



Sommaire

Introduction

- 1 – Les limites du centralisme énergétique
- 2 – Le couplage nucléaire et énergies locales : vers un modèle stable et résilient
- 3 – Les stations satellites : l'accélérateur de la filière
- 4 – Modèle économique et fiscalité : débloquer l'investissement local
- 5 – Impact territorial et industriel : relocaliser et recréer de la valeur
- 6 – Recommandations : faire de l'hydrogène local un pilier de France 2030
- 7 – Mobilité hydrogène : déclencher la demande, préserver l'industrie

Conclusion

Auteur : Olivier Le Strat

CEO H2Gremm

Président des 7 Technopoles de Bretagne

Président du comité PHAR Région Bretagne

07/2025

Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

Introduction

2025 marque un tournant dans la manière dont la France envisage sa transition énergétique. Alors que les tensions géopolitiques, la volatilité des marchés de l'énergie et les limites des modèles centralisés mettent en évidence nos fragilités structurelles, une double urgence s'impose : restaurer la souveraineté énergétique et accélérer une décarbonation réaliste.

Cette tension entre déploiement rapide, soutenabilité budgétaire, et ancrage industriel est au cœur des revues de projets menées par la Direction générale des entreprises dans le cadre de France 2030. Le rapport de la Cour des comptes du 4 juin 2025 a agité un spectre : celui d'une filière hydrogène fragilisée par des promesses non tenues et des modèles inadaptés aux réalités territoriales.¹

Pourquoi ? Parce que la stratégie nationale a été pensée comme un mégaprojet industriel, sans ancrage territorial. Parce que les décideurs ont structuré l'offre en amont, sans partir des usages réels. Et surtout, parce qu'on a oublié une évidence : l'hydrogène peut, et doit, être produit localement, tel un carburant au service des besoins de terrain.

C'est là que se joue la bascule, sortir d'un hydrogène centralisé, importé, transporté, dépendant et vulnérable, pour passer à un hydrogène local, produit sur place, stocké là où il est utile, utilisé directement par ceux qui en ont besoin : artisans, collectivités, agriculteurs, logisticiens.

Pour autant, la remise en question de certains projets ne doit pas être interprétée comme un désaveu de l'hydrogène lui-même, mais comme le signal clair de la nécessité de compléter une approche centralisée par une approche plus locale capable de créer de la valeur au plus près des usages. Elle appelle une nouvelle stratégie : plus modulaire, distribuée, répliquable. Une stratégie fondée sur la puissance du socle nucléaire couplée avec des énergies locales stockées (sans injection directe d'électricité dans le réseau) et pilotée, pour redonner aux citoyens, aux territoires et aux entreprises les clés de leur autonomie par un hydrogène de terrain, un carburant local et décarboné.

Ce livre blanc explore cette voie complémentaire et prometteuse. Il propose une grille de lecture opérationnelle de la transition à travers l'hydrogène local, en analysant les écueils passés, les solutions techniques existantes, les modèles économiques soutenables, et les leviers de politique publique à mobiliser. Il est le fruit d'une conviction : la transition réussie sera sobre, stratégique, et territoriale.

En amont, quelques questions structurantes s'imposent :

- **Peut-on exiger des citoyens** qu'ils s'équipent de véhicules 30 % plus chers qu'il y a dix ans, alors même que leur pouvoir d'achat est grevé par l'augmentation du coût de la vie ?
- **Peut-on espérer une adhésion populaire** à la transition si elle détruit l'emploi industriel local au profit d'importations massives de composants ou produits finis ?
- **Peut-on décemment subventionner** des voitures électriques dont 80 % des batteries viennent de Chine, au risque d'accélérer la désindustrialisation européenne ?
- **Peut-on parler de décarbonation sérieuse** si l'on ignore l'empreinte carbone réelle des chaînes logistiques mondialisées ?
- **Peut-on bâtir une transition énergétique stable et souveraine** si les ressources matérielles et les incitations fiscales sont entre les mains de nos concurrents stratégiques ?

