

Making EU climate goals an industrial reality

Ce document fournit des détails quand aux propositions associées au manifeste européen de France Hydrogène.

1. Poursuivre l'effort de décarbonation tout en apportant un soutien aux usages de l'hydrogène

1.1. Cible climatique

Confirmer une cible climatique à 2040, et ajouter une cible climatique intermédiaire à 2035. Les cibles décennales entraînent aujourd'hui des risques de report trop importants des efforts à mener, notamment pour structurer les filières industrielles nécessaires à la décarbonation des « *hard-to-abate sectors* ».

1.2. Complémentarité des énergies renouvelables et du nucléaire

Entériner définitivement que les renouvelables et le nucléaire sont des leviers complémentaires essentiels pour la décarbonation de l'Union, et qu'à ce titre ces deux énergies (et leurs dérivés) doivent être traitées de la même façon dans l'ensemble du cadre européen législatif et financier. Une directive sur la décarbonation, neutre technologiquement, est un moyen de reconnaître la contribution de toutes les énergies bas-carbone dans l'atteinte des objectifs climatiques et le renforcement de l'autonomie stratégiques de l'Union.

Exemple 1

Pièce encore manquante du Paquet Fit for 55, l'Energy Taxation Directive (ETD) devra refléter ces deux piliers en donnant le bon signal fiscal de renchérissement des énergies fossiles ; et en traitant équitablement renouvelables et nucléaire.

Le même niveau de taxation devra ainsi être appliqué entre hydrogène renouvelable (RFNBOs) et hydrogène bas-carbone non-fossile (dont l'hydrogène électrolytique produit à partir d'électricité nucléaire), y compris après 2033.

Exemple 2

*Il est essentiel de **publier rapidement l'acte délégué définissant l'hydrogène bas-carbone, et attribuer un contenu carbone spécifique à l'électricité sous PPA nucléaire, en cohérence avec la méthodologie adoptée pour l'électricité renouvelable.***

1.3. Soutenir les usages pertinents de l'hydrogène en structurant la demande

Cela passe principalement par 3 catégories d'actions :

- **Industrie : déployer des outils européens ambitieux et coordonnés pour garantir l'atteinte des objectifs d'utilisation d'hydrogène non-fossile dans l'industrie fixés par la directive RED3 (articles 22a et b)**, qui vient fixer des obligations aux industriels tout en leur créant des débouchés. [*Les recommandations détaillées de France Hydrogène sur le sujet sont à retrouver ici.*](#)
Ce volet, qui doit être ouvert avec la publication des RED3 Guidances de la Commission, attendues pour juin, sera la **clé-de-voute du succès de la stratégie hydrogène européenne et du maintien des industries de base sur le territoire de l'Union**. Pour la sidérurgie, des quotas d'acier bas-carbone non-fossile dans le secteur de l'automobile doivent être mis en place pour valoriser à l'aval les produits des unités de DRI fonctionnant à l'hydrogène.
- **Transport maritime : rouvrir le règlement FuelEU Maritime pour y ajouter post-2030 des quotas d'utilisation de carburants de synthèse non-fossiles** (hydrogène, e-méthanol, e-ammoniac, e-GNL), dans le même esprit que le règlement ReFuelEU Aviation. Le règlement adopté en 2023 est insuffisant pour structurer les chaînes de valeur de production d'e-fuels maritimes qui constitueront pourtant à terme le levier indispensable et majoritaire de décarbonation complète du secteur, une fois que les réductions d'émissions permises par le GNL et les biocarburants avancés (dont le stock est limité) auront été plafonné.
- **Mobilité routière : introduire un quota, reposant sur les chargeurs, de réception des marchandises (en poids ou volume) avec des camions zéro-émission (batterie et hydrogène)**. Ce quota devra être croissant dans le temps et finir à 100%. Le règlement CO₂ poids-lourds a envoyé le bon signal pour la structuration d'une offre en camions zéro-émission, tandis que le règlement AFIR a envoyé le bon signal pour le déploiement de l'infrastructure liée. Mais la portée de ces textes sera limitée ou ralentie sans cristallisation claire de la demande en camions zéro-émissions. Faire reposer indirectement une obligation de conversion progressive des flottes de camions sur les chargeurs, qui ont la capacité à payer, doit compléter de manière efficace les jalons posés sur la décarbonation du transport routier lourd dans le paquet Fit for 55, et accélérer les investissements européens dans les infrastructures et chaînes de production liées.

