



A l'attention de Monsieur François Bayrou,
Premier ministre,

À l'attention de Monsieur Philippe Tabarot,
Ministre chargé des Transports

À l'attention de Monsieur Marc Ferracci,
Ministre chargé de l'Industrie et de l'Énergie

À l'attention de Madame Agnès Pannier-Runacher,
Ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche

Paris, le 25 février 2025

Objet : Réaffirmer pleinement le rôle de la mobilité routière hydrogène

Madame, Messieurs les ministres,

Se limiter à la solution électrique à batterie pour décarboner le transport routier lourd de marchandises fait peser un risque majeur sur la capacité des transporteurs et des chargeurs à poursuivre efficacement leurs activités économiques dans le cadre du renforcement des régulations environnementales.

Cette vision privilégiant la batterie au détriment de l'hydrogène s'est construite essentiellement sur une logique de rendement sans tenir compte des retours d'expériences des chargeurs et des transporteurs. Elle repose en outre sur plusieurs biais :

- Un comparatif entre une filière naissante et une filière soutenue depuis une décennie - à juste titre – dans un cadre où les dispositifs de soutien existants sont réservés à la batterie.
- Des rapports qui se trouvent invalidés lorsque le législateur doit les traduire concrètement en obligations : ainsi la proposition de loi sur le verdissement des flottes (centrée sur la batterie) est-elle conçue, par le niveau des obligations et l'exclusion des grands fourgons du périmètre, pour que les quotas ne portent ni sur les fourgons les plus lourds, ni sur ceux à usage intensifs (25% du parc, mais 75% de ses émissions).

Or, la mobilité à hydrogène peut répondre, en complément à la batterie, aux contraintes opérationnelles spécifiques du transport lourd et intensif (fourgons, camions, bennes à ordures, autobus, autocars) : autonomie, capacité de chargement et puissance appelées importantes. Cette solution a été identifiée par les utilisateurs comme particulièrement pertinente pour les camions parcourant plus de 80 000 km par an pour la distribution régionale ou les long-courriers, et sur des fourgons devant parcourir plus de 250km/jour.

Devant ce constat, un tissu industriel français structuré s'est développé sur les fourgons et poids lourds hydrogène, intégrant des acteurs de premier plan sur la pile à combustible, la motorisation thermique hydrogène et le retrofit (en



particulier Symbio, Forvia, OPMobility, GCK, Hyliko, EHM Motors, Ataway, HRS). La chaîne de valeur mobilité routière hydrogène représentait déjà 8000 emplois en France en 2023. Selon le cabinet d'études BDO, si l'on met en place les conditions pour concrétiser son potentiel, cette chaîne de valeur mobilité hydrogène pourrait représenter 36 000 emplois d'ici 2035, et contribuer à hauteur de 3% à la réduction du déficit commercial français (export des technologies, nécessitant un marché d'amorçage domestique).

Ne pas reconnaître l'hydrogène comme une solution pertinente pour certains usages spécifiques reviendrait à ignorer les besoins et les risques émis par les utilisateurs et à préparer des dépendances industrielles futures alors qu'un tissu industriel national se construit. L'enjeu est bien de conserver une ligne politique claire tout en maintenant un positionnement industriel de la France fort dans la course mondiale à la mobilité zéro émission.

A l'heure où des documents programmatiques structurants (PPE3, SNBC3, Stratégie hydrogène) sont en cours de finalisation et dans un cadre budgétaire que nous comprenons contraint, nous, représentants de fournisseurs de solutions technologiques, des chargeurs et transporteurs, souhaitons vous rencontrer afin de montrer tout le potentiel de l'écosystème français et l'intérêt pour la France de se positionner sur la mobilité routière lourde à hydrogène.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre demande et restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Madame, Messieurs les ministres, l'expression de notre très haute considération.

Yann de Feraudy
Président de France Supply Chain

Yann Colin
Président de la Coalition Rétrofit
Hydrogène

Philippe Boucly
Président de France Hydrogène

A propos de :



Think and **Do Tank**, regroupant plus de 450 **entreprises et écoles** adhérentes, 800 membres actifs engagés au sein de nos projets, et une audience de 7 000 acteurs, nous favorisons l'échange et l'action collective pour une Supply Chain **plus robuste et plus responsable**.

Parmi nos adhérents : MICHELIN, RENAULT, LVMH, INTERMARCHE, ARKEMA, SAINT GOBAIN, L'OREAL, GEODIS, DB SCHENKER, LA POSTE, ISLI/KEDGE, UNIVERSITES, AFTRAL/STELI ...



La Coalition Rétrofit H2 est un collectif regroupant 27 membres et 17 partenaires issus de l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité lourde, transporteurs, chargeurs, constructeurs, équipementiers, financiers, collectivités. Ensemble, nous nous engageons à promouvoir la mobilité hydrogène à travers les usages. Notre association représente plus de 10 000 véhicules lourds en exploitation sur le territoire français.



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.