¹ <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-soutien-au-developpement-de-lhydrogene-decarbore>

Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

1 – Les limites du centralisme énergétique

Depuis les grands programmes gaziers et électriques d'après-guerre, la France s'est bâtie sur un modèle énergétique centralisé et sécurisé. Ce modèle reposait sur plusieurs piliers :

- Une production massive, concentrée dans des centrales nucléaires ou hydrauliques,
- Un transport à très haute tension sur de longues distances,
- Une distribution descendante,
- Une planification publique centralisée,
- Des usages stables et prévisibles,
- Un accès à l'énergie égalitaire et garanti.

Ce modèle a longtemps été un atout. Mais il atteint aujourd'hui ses limites. Ce modèle, performant et cohérent au XXème siècle, montre aujourd'hui ses limites dans un monde fragmenté, numérique et décentralisé.

Les projets hydrogène des années 2020 ont reproduit ce biais : des hubs massifs (infrastructure centralisée de grande capacité destinée à produire, stocker et distribuer de l'hydrogène à une échelle industrielle), concentrés dans quelques zones industrielles, pensés pour alimenter des flottes encore inexistantes. Cette vision, insuffisamment appuyée par une planification territoriale, a sous-estimé deux facteurs essentiels :

1. Le besoin de proximité pour les usages professionnels diffus (artisans, logisticiens, TPE rurales).
2. La nécessité de construire la demande pas à pas, en déclenchant les premiers usages là où ils sont faisables rapidement.

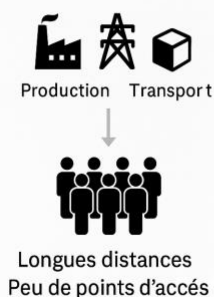
Le résultat est un retard dans le déploiement des solutions de mobilité (entraînant parfois une sous-utilisation de ses équipements), des décaissements publics suspendus, et un scepticisme croissant sur la filière. Pire : ces échecs ponctuels jettent le discrédit sur l'ensemble des solutions hydrogène, y compris les plus agiles.

Le contexte impose une évolution du modèle. Non pas en abandonnant les hubs, mais en les complétant systématiquement par un maillage territorial fondé sur des stations satellites : compactes, autonomes, répliquables, compatibles avec des usages concrets. C'est ce que la DGE commence à appeler une "approche modulaire".

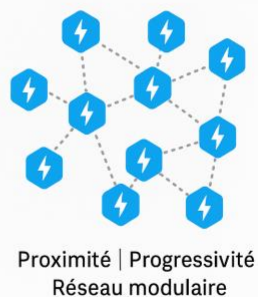
Les limites du centralisme énergétique imposent une planification adaptée aux réalités du terrain.

La fin du centralisme énergétique

Modèle centralisé



Approche décentralisée



Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

2 – Le couplage nucléaire et énergies locales : vers un modèle stable et résilient

La France dispose d'un atout unique en Europe : un parc nucléaire capable de produire, de façon décarbonée, près de 70 % de son électricité. Pourtant, entre 2022 et 2024, ce potentiel a été sous-exploité, avec un facteur de charge réel tombé sous les 75 %, en raison d'arrêts techniques, mais aussi d'une variabilité de la demande mal anticipée. Ce sous-emploi représente un gaspillage systémique de capacité de production : une énergie stable et pilotable disponible, mais non exploitée.

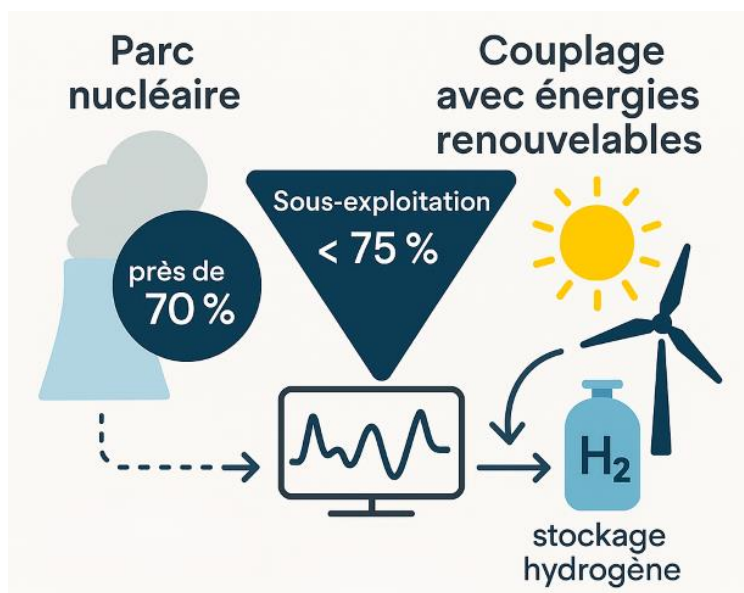
Dans le même temps, les énergies renouvelables intermittentes (photovoltaïque (PV), éolien) montent en puissance, mais au prix de défis majeurs pour le réseau : saturation, injection non prévisible, recours aux batteries et aux flexibilités coûteuses.