2. Agir sur les leviers de réindustrialisation et structurer la chaîne de valeur

2.1. Utiliser et renforcer le cadre fixé par le NZIA et le CRMA

Pour maîtriser les chaînes de valeur stratégiques et assurer la compétitivité des industries liées, il faut désormais déployer les outils nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés par le NZIA et le CRMA. Il s'agira en particulier :

- d'élaborer les **dispositifs de soutien financier manquants pour dérisquer les investissements** ;
- **mais également de recourir à des mesures ciblées et efficaces de défense commerciale** en réponse à des pratiques d'Etats tiers favorisant leur production nationale (e.g critères d'éligibilité aux subventions) et/ou bloquant la structuration de chaînes de valeur européennes (politique organisée de dumping pour étouffer la concurrence).

2.2. Renforcer et opérationnaliser l'approche européenne des réseaux énergétiques

Se doter d'une vision intégrée à 2050 des réseaux électrique et hydrogène (en lien avec les éventuelles infrastructures gazières devenues disponibles), **et lancer un Plan d'investissement coordonné massif dans ces réseaux**. En particulier, une directive ou un règlement relatif à l'infrastructure du réseau électrique européen – réduction des délais d'octroi des autorisations et permis, priorisation et mutualisation des raccordements ... - serait utile pour débloquer les investissements dans le réseau afin de faciliter le déploiement des énergies renouvelables et des électrolyseurs, tout en tenant compte des besoins fondamentaux en matière d'équilibrage du réseau.

2.3. Aligner l'EU-ETS avec nos objectifs de décarbonation de l'industrie

Ajuster l'EU-ETS aux nouvelles ambitions climatiques pour 2040 et garantir une tarification robuste du carbone, avec la stabilisation d'un prix plancher du CO2 donnant la visibilité pour les investisseurs et les consommateurs. Intégré au Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), le secteur de l'hydrogène perdra progressivement le bénéfice de l'allocation gratuite de quotas carbone de 2026 à 2034, ce qui associé à un prix du CO2 robuste sera un levier vers l'iso-compétitivité de l'hydrogène non-fossile vis-à-vis de ses contreparties fossiles dans l'industrie. Par ailleurs, dans un contexte de compétition internationale accrue et d'incertitudes sur l'impact de la mise en œuvre du MACF, la pérennisation du régime autorisant les aides d'Etat aux secteurs les plus exposés au risque de fuite carbone sera cruciale pour que l'Europe puisse maintenir la compétitivité de sa base industrielle.

3. Garantir une souveraineté énergétique et industrielle

3.1. Industries de base énérgo-intensives

Mettre en place un Plan pour le maintien et la compétitivité de nos industries énérgo-intensives sur le sol européen. Ce Plan devra se décliner en actions législatives et financières au cours du mandat. Une attention particulière devra être portée sur les secteurs de l'acier, des engrais, et de la chimie de base. Les actions prises dans le cadre de ce Plan devront être cohérentes avec l'objectif de décarbonation profonde de l'industrie européenne, et croiseront directement l'enjeu susmentionné de mise en œuvre ambitieuse et coordonnée des articles 22a et b de RED3 ([*Les recommandations détaillées de France Hydrogène sur le sujet sont à retrouver ici*](#)).

3.2. Maîtriser la fabrication des technologies clés à l'atteinte de la neutralité carbone

Permettre aux Etats Membres de valoriser plus explicitement le contenu local européen. Notamment dans les critères d'appels d'offres pour la production d'hydrogène renouvelable et bas-carbone, en ouvrant la possibilité d'instaurer comme critère d'éligibilité qu'une part minimale des technologies utilisées (principalement électrolyseurs) ait été manufacturée en Europe. Ou a minima rendre opérationnelles les clauses de réciprocité commerciales, permettant d'écarter des appels d'offres des technologies en provenance d'Etats déployant eux-mêmes ces critères protectionnistes dans leurs appels d'offres (e.g Etats-Unis, avec l'Inflation Reduction Act).

Il est nécessaire de prévoir un critère d'éligibilité de ce type dans la Hydrogen Bank, en ligne avec les objectifs fixés dans le NZIA.

