



FOCUS SUR L'HYDROGENE : UNE NOUVELLE ENERGIE EN EUROPE ET EN FRANCE

L'année 2020 n'est pas une année ordinaire, et ce pour de multiples raisons. Sur une note positive, l'une de ces raisons serait-elle que l'hydrogène propre n'est plus seulement un sujet médiatique mais est devenu réellement porteur d'espoir ? Un certain nombre de signaux politiques et d'initiatives de l'industrie, associé aux progrès technologiques dans le domaine des piles à combustible et des électrolyseurs, à la baisse des prix des énergies renouvelables et des piles à combustible et aux exigences pour la lutte contre le changement climatique, viennent soutenir cet espoir.

Ce briefing présente les principales caractéristiques de l'hydrogène propre et ses potentiels usages et dresse un aperçu des politiques et réglementations européennes et françaises.

CARACTÉRISTIQUES DE L'HYDROGÈNE PROPRE

L'hydrogène est l'élément chimique le plus abondant dans l'univers. Il s'agit d'un vecteur d'énergie qui présente un potentiel remarquable. L'énergie stockée dans sa molécule peut être libérée de multiples manières, notamment par combustion ou conversion de l'énergie chimique en électricité.

Sur Terre, l'utilisation de l'hydrogène à l'état pur nécessite un procédé d'extraction étant donné que cet élément n'est présent qu'en tant que composant de substances plus complexes, telles que l'eau. Les différents procédés mis en œuvre pour son extraction et la source d'énergie qu'ils utilisent permettent de catégoriser l'hydrogène de la manière suivante :

- Hydrogène « gris » – produit à partir de combustibles fossiles
- Hydrogène « bleu » (ou bas carbone) – produit à partir de combustibles fossiles avec captage du carbone
- Hydrogène « vert » (ou renouvelable ou propre) – produit par électrolyse de l'eau à partir d'électricité renouvelable, par traitement de biogaz ou par conversion biochimique de la biomasse.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de catégorisation spécifique pour l'hydrogène produit à partir du nucléaire. Il s'agit toutefois d'un autre procédé de production à envisager, notamment en France.

Principaux enjeux

- L'essor de l'hydrogène propre fait partie intégrante des propositions visant à atteindre l'objectif de la neutralité carbone en 2050.
- L'hydrogène bas carbone est considéré comme nécessaire durant une phase de transition.
- Le développement réussi de la chaîne de valeur de l'hydrogène est une priorité pour la Commission européenne.
- L'État français et les collectivités territoriales se sont résolument prononcés en faveur de l'objectif stratégique de développement de l'hydrogène propre.
- En France, plusieurs projets pilotes innovants sont d'ores et déjà opérationnels ou en préparation.
- Les plans de relance économique post-Covid-19 devraient permettre de débloquer un soutien financier supplémentaire important en faveur de l'hydrogène propre en France.

L'hydrogène renouvelable est en plein essor et constitue une alternative aux combustibles fossiles ainsi qu'une solution de stockage d'énergie pour les énergies renouvelables. La Commission européenne considère que seul l'hydrogène renouvelable peut être qualifié de « propre ». Il est toutefois reconnu que, pour répondre à la demande d'hydrogène dans un contexte d'accélération de sa production à grande échelle, l'hydrogène renouvelable pourra être associé à l'hydrogène bas carbone durant une phase de transition.

POTENTIEL DE L'HYDROGÈNE PROPRE

En raison de ses caractéristiques, l'hydrogène peut être utilisé dans de nombreux secteurs, notamment les transports (comme carburant pour les véhicules électriques ou dans les secteurs maritime et aéronautique), le chauffage (en combinaison ou en remplacement du chauffage au gaz naturel – technologie *power to gas*), l'électricité (l'hydrogène produit à partir d'énergie renouvelable est stocké puis reconverti en électricité pour une utilisation ultérieure – technologie *power to power*), et dans divers procédés industriels (tels que dans la production d'engrais ou dans l'industrie sidérurgique).

L'un des principaux avantages de l'hydrogène propre est la réduction des émissions de CO₂ lors de sa production et de son utilisation. Grâce à ses nombreuses applications potentielles, en particulier dans les industries à forte intensité énergétique, l'hydrogène propre pourrait jouer un rôle crucial dans la réalisation des objectifs européens de décarbonation et dans l'engagement plus large de la Commission européenne à relever les défis climatiques et environnementaux, notamment dans le cadre du Pacte Vert européen (*Green Deal*) qui vise la neutralité carbone d'ici à 2050. L'hydrogène propre pourrait également contribuer aux objectifs de décarbonation de la France et offrir un potentiel de croissance verte pour l'industrie française, un point de vue également partagé par l'Association Française pour l'Hydrogène et les Piles à Combustible (AFHYPAC).