Le couplage nucléaire + ENR locales autoconsommées, avec stockage hydrogène, au travers de mini-stations de production d'hydrogène constitue une troisième voie, stratégiquement avantageuse :

- Il permet d'absorber une partie des surplus de production nucléaire en période creuse (nuits, week-ends), contribuant ainsi à un meilleur taux d'utilisation des centrales. Cette optimisation prolonge leur durée de vie économique et en réduit le coût unitaire de production.
- Il valorise les pics solaires sans injection, via stockage local,
- Il transforme cette énergie en mobilité ou en usage thermique, au plus près du besoin,

Ce modèle n'exige ni grand réseau, ni flexibilité numérique centralisée. Il repose sur la sobriété technologique, la réplification massive de petits systèmes, et une coordination territoriale. Une mini-station hydrogène locale, connectée à des panneaux solaires photovoltaïques ou au réseau, rend de multiples services énergétiques.

C'est aussi une manière de remettre les territoires au cœur de la transition en dépassant l'opposition stérile entre nucléaire et renouvelables. Le couple devient la clef de la stabilité nationale et de la liberté locale.



Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

3 – Les stations satellites : l'accélérateur de la filière

Dans les plans hydrogène nationaux comme européens, l'accent a été mis sur le développement d'hydrogènes dans des bassins industriels et dans la constitution d'une infrastructure de recharge à l'échelle nationale : des stations de grande capacité (de plusieurs centaines de kilogrammes ou tonnes d'hydrogène par jour), parfois adossées à des projets industriels lourds. Or, cette infrastructure, essentielle à moyen terme, n'est pas en suffisance pour initier la dynamique de la demande.

Les mini-stations hydrogène locales (appelées satellites dans la suite du texte), quant à elles, sont compactes, modulaires, à plus faible coût, et peuvent être installées directement sur site : chez un logisticien, un agriculteur, une collectivité, une PME ou une concession automobile. Leur rôle est d'amorcer les usages, de déclencher les premiers pleins, de valider les parcours techniques et économiques de l'hydrogène.

Ces stations, de un à quelques dizaines de kg d'hydrogène produits par jour, intègrent la production, le stockage et la distribution sur place. Leur installation est rapide (quelques jours) et leur exploitation accessible à des structures locales.

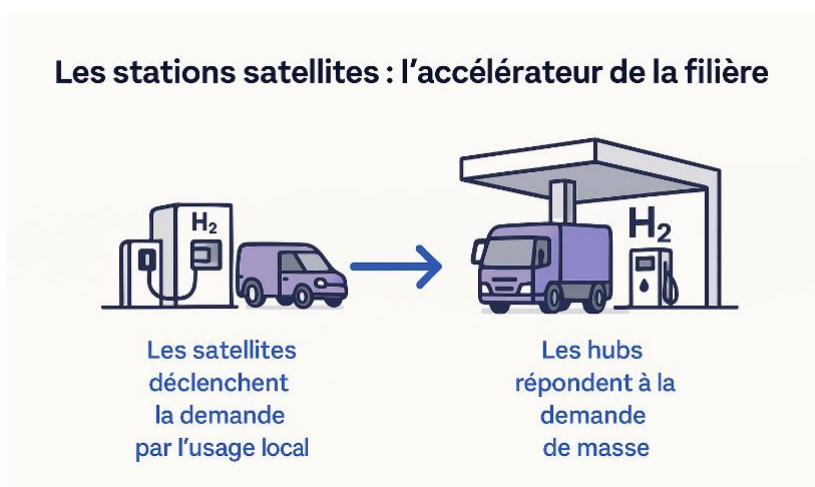
Malgré ces atouts, elles sont ignorées des appels à projets, souvent au nom d'une logique de "massification" qui n'a pas tenu ses promesses à ce jour.

