

# Réponse à consultation sur la révision du règlement AFIR

Avril 2026

Réunissant 300 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.

L'hydrogène bas-carbone et renouvelable, via la pile à combustible et le moteur à combustion interne, est un complément indispensable à la batterie électrique pour décarboner la mobilité routière, et en particulier la mobilité lourde et intensive.

## Périmètre de la réponse

France Hydrogène concentre sa réponse sur **l'Article 6** du règlement AFIR, qui prévoit que des stations à hydrogène devront être installées tous les 200 km le long du réseau central RTE-T et dans tous les « nœuds urbains » d'ici au 31 décembre 2030. Le propos concernant les véhicules routiers lourds, les propositions embarquent également l'Article 4 du règlement.

### **Synthèse des recommandations :**

Réviser à la baisse les obligations de l'AFIR contribuerait à alimenter une crise de confiance sur l'ensemble de l'édifice du Fit for 55 et son objectif de décarbonation. Il faut au contraire un choc de confiance, en alignant l'ensemble des signaux réglementaires distillés parfois de manière éparse. En ce sens, **France Hydrogène recommande de maintenir en l'état les objectifs prévus aux Articles 4 et 6 du règlement AFIR, et d'annoncer que le cadre serait complété par les éléments suivants :**

- Mise en place d'obligations d'utilisation de véhicules zéro-émission reposant sur les chargeurs, et en phase avec la cible climatique 2040 ;
- *Frontloading* à venir des revenus de l'ETS2 dont un fléchage stratégique pour atteindre les objectifs des Articles 4 et 6 ;
- Soutien public qui serait établi sous une forme permettant à l'Etat de récupérer son investissement initial, voire de faire un bénéfice, à partir de l'atteinte du taux d'utilisation correspondant au seuil de rentabilité de la station.

## Maintenir le cap : la confiance, clé-de-voûte fragile des politiques climatiques et industrielles européennes

Adopté il y a moins de trois ans, le règlement AFIR entre actuellement en phase de révision. Alors que de premières velléités émergent quant à la suppression ou au report important de certaines obligations de déploiement d'infrastructures de ravitaillement, **France Hydrogène tient à alerter sur les conséquences majeures qu'auraient de nouveaux reculs dans l'AFIR :**

- une perte de confiance généralisée des acteurs de la chaîne dans la volonté de l'Union européenne de passer aux véhicules zéro-émission, avec pour conséquence de mettre en péril une chaîne de valeur technologiquement prête ;
- un renforcement systémique des attaques contre les autres réglementations visant la décarbonation du transport routier, chaque type d'acteur (constructeur, transporteur, Etat) considérant que ses investissements risquent d'être échoués, les conditions réglementaires n'étant pas réunies pour que le zéro-émission présente une valeur suffisante ;

- une augmentation des coûts objectifs de la transition du transport routier (moins de massification des nouvelles solutions, risque accru répercuté dans le coût du capital ...) alimentant rétroactivement les deux premiers points, pénalisant les acteurs ayant déjà investi dans leur décarbonation et fragilisant tout un écosystème en cours de déploiement.

France Hydrogène rappelle à ce titre que [l'ACEA a fait du maintien et renforcement de l'AFIR](#) une condition sine qua non pour prendre les investissements permettant de se conformer aux normes d'émissions reposant sur les constructeurs. Pour les poids-lourds, dont le poste de coût carburant peut représenter plus de trois fois le prix d'achat du véhicule sur sa durée de vie, cette assurance de la disponibilité de l'infrastructure et de son déploiement à l'échelle – indispensable pour distribuer un carburant à prix compétitif – est d'autant plus vitale. Alors que 2026 doit être une année charnière sur le plan législatif et réglementaire pour la décarbonation des poids-lourds – révision des normes VECTO et potentielle initiative sur le verdissement des flottes de fret routier –, un recul maintenant sur l'AFIR entraînerait un cycle négatif sur les autres régulations.

Par ailleurs, tout éventuel recul sur l'AFIR doit être lu dans le sillage de la réouverture des normes CAFE en décembre 2025 : au-delà des secteurs directement concernés par tel ou tel article du règlement, cela pourrait **alimenter une crise de confiance généralisée sur la « force de la loi » en Europe**, lorsqu'il s'agit de l'ensemble issu du Paquet Fit for 55.

Dans le cadre de sa réouverture, le règlement AFIR et en particulier son Article 6 doivent être **préservés en l'état, et complétés par ailleurs en 2026 par les pièces manquantes du cadre réglementaire pour stimuler une demande en camions zéro-émission qui soit en phase avec les objectifs infrastructurels appliqués aux Etats**. En cas de révision du règlement, il pourrait éventuellement y avoir une différenciation des objectifs entre les Etats-membres avec les flux de transport routier de marchandise les plus importants (Allemagne, France, Benelux, Italie, Espagne, Danemark, Suède...) dans lesquels les objectifs seraient inchangés, et les Etats-membres où des flux de transport plus réduits pourraient justifier un certain décalage des objectifs.

### Mettre le reste du cadre en phase avec l'AFIR (en particulier Articles 4 et 6)

#### Créer un marché du camion zéro-émission via des obligations reposant sur les chargeurs

Le problème principal sur l'AFIR relève aujourd'hui des incertitudes quant au déploiement de véhicules permettant aux stations d'atteindre les taux de charge nécessaires à la viabilité économique. La solution ne réside donc pas dans l'abaissement des objectifs, mais bien dans la création d'une plus grande confiance dans la demande future en « carburants » pour le fret zéro-émission (électricité et hydrogène).

