplicateur (coefficient à déterminer) pour la comptabilisation des contributions de fourgons à hydrogène dans l'atteinte des cibles, visant à représenter cette substitution à des véhicules diesel aux profils particulièrement intensifs et donc émissifs

5. Leviers spécifiques aux camions à hydrogène

France Hydrogène salue les leviers proposés pour décarboner le transport de marchandises, tels que la modulation CO2 aux péages et le verdissement des flottes. Cependant, la place réservée à l'hydrogène reste marginale dans le panel des vecteurs énergétiques finaux.

Recommandation n°5 : France Hydrogène propose donc d'amender les deux leviers énoncés ci-dessus et d'intégrer des leviers ci-dessous dans le tableau de synthèse p.34 et dans la partie « Décarboner les flottes professionnelles » p.83:

- **Mettre en place des quotas contraignants de flottes de camions en zéro-émission sur les chargeurs, assis sur une métrique de tonnes.kilomètres.** France Hydrogène salue la prise en compte de ce levier dans le projet de SDMP 3 et appelle à l'approfondir en précisant la métrique de calcul. Pour que ces quotas puissent être suffisamment incitatifs, il conviendra de les associer avec des pénalités financières ;
- **Pérenniser a minima le bonus écologique ouvert aux camions hydrogènes et électriques à hauteur de 50 000€/véhicule ;**
- **Lancer un appel à projets dédié aux véhicules lourds hydrogène de façon similaire à celui ouvert aux camions électriques ;**
- **Ajouter « hydrogène » après électrique pour le retrofit et**

remplacer « électromobilité » par « mobilité zéro-émission » (1er § p.85). Le retrofit hydrogène offre une opportunité clé pour accélérer le déploiement des stations hydrogène et optimiser leur utilisation et rendre ainsi la filière économiquement viable sans soutien public. Des entreprises françaises comme GCK et Hyliko se positionnent sur ce marché, contribuant à la relocalisation des activités industrielles en France et permettant de renforcer les investissements dans les 5 gigafactories d'équipements-clés pour les véhicules hydrogène. En plus de ses avantages économiques, le retrofit présente deux bénéfices environnementaux majeurs : il remplace les véhicules thermiques polluants par des véhicules zéro émission ce qui permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'ordre de 30 % et il prolonge la vie des composants en recyclant les véhicules thermiques, réduisant ainsi l'empreinte écologique du secteur.

6. Levier spécifique aux stations hydrogène

France Hydrogène regrette l'absence d'évocation des stations hydrogène dans la Stratégie et plus particulièrement dans les leviers. Seules les stations IRVE sont mentionnées pour accompagner le déploiement des camions électriques contrairement à la réglementation européenne AFIR qui, elle, intègre bien les bornes électriques et les stations de recharge hydrogène.

Recommandation n°6 :

- **Mettre en œuvre un mécanisme de reversement de capacité pour le financement annualisé, sur 8 à 10 ans, de la sous-utilisation initiale des « stations hydrogène AFIR », le long des axes RTE-T et sur les nœuds urbains.** Le soutien financier à l'achat ou la location des premiers véhicules, lié à un travail de planification territoriale et de concertation avec les gestionnaires de flottes, doit permettre à des stations d'atteindre, ou de déployer des stations de recharge hydrogène atteignant rapidement un taux d'utilisation suffisant pour être viables économiquement, sans soutien public. Pour optimiser les investissements dans l'infrastructure de recharge hydrogène, un surdimensionnement initial des 68 stations prévues par le règlement AFIR est néanmoins nécessaire.

Conclusion

Les recommandations proposées par France Hydrogène répondent à deux objectifs majeurs : reconnaître le rôle de l'hydrogène dans l'atteinte de nos cibles climatiques et industrielles ; donner la prévisibilité nécessaire à la réussite de la Stratégie nationale hydrogène.

L'intégration des différents objectifs mentionnés à la SDMP à son texte d'application devra également s'accompagner d'un soutien cohérent sur le plan financier et réglementaire.