UNE FEUILLE DE ROUTE EUROPÉENNE AMBITIEUSE

Consciente de son potentiel, l'Union européenne perçoit de plus en plus l'hydrogène propre comme une priorité essentielle pour réaliser le *Green Deal* européen et la transition énergétique propre de l'Europe.

L'Union européenne a déjà commencé à inclure l'hydrogène propre dans ses récents textes législatifs. À titre d'exemple, dans le contexte du paquet « Énergie propre » de l'UE, la directive sur les Energies Renouvelables a élargi le périmètre du mécanisme des garanties d'origine aux gaz renouvelables, dont l'hydrogène, et la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs a défini des exigences minimales pour la mise en place de ces infrastructures, notamment en ce qui concerne les points de ravitaillement en hydrogène.

La Communication de la Commission européenne publiée le 8 juillet 2020¹ présente désormais une approche holistique pour le développement d'un écosystème de l'hydrogène au sein de l'Union européenne, dont les principaux aspects sont décrits ci-dessous.

Nous vous invitons à consulter notre précédent briefing intitulé [The European Commission's Hydrogen Strategy for a Climate-Neutral Europe](#) pour plus de détails.

¹ Communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, "A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe", 8 juillet 2020, COM(2020) 301 final

La feuille de route stratégique de la Commission européenne pour l'hydrogène

La feuille de route de la Commission européenne est divisée en trois phases de développement :

- **Phase 1 (2020 à 2024)** : l'objectif stratégique est de décarboner la production d'hydrogène existante (par exemple dans le secteur de la chimie) et de promouvoir la consommation d'hydrogène dans de nouvelles applications – l'objectif est de produire jusqu'à un million de tonnes d'hydrogène propre, avec une capacité installée d'au moins 6 GW d'électrolyseurs produisant de l'hydrogène renouvelable.
- **Phase 2 (2025 à 2030)** : intégration de l'hydrogène propre dans le système énergétique avec l'extension de l'utilisation de l'hydrogène renouvelable à de nouveaux secteurs (notamment la sidérurgie et le transport) – l'objectif est de produire 10 millions de tonnes d'hydrogène propre avec une capacité installée d'au moins 40 GW d'électrolyseurs produisant de l'hydrogène renouvelable.
- **Phase 3 (2030 à 2050)** : les technologies de l'hydrogène propre devraient parvenir à maturité et être déployées à grande échelle dans tous les secteurs difficiles à décarboner.

Bien qu'axée sur l'hydrogène propre, la feuille de route reconnaît également le rôle de la production d'hydrogène bas carbone lors d'une phase de transition.

Programme d'investissement pour l'Union européenne

La Commission européenne a identifié les actions à mettre en œuvre tout au long de la chaîne de valeur de l'hydrogène et qui nécessiteront des investissements très significatifs. Ainsi, d'ici à 2030, entre 24 et 42 milliards d'euros seront nécessaires pour le développement et la construction d'électrolyseurs et entre 220 et 340 milliards d'euros seront nécessaires pour porter la capacité de production d'énergie solaire et éolienne à 80 GW-120 GW afin de fournir l'électricité nécessaire.

Afin de soutenir ces investissements et l'émergence d'un réel écosystème autour de l'hydrogène, la Commission a lancé l'Alliance européenne pour un hydrogène propre (*European Clean Hydrogen Alliance*), qui réunit les industriels, les pouvoirs publics nationaux et locaux, la société civile et d'autres parties prenantes tout au long de la chaîne de valeur de l'hydrogène. Le principal objectif de l'Alliance sera d'identifier rapidement et de constituer une réserve de projets d'investissement.

Plusieurs instruments financiers européens seront mis à disposition pour le développement de l'hydrogène. Ils comprennent notamment le programme InvestEU et le Fonds pour l'innovation du Système d'Echange de Quotas d'Emission. Les projets hydrogène pourraient également bénéficier du statut de Projets Importants d'Intérêt Commun Européen (PIIEC).

Accélération de la production

En amont, l'objectif principal est de rendre l'hydrogène compétitif par rapport aux combustibles fossiles en créant un cadre réglementaire favorable. Dans cet esprit, la Commission européenne fait plusieurs propositions parmi lesquelles :

- Mécanismes d'appels d'offres pour l'attribution de *Carbon Contracts for Difference* (CCfD), qui seraient des contrats de long-terme avec une

contrepartie publique rémunérant l'investisseur en payant la différence entre le "prix d'exercice" du CO₂ et le prix du CO₂ dans le Système d'échange de quotas d'émission (SEQUE-UE).

