

Hydrogène bas carbone : le gouvernement revoit fortement à la baisse ses objectifs

Les prévisions de capacités de production à 2030 sont abaissées de plus de 30 %, à 6,5 gigawatts. Les capacités en service sont actuellement extrêmement faibles.

En manque de commandes, mais aussi en manque de cadre, voilà des mois que les industriels attendaient la révision de la stratégie française pour le développement de l'hydrogène bas carbone. Le gouvernement a fini par présenter ce document de 30 pages, mercredi 16 avril, avec des objectifs fortement revus à la baisse, « une nécessaire mise à jour », selon son euphémisme.

La version initiale de septembre 2020 fixait un cap de 6,5 gigawatts (GW) de capacités de production d'hydrogène bas carbone dans le pays à l'horizon 2030, grâce à des électrolyseurs tournant à partir de l'électricité renouvelable ou nucléaire. Dans une consultation présentée en décembre 2023, l'exécutif envisageait même 10 GW pour 2035.

Aujourd'hui, tous ces curseurs ont reculé. Le gouvernement fixe désormais à la filière l'ambition d'aller jusqu'à « jusqu'à 4,5 GW d'électrolyse en France » pour 2030 – l'équivalent d'une baisse de plus de 30 % par rapport à l'objectif initial – et à 8 GW pour 2035. A l'euphorie initiale a succédé une certaine prudence. Au décompte de 2024, selon l'organisation professionnelle France Hydrogène, le total des capacités déjà en service n'était que de... 0,035 GW.

« Plus de temps que prévu »

« La phase d'industrialisation et le déploiement des premiers projets de taille industrielle ont pris plus de temps que prévu », convient le document, présenté par les ministres Agnès Pannier-Runacher (transition écologique), Marc Ferracci (à l'industrie et à l'Énergie) et Philippe Tabarot (aux transports). « Ce décalage est notamment lié aux enjeux de maturité des technologies d'électrolyse, au coût de production qui reste élevé, et à la mise en œuvre progressive du cadre appliqué au secteur. »

Le gouvernement précise les secteurs dans lesquels l'hydrogène décarboné est censé jouer « un rôle majeur » : raffinage, chimie, engrais, sidérurgie. Il s'agira notamment de remplacer de l'hydrogène gris, c'est-à-dire celui produit à partir de gaz fossile, une énergie responsable du dérèglement climatique. Dans le domaine des mobilités lourdes, l'accent est davantage mis sur l'aviation et le transport maritime – et non plus sur la mobilité routière, pour laquelle « le moteur électrique à batterie » reste, selon la stratégie révisée, « la solution décarbonée la plus efficace énergétiquement et la plus économique ». Pour autant, l'Etat compte lancer un appel à projets pour le déploiement de véhicules utilitaires légers, à travers un soutien à l'achat. Une « bonne nouvelle » pour Loïc Voisin, président d'HySetco.

Depuis 2020, l'Etat a soutenu plus de 150 projets liés à l'hydrogène bas carbone, avec en perspective, selon ses calculs, 8 000 emplois directs à la fin de la décennie. Des aides

principalement pour stimuler l'offre, avant même la demande. Mais, parmi les 9 milliards d'euros d'argent public fléché d'ici à 2030, il ne précise pas la somme déjà effectivement versée.

Déplacement dans Doubs et le Territoire de Belfort

Sur ce total, l'exécutif prévoit à présent environ 4 milliards d'euros pour « un mécanisme de soutien à la production d'hydrogène » sur quinze ans, permettant l'émergence d'une capacité de 1GW en plusieurs tranches. Le propos étant ici de compenser la différence de prix entre l'hydrogène « vert » (à partir d'électricité renouvelable) et l'hydrogène « gris » (à partir d'énergies fossiles). « L'Etat se dote des outils à la hauteur de ses ambitions », veut croire Matthieu Guesné, président du producteur d'hydrogène Lhyfe, basé à Nantes.

En revanche, le document ne s'étend pas sur les possibilités d'interconnexions, le projet franco-espagnol BarMar n'étant pas envisagé à l'horizon 2030. A ce stade, « le gouvernement continue de prétendre que la France n'aura pas besoin d'aller chercher un complément d'hydrogène à l'étranger », regrette Pierre-Etienne Franc, directeur général de Hy24, gestionnaire de fonds d'investissement.

Jeudi 17 avril, le ministre Ferracci se déplacera dans le Doubs et le Territoire de Belfort. Notamment sur le site industriel de Gen-Hy, à Allenjoie (Doubs), qui pourra compter sur un soutien public de près de 100 millions d'euros pour la construction d'une usine de fabrication d'électrolyseurs.

Mais aucun passage n'est prévu par le village de Foussemagne (Territoire de Belfort) : faute de commandes pour des électrolyseurs, après avoir inauguré son usine en juin 2024, le fabricant McPhy cherche déjà un repreneur, depuis le 10 avril. Selon un article de La Tribune paru le 15 avril, le groupe belge John Cockerill serait intéressé. Contacté par Le Monde, il ne l'a pas confirmé officiellement. En tant que « projet important d'intérêt européen commun », l'Etat français a fléché, depuis 2022, 114 millions d'euros d'aides publiques pour cette usine, dont environ un tiers a déjà été versé à ce jour.

[Cet article est paru dans Le Monde \(site web\)](#)