Ce déséquilibre mérite d'être corrigé : en faisant des stations satellites une brique essentielle du déploiement territorial, la filière se dote d'un outil de visibilité, de retour d'expérience, et de rentabilité pour les projets d'amont.

C'est en structurant un réseau de satellites que l'on augmentera le taux d'usage des stations qualifiées de principales. Ce n'est pas l'inverse. Le réseau hydrogène ne peut être efficace que s'il part du besoin local et s'articule ensuite.

Les stations satellites de 10 kg/jour à compression électrochimique* sans pièce en mouvement, alimentées par du PV ou du réseau, autonomes, installables chez un professionnel, illustrent cette logique. Elles répondent déjà à une demande opérationnelle, exigeante (haute pureté d'hydrogène pour les piles à combustible et le stockage solide par absorption) et à des modèles d'affaires testés.

En faire une infrastructure complémentaire d'un développement d'une infrastructure nationale de mobilité, c'est accélérer l'ensemble de la filière, tout en réduisant les risques de désillusion publique.



*Technologie Quokka H2Gremm

Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

4 – Modèle économique et fiscalité : débloquer l'investissement local

L'hydrogène local ne pourra se déployer massivement qu'à condition de rendre son modèle économique soutenable pour les acteurs qui le financent : PME, agriculteurs, collectivités, logisticiens. Aujourd'hui, même si les stations satellites sont compétitives comparées aux stations centralisées, le retour sur investissement demeure incertain faute d'amortissement fiscal adapté ou de cadre d'usage stable.

Deux modèles internationaux offrent des références concrètes :

- En **Suisse**, les investissements dans l'autoconsommation énergétique sont souvent amortissables sur 5 ans, avec un avantage fiscal significatif pouvant aller jusqu'à 100% selon les cantons.
- Le **modèle LODEOM** appliqué en Outre-mer français, qui accorde une déductibilité de 100 à 120 % pour les investissements dans les équipements favorisant la résilience énergétique locale.

Inspirer la fiscalité française métropolitaine de ces modèles est une voie pragmatique. L'État n'aurait pas à financer massivement les stations, mais simplement à inciter les entreprises à les acquérir. Cela active l'épargne privée, allège les budgets publics, et crée une dynamique d'appropriation.

Par exemple, une station satellite de 10 kg/j à 150 000 € financée en leasing sur 5 ans, déductible à 100 %, devient accessible à une entreprise dont l'impôt sur les sociétés ou l'impôt sur le revenu est élevé. Ce levier est d'autant plus pertinent dans les secteurs sous pression carbone : logistique, construction, transport communal, agriculture.

Outre la déductibilité, un second levier peut être activé : la **bonification des aides à l'investissement** pour les projets incluant un volet hydrogène local autoconsommé. Là encore, la logique n'est pas de créer une nouvelle ligne budgétaire, mais d'orienter les outils existants vers les modèles vertueux.

Enfin, un cadre de **tiers-investissement** peut être promu, via des foncières énergétiques locales, permettant à des investisseurs de porter les actifs et de les louer aux utilisateurs finaux. Cette approche, testée dans les ENR, est transposable à l'hydrogène stationnaire.

Ces outils ne relèvent pas d'une utopie réglementaire. Ils existent, fonctionnent, et peuvent être mobilisés sans attendre. Il manque une chose : une volonté politique claire d'ancrer l'hydrogène dans le quotidien des territoires, par l'incitation plutôt que la dépendance à la subvention directe.



Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

5 – Impact territorial et industriel : relocaliser et recréer de la valeur

Derrière la question technique de l'hydrogène se cache une réalité politique centrale : la localisation de la valeur. Qui produit ? Qui installe ? Qui maintient ? Qui utilise ? En pariant sur des systèmes centralisés et des technologies importées, la France a été confrontée à un double effet pervers : un impact local faible et une filière peu enracinée.

Les stations satellites, en revanche, ont un effet de levier local immédiat :

- Leur fabrication peut être relocalisée en France (tôlerie, électronique, intégration)
- Leur installation mobilise des PME locales (génie civil, électricité, raccordements)
- Leur exploitation crée des emplois directs (maintenance, supervision)
- Leur usage soutient des activités non délocalisables (logistique, agriculture, mobilité communale)

Chaque station peut ainsi être le noyau d'un micro-écosystème industriel, ancré dans le territoire. Une dynamique comparable à celle des chaudières ou des PAC dans le bâtiment. En multipliant ces noyaux, on régénère un tissu productif oublié, tout en renforçant l'acceptabilité sociale de la transition.

Les effets induits sont multiples :

- **Souveraineté industrielle** : moins de dépendance aux composants en provenance d'Asie
- **Emploi qualifié** : techniciens, agents de maintenance, data-energy managers
- **Résilience locale** : autonomie énergétique partielle en cas de tension réseau
- **Formation** : opportunité pour les lycées pros, CFA, IUT d'ouvrir des filières techniques adaptées

Enfin, en termes de perception, ces stations sont visibles, concrètes, mesurables. Elles donnent une forme à l'ambition climatique, là où les grands discours peinent parfois à convaincre. Leur multiplication constitue une preuve que la transition peut être synonyme de proximité, de stabilité, et de réappropriation.

L'impact territorial de l'hydrogène local n'est donc pas une externalité positive. C'est un objectif stratégique en soi, au même titre que la décarbonation ou l'indépendance énergétique.



Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

6 – Recommandations : faire de l'hydrogène local un pilier de France 2030

Pour traduire les constats et propositions précédents en action, plusieurs mesures concrètes peuvent être portées dans les prochains mois, dans le cadre du Projet de Loi de Finances (PLF) 2026, de la Programmation Pluriannuelle de l'énergie (PPE), ou des feuilles de route France 2030.

1. **Reconnaissance officielle du modèle Hubs + Satellites** Inclure dans la PPE une mention explicite de la nécessité d'une infrastructure maillée, articulant grands hubs et stations satellites. Cette reconnaissance permettra aux appels à projets de cesser d'écartier les petites unités décentralisées.
2. **Intégration d'une déductibilité fiscale dans le PLF 2026** Ajouter un article spécifique dans la loi de finances permettant de déduire de leur résultat imposable à 100 % sur 5 ans tout investissement dans une infrastructure hydrogène locale autoconsommée (production, stockage, distribution). Inspiré de la loi LODEOM, ce dispositif mobilise l'épargne privée sans nouveau budget public.
3. **Bonification des aides France 2030** Conditionner une majoration des aides à l'intégration de stations satellites dans les projets hydrogène. L'objectif est de charger les stations du « Master plan » de recharge créant une dynamique d'usage distribuée.
4. **Lancement d'un appel à projets "1000 stations H2 locales"** Calqué sur le modèle des appels à projets TEPCV ou Territoires d'industrie, ce programme viserait à soutenir le déploiement coordonné de stations de proximité, opérées par des PME ou des collectivités, avec une logique de démonstrateur opérationnel.
5. **Création d'un label "H2 local décarboné"** Valoriser l'hydrogène vert produit localement et autoconsommé. Ce label, devant être simple dans sa mise en œuvre, pourra être utilisé par les TPE, artisans, collectivités, PME. Il pourrait aussi ouvrir droit à un bonus dans les appels d'offres ou dans l'attribution de financements, contribuant à orienter les projets vers des modèles résilients.
6. **Soutien à l'émergence de foncières énergétiques locales** Encourager, par décret ou dispositif ad hoc, la création de sociétés locales d'investissement portant des actifs hydrogène mutualisés (modèle tiers-investissement).

Ces mesures, concrètes, ciblées et compatibles avec les contraintes budgétaires, permettent de passer de l'expérimentation à la massification. Elles incarnent une transition adaptée aux territoires, à la souveraineté industrielle, et à l'urgence climatique.



Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

7 – Mobilité hydrogène : déclencher la demande, préserver l'industrie

A. Une dynamique à relancer par l'usage concret

La mobilité est la manifestation la plus visible de l'hydrogène dans la société. C'est également le segment où les promesses, mais avec retard, se sont heurtées le plus frontalement aux réalités techniques, économiques et logistiques. De nombreux hubs ont été dimensionnés pour accueillir des flottes professionnelles qui, faute de véhicules disponibles ou de plans d'usage réalistes, n'ont pas suivi.