A l'instar de ce qui est initié en France via l'Article 18 du Projet de loi-cadre sur les transports, la Commission européenne dispose pour cela d'un levier majeur : **mettre en place des obligations de passage en zéro-émission, reposant sur les chargeurs, avec des pénalités en cas de non-respect**. Alors que les poids-lourds sont par définition des flottes professionnelles, l'obligation ne doit pas ici être dimensionnée comme un complément pour inciter les constructeurs à investir dans des lignes de production de camions zéro-émission : ce doit être pris comme la clé-de-voûte de la décarbonation du fret. En ce sens, **il est nécessaire de mettre en place des obligations qui soient pleinement alignées avec l'objectif climatique à 2040 que s'est fixée l'Union européenne. Ci-dessous la proposition chiffrée de France Hydrogène :**

Year	% of tonne-kilometers travelled with zero-emission trucks
2030	17,5%
2033	43%
2035	61%
2037	79%
2040	90%

La sécurisation d'une telle trajectoire stimulerait l'investissement privé dans les infrastructures électriques et hydrogène contribuant aux objectifs des Articles 4 et 6 de l'AFIR. Cela permettrait également à la puissance publique de soutenir plus facilement le déploiement initial de l'infrastructure, mais aussi d'envisager des formes de participation (*de-risking*) conduisant à une récupération voire rentabilisation de l'investissement public initial.

Par ailleurs, le fret routier concentrant environ un quart de la consommation d'énergies fossiles du transport routier au sein de l'UE, une telle trajectoire serait sécurisante pour les Etats sur les prix futurs de l'ETS2. *[A l'inverse, revenir sur les Articles 4 et 6 de l'AFIR induirait un ralentissement fort de la décarbonation du transport routier lourd, et donc une augmentation parallèle des tensions anticipées sur l'ETS2, avec forte exposition des ménages, alimentant une contestation des Etats sur le système ; c'est le choix entre une logique transactionnelle positive ou négative qui se joue ici]*

## Frontloader les revenus de l'ETS2 pour financer les infrastructures relatives aux Articles 4 et 6 de l'AFIR

En parallèle de la mise en place d'obligations reposant sur les chargeurs, il est important de prévoir les modalités d'accélération du soutien et financement des infrastructures de ravitaillement pour poids-lourds (bornes de recharge électriques et stations de ravitaillement hydrogène).

Comme mentionné plus haut, il existe un lien étroit entre ces obligations (AFIR et verdissement des chargeurs) et succès de l'ETS2, en permettant de diminuer structurellement la tension future sur les ménages les plus exposés au prix du carbone. En ce sens, il paraît stratégique :

- de *frontloader* les revenus de l'ETS2, ce qui pourrait rapporter 50 milliards d'euros sur la période 2025-2027<sup>1</sup> ;
- d'en flécher une partie sur le déploiement des stations de ravitaillement hydrogène et bornes de recharge électrique pour poids-lourds, en phase avec les Articles 4 et 6 de l'AFIR. Cela pourrait se faire dans une nouvelle mouture du CEF-T, spécifique aux Articles 4 et 6 AFIR.

## Mode de soutien aux infrastructures : socialiser les gains

Le *frontloading* des revenus de l'ETS2 et son bon fléchage permettent une accélération du financement des infrastructures : on s'extrait ainsi de la contrainte budgétaire pour atteindre les objectifs des Articles 4 et 6 du règlement AFIR.

Par ailleurs, bien calibrées, des obligations d'utilisations de véhicules zéro-émission reposant sur les chargeurs, assurent à ces infrastructures l'atteinte à terme de taux d'utilisation permettant de dégager une rentabilité.

Dans cette perspective, **le soutien public au déploiement des infrastructures pourrait être structuré comme un investissement conditionnel plutôt qu'une subvention, via des mécanismes contractuels liant niveau d'utilisation et flux financiers**. Concrètement, les financements issus de l'ETS2 pourraient être attribués dans le cadre d'appels d'offres intégrant des contrats de type garantie de revenus : la puissance publique compenserait temporairement l'écart entre les recettes effectives et un niveau cible, afin de couvrir la sous-utilisation initiale des infrastructures.

À mesure que le taux d'utilisation progresse, ce soutien serait automatiquement réduit puis interrompu. Une fois un seuil de maturité atteint, un mécanisme symétrique s'enclencherait, prévoyant le reversement à la puissance publique d'une part des revenus générés (ou l'activation de redevances), permettant ainsi une récupération progressive de l'investissement initial.

Un tel modèle permet non seulement une juste répartition de l'effort et des gains entre le privé et le public, mais mettrait également les Etats dans une position mécaniquement plus favorable au maintien des obligations dans le futur, puisque co-bénéficiaire des flux économiques liés à ces obligations. Dans une période de backlash, c'est une manière de verrouiller politiquement le dispositif.

**France Hydrogène propose ainsi que les revenus ETS2 *frontloadés* et fléchés vers les infrastructures, soient utilisés dans une forme de *capacity-payment*, finançant la sous-utilisation initiale de certaines infrastructures (retenues par appels d'offres).**

<sup>1</sup> [Delivering the ETS2 : do or die time for the European Green Deal ?](#) Institut Jacques Delors, Phuc-Vinc Nguyen, novembre 2025