4. Orienter les outils de financement pour aider au décollage de la filière et permettre la prise de Décisions Finales d'Investissement (FID)

4.1. Pour une politique monétaire cohérente avec nos objectifs climatiques et industriels

Réformer le rôle de la Banque centrale européenne (BCE) pour faire de la politique monétaire européenne l'un des piliers de notre décarbonation et prise d'autonomie stratégique : en fixant un taux d'intérêt bas et stable pour les projets capitalistiques indispensables à la décarbonation (renouvelables, nucléaire, hydrogène, réseaux énergétiques ...), utilisant des produits stratégiques fabriqués en Europe (technologies listées dans le NZIA). Maîtriser l'inflation est indispensable à la transition énergétique, mais le relèvement des taux directeurs impacte fortement la compétitivité et le lancement des projets. Nous devons résoudre ce paradoxe fondamental en prenant le problème à la racine, c'est-à-dire conserver le mandat général de la BCE sur l'inflation mais extraire certaines activités ciblées de la politique monétaire générale.

4.2. Outils de financement de la production d'hydrogène

- **Ouvrir la Hydrogen Bank au financement de la production d'hydrogène bas-carbone non-fossile (pas uniquement RFNBO) et accentuer l'effort financier.** Les mesures hydrogène du Paquet Fit for 55 reconnaissent désormais cette complémentarité entre renouvelables et nucléaire, et il faut prendre acte de ce cadre législatif dans les instruments de financement de l'Union. Par ailleurs, comme souligné dans l'étude d'impact de la Commission européenne pour une cible climatique à 2040, les défis inhérents au déploiement de l'hydrogène propre dans les délais visés sont nombreux : dans ce cadre, il apparaît indispensable de miser sur l'ensemble des atouts technologiques et énergétiques différenciés des Etats membres, plutôt que de les opposer.
- **Accélérer la validation des mécanismes nationaux de soutien à la production d'hydrogène**, et ne pas utiliser *l'auktion-as-a-service* de la Hydrogen Bank comme une référence unique : en l'état, cela viendrait par exemple entraver les efforts d'Etats souhaitant soutenir une production d'hydrogène non-fossile (pas exclusivement RFNBO) et/ou favoriser le recours à des électrolyseurs européens, et serait donc en contradiction avec les objectifs climatiques et industriels fixés par l'Union.

4.3. **Aérien : prévoir une 1ère taxe européenne sur les effets non-CO₂ de l'aviation, et flécher les recettes issues de cette taxe vers le financement de la production européenne de kérosène de synthèse.**

Les systèmes en place (EU-ETS Aviation) ou en cours d'adoption (Energy Taxation Directive) ciblent les effets CO₂ du transport aérien. Or, l'impact climatique réchauffant du secteur provient également d'effets dits non-CO₂ ([note technique disponible ici](#)), dont les *contrails* constitueraient la composante principale. Dans un contexte d'incertitudes scientifiques sur l'impact réchauffant exact des effets non-CO₂ de l'aérien, une bonne régulation fiscale doit combiner les impératifs suivants :

- Ne pas attendre. La construction d'outils fiscaux de décarbonation sectorielle prend du temps, et a des impacts immédiats sur la structuration de projets industriels : nous devons envoyer dès maintenant le signal que ces effets non-CO₂ font bien parti du scope du régulateur.
- Être sans-regret en accompagnant le secteur aérien dans la réduction simultanée de ses effets non-CO₂, qui nécessitent un approfondissement scientifique, et de ses effets CO₂, totalement certains.

Une première taxe modérée dont les recettes seraient ensuite fléchées vers le financement de projets de production européenne de e-SAF coche l'ensemble de ces cases :

- La combustion d'e-SAF permet en effet de réduire substantiellement la génération de traînées de condensation.
- **Les e-SAF sont la famille de carburants présentant le plus haut niveau de réduction des émissions de CO₂ (à leur production) par rapport à un carburant conventionnel.**
- L'atteinte des quotas de distribution d'e-SAF en Europe à 2030 est un défi majeur, et le secteur aérien a donc un intérêt à un mécanisme de financement de ces projets.

Les recettes issues de cette taxe devront également financer des études sur les effets non-CO₂ de l'aérien, et plus particulièrement les *contrails* : il est indispensable d'accélérer sur la compréhension fine de ces phénomènes.