Plutôt que d'attendre une bascule massive vers l'hydrogène, les stations satellites permettent de l'amorcer. Elles rendent possible un usage ciblé, captif, local, là où le besoin est immédiat : artisans, collectivités, agriculteurs, logisticiens régionaux. Une mini-station de 10 kg d'hydrogène, produit chaque jour sur place, permet de fournir 1 000 km de mobilité décarbonée à une petite flotte captive de VL ou 600 km pour des VUL. À cette échelle, la rentabilité devient atteignable, la logistique locale est maîtrisée, et surtout : le service rendu est visible, mesurable, et indépendant des chaînes d'approvisionnement mondialisées.

Les flottes captives sont le vecteur idéal : véhicules municipaux, utilitaires d'entretien des routes, fourgonnettes de maintenance, flottes d'intervention des artisans du bâtiment, de l'énergie ou du service à domicile. Ces véhicules roulent beaucoup, sur des parcours connus, avec des points de recharge fixes. Ils n'ont pas besoin d'un réseau national, mais d'une solution locale fiable.

Une station satellite permet une recharge à 350 bar, adaptée à la majorité des véhicules utilitaires légers à pile à combustible ou thermique. La recharge s'effectue sur site, sans rupture de charge, avec des coûts d'exploitation prévisibles.

C'est ainsi que se déclenche la dynamique : une collectivité équipe ses véhicules, installe une station, mutualise l'accès avec un agriculteur voisin ou une coopérative, puis un logisticien local suit. Le besoin crée l'infrastructure, et non l'inverse.

C'est aussi une opportunité pour le retrofit hydrogène : plusieurs acteurs français proposent de convertir des VL ou VUL thermiques en véhicules H₂, à coût compétitif. Cela permet de valoriser l'existant, de réduire le coût total de transition, et de s'appuyer sur les flottes déjà opérationnelles.

En somme, l'hydrogène ne percera pas par les hubs seuls. Il percera par la réalité quotidienne d'un agent communal qui remplit son utilitaire, d'un artisan qui recharge à la fin de sa tournée, ou d'un agriculteur qui alimente son pick-up. Ce sont ces usages modestes, concrets, quotidiens, qui feront basculer la courbe d'apprentissage, et crédibiliseront l'hydrogène dans la mobilité réelle.



Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

B. Une opportunité stratégique pour sauver l'industrie automobile européenne

La filière automobile européenne traverse une crise structurelle. Concurrencée par la Chine sur les batteries, fragilisée par des chaînes de valeur non maîtrisées, et confrontée à un ralentissement de la demande pour les véhicules électriques à batterie (VE), elle se trouve à la croisée des chemins. Face à cette réalité, une voie stratégique s'impose : miser sur un modèle hybride, différencié, combinant VE pour les usages urbains, et véhicules hydrogène (VH) pour les usages professionnels, intensifs ou interurbains.

Cette complémentarité repose sur une réalité terrain : chaque technologie a ses usages. Le VE est pertinent là où les cycles sont courts et les charges maîtrisées. Le VH, à l'inverse, s'impose pour les flottes captives, les longues tournées, ou les opérations qui nécessitent une recharge rapide et une autonomie étendue. Cette logique fonctionnelle peut structurer une offre industrielle européenne crédible, loin du tout-batterie massifié dominé par l'Asie.

Mais la technologie ne suffit pas. Pour qu'un véhicule hydrogène trouve sa place, il faut une infrastructure adaptée, modulaire, locale. C'est là qu'intervient le maillage de stations satellites : chaque site déployé permet d'activer un îlot de mobilité hydrogène, d'y connecter des véhicules adaptés (neufs ou rétrofités), et d'amorcer un cycle économique local. Ce couplage entre production, distribution et usage de proximité forme une chaîne de valeur réindustrialisable et pilotable.

Par ailleurs, le rétrofit hydrogène PL (Poids Lourd) offre un débouché immédiat pour moderniser les flottes existantes, à moindre coût, en limitant le gaspillage d'actifs déjà amortis. Ce levier, couplé à l'émergence d'une filière PAC/Piles/électrolyseurs en France, peut constituer une alternative stratégique au tout neuf sous dépendance étrangère.