- Mise en place de mécanismes de soutien directs et transparents, attribués par le biais d'appels d'offres concurrentiels.
- Révision du cadre des aides d'État, y compris des lignes directrices relatives aux aides d'État pour l'énergie et la protection de l'environnement, prévue en 2021.

Vers une « dorsale hydrogène » européenne

La consommation d'hydrogène à grande échelle nécessitera des capacités de transport aux niveaux régional, national et transeuropéen. En association avec de nouvelles infrastructures dédiées, les infrastructures gazières existantes pourraient être converties pour assurer la transmission de l'hydrogène.

Cependant, des obstacles restent à surmonter :

- Les canalisations de gaz naturel existantes sont la propriété des gestionnaires de réseau qui, souvent, ne sont pas autorisés à posséder, exploiter et financer des canalisations d'hydrogène. La Commission a l'intention de réviser la législation relative au gaz pour y remédier.
- La garantie des droits d'accès des tiers, l'édiction de règles explicites sur le raccordement des électrolyseurs au réseau, ainsi que la neutralité des gestionnaires de réseau seront nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure de transport d'hydrogène.
- Un autre point à l'ordre du jour de la Commission vise à garantir la pleine intégration et l'interopérabilité de l'infrastructure hydrogène dans la planification des infrastructures de l'UE en incluant l'hydrogène dans les réseaux transeuropéens pour l'énergie et les plans décennaux de développement des réseaux.

Il est intéressant de noter qu'un groupe de onze gestionnaires d'infrastructures gazières issus de neuf États membres, dont les GRT français GRTgaz et Teréga, a spontanément présenté le 17 juillet 2020 un plan portant sur une infrastructure européenne de transport d'hydrogène, qui envisage près de 23 000 km de canalisations d'hydrogène d'ici 2040, dont environ 75 % de canalisations existantes de gaz naturel converties².

Dynamiser la demande d'hydrogène

La Commission reconnaît que des politiques de soutien à la demande seront également nécessaires compte tenu des coûts actuellement plus élevés associés à l'utilisation de l'hydrogène. À cette fin, la Commission :

- proposera des mesures visant à faciliter l'utilisation de l'hydrogène et de ses dérivés dans le secteur des transports dans le cadre de la prochaine stratégie de mobilité durable et intelligente, annoncée dans le *Green Deal* européen et devant être présentée avant fin 2020 ; et
- envisagera différentes options incitatives au niveau européen, y compris la possibilité de fixer des quotas minimaux d'hydrogène propre ou de ses dérivés dans des filières utilisatrices spécifiques (par exemple, le secteur chimique ou les transports).

² ["European Hydrogen Backbone, How a dedicated hydrogen infrastructure can be created"](#), juillet 2020

LE CADRE HYDROGÈNE FRANÇAIS

La stratégie nationale de l'hydrogène en France – les débuts

Plan hydrogène 2018

Le soutien du Gouvernement français à l'hydrogène propre a été annoncé pour la première fois dans le cadre d'un plan hydrogène en 2018. Ce plan s'articulait autour de trois axes :

- industrie – promouvoir la part d'hydrogène propre dans l'hydrogène consommé par l'industrie
- énergie – développer l'hydrogène en tant que solution de stockage de l'électricité produite par les énergies renouvelables
- mobilité – développer le transport propre, notamment à travers la construction de stations de ravitaillement en hydrogène.

Le plan initial pouvait être interprété comme envisageant l'hydrogène bas carbone comme faisant partie de l'hydrogène « propre ». Le rôle de l'hydrogène bas carbone dans la nouvelle stratégie nationale et sa part de soutien financier public reste à confirmer par le Gouvernement français.

Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) 2020³

Le développement de l'hydrogène propre et de ses usages dans les secteurs industriels, énergétique et de la mobilité sont inscrits dans la Programmation Pluriannuelle de l'énergie (PPE) adoptée en avril 2020. La PPE a pour objectif d'encadrer les actions énergétiques du Gouvernement dans les 10 prochaines années afin de garantir la neutralité carbone de la France à l'horizon 2050.

La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie fixe un certain nombre d'objectifs de développement de l'hydrogène, indiqués dans le tableau ci-dessous.

	2023	2028
Démonstrateurs de puissance « power to gas » (MW)	1 à 10	10 à 100
Taux d'hydