

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 septembre 2019

## ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 329

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Pupponi

-----

**ARTICLE 1ER A****RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 67 par la phrase suivante :

« Afin d'assurer le déploiement de la mobilité hydrogène, l'État se fixe un objectif de 100 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2023 et un objectif d'au moins 400 à 1 000 stations d'avitaillement en hydrogène à l'horizon 2028. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement propose d'inscrire dans la loi l'objectif de déploiement de 100 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2023 et de 400 à 1 000 stations de recharge à hydrogène d'ici à 2028, en cohérence avec les cibles du Plan de déploiement de l'hydrogène.

Le développement des carburants alternatifs tels que l'électricité et l'hydrogène représente un levier décisif pour la transition écologique du secteur des transports. Les véhicules électriques par batterie et à hydrogène permettent d'atténuer l'impact environnemental des déplacements (émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques) et de limiter la dépendance des transports à l'égard du pétrole.

Il appartient, en conséquence, d'accélérer le déploiement concomitant de ces véhicules zéro émission et des infrastructures de recharge associées. L'article 41 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a ainsi fixé un objectif d'au moins sept millions de points de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030. Le Plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique prévoit des objectifs pour 2028 de 20 000

---

à 50 000 véhicules utilitaires légers, et de 800 à 2000 véhicules lourds, ainsi qu'une cible haute de 1 000 stations.

Loin de s'opposer aux véhicules par batterie, les véhicules à hydrogène s'inscrivent en complémentarité d'usages en ce qu'ils sont mieux adaptés aux mobilités lourdes et intensives, grâce à une autonomie et un temps de recharge comparables aux véhicules thermiques. L'arrêt de la commercialisation des véhicules émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à l'horizon 2040 nécessitera le développement d'un mix énergétique diversifié et requiert une implication de l'État et des collectivités territoriales. Il est nécessaire d'assurer de la visibilité aux entreprises pour faciliter les investissements dans des technologies de véhicules propres.

Cette ambition doit dès lors pouvoir pleinement s'inscrire parmi les priorités de la politique d'investissement de l'État en matière de transports, en particulier la priorité n° 4 visant à développer l'usage des mobilités les moins polluantes.

Le présent amendement propose d'inscrire dans la loi l'objectif de déploiement de 100 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2023 et de 400 à 1 000 stations de recharge à hydrogène d'ici à 2028, en cohérence avec les cibles du Plan de déploiement de l'hydrogène.

Le développement des carburants alternatifs tels que l'électricité et l'hydrogène représente un levier décisif pour la transition écologique du secteur des transports. Les véhicules électriques par batterie et à hydrogène permettent d'atténuer l'impact environnemental des déplacements (émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques) et de limiter la dépendance des transports à l'égard du pétrole.

Il appartient, en conséquence, d'accélérer le déploiement concomitant de ces véhicules zéro émission et des infrastructures de recharge associées. L'article 41 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a ainsi fixé un objectif d'au moins sept millions de points de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030. Le Plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique prévoit des objectifs pour 2028 de 20 000 à 50 000 véhicules utilitaires légers, et de 800 à 2000 véhicules lourds, ainsi qu'une cible haute de 1 000 stations.

Loin de s'opposer aux véhicules par batterie, les véhicules à hydrogène s'inscrivent en complémentarité d'usages en ce qu'ils sont mieux adaptés aux mobilités lourdes et intensives, grâce à une autonomie et un temps de recharge comparables aux véhicules thermiques. L'arrêt de la commercialisation des véhicules émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à l'horizon 2040 nécessitera le développement d'un mix énergétique diversifié et requiert une implication de l'État et des collectivités territoriales. Il est nécessaire d'assurer de la visibilité aux entreprises pour faciliter les investissements dans des technologies de véhicules propres.

Cette ambition doit dès lors pouvoir pleinement s'inscrire parmi les priorités de la politique d'investissement de l'État en matière de transports, en particulier la priorité n° 4 visant à développer l'usage des mobilités les moins polluantes.