Autrement dit, l'hydrogène territorial n'est pas seulement un outil de transition énergétique. C'est un levier industriel majeur : il permet de préserver les compétences, de soutenir les PME locales, de diversifier les offres produit des constructeurs, et de retrouver une marge de manœuvre stratégique.

Enfin, cette trajectoire hydrogène est aussi une réponse à un danger réglementaire imminent : la taxe CAFE (Corporate Average Fuel Economy). Cette réglementation européenne, qui pénalise fortement les constructeurs ne respectant pas une moyenne d'émissions CO₂ par véhicule vendu, pourrait devenir un facteur d'asphyxie pour les marques françaises et européennes si la part de véhicules électrifiés reste trop faible. Or, le VH, en complément du VE, permet d'élargir rapidement le portefeuille de véhicules zéro émission, sans attendre des gigafactories ou une hypothétique baisse des coûts batteries. C'est un outil de conformité stratégique.

Miser sur le VH dans les bons segments, c'est offrir à la France et à l'Europe une voie réaliste vers une souveraineté industrielle et énergétique retrouvée, tout en assurant le respect des normes européennes sans destruction d'emplois ou délocalisation industrielle.

Filière Hydrogène : hubs et stations satellites, une réponse souveraine

Conclusion – Réconcilier urgence climatique et autonomie locale

L'hydrogène local ne doit plus être perçu comme une exception périphérique au grand récit national de la transition énergétique. Il en est l'une des clés. Clé d'équilibre entre planification centrale et initiative territoriale. Clé de dialogue entre industrie lourde et résilience des TPE-PME. Clé de passage entre promesse technologique et preuve opérationnelle.

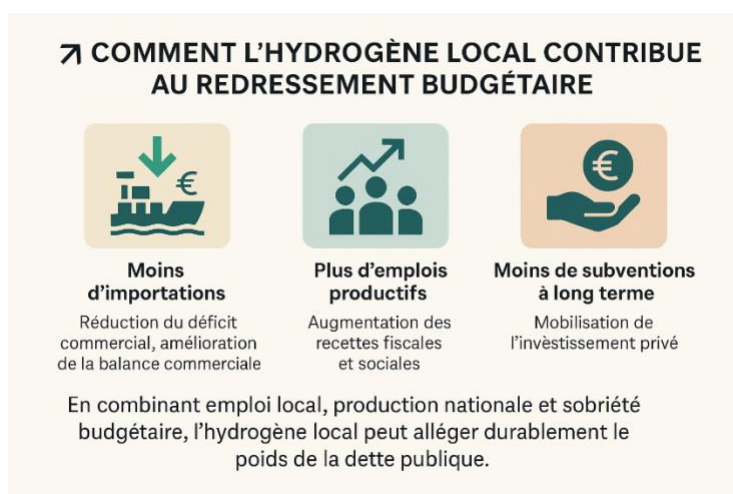
Ce livre blanc tend à démontrer qu'une stratégie répliquable, économiquement soutenable et territorialement enracinée est non seulement possible, mais est déjà amorcée. Il ne manque plus qu'une décision politique claire : faire confiance à l'agilité, reconnaître l'expérience de terrain, et structurer les bons outils pour démultiplier les initiatives existantes.

En investissant dans des solutions sobres, autonomes et circulaires, la France peut réconcilier trois impératifs trop souvent opposés : urgence climatique, développement économique, et souveraineté énergétique.

Faire la promotion de l'hydrogène local, ce n'est pas renoncer à l'ambition nationale. C'est ouvrir une voie stratégique, additionnelle, complémentaire, réaliste et concrète pour que la transition énergétique française devienne une réussite industrielle, territoriale et citoyenne. Le moment n'est pas à l'hésitation. Il est à l'action.

Enfin, l'hydrogène local est aussi un levier de développement et de désendettement durable :

- Création d'emplois non délocalisables
- Réduction des importations énergétiques
- Valeur ajoutée industrielle sur le territoire
- Développement et préservation du savoir faire
- Contribution positive à la balance commerciale
- Moins de vulnérabilité budgétaire aux crises énergétiques



L'hydrogène territorial est une réponse concrète aux défis budgétaires, industriels et stratégiques de la France : plus d'emplois et de production aujourd'hui, moins de dette demain, et une souveraineté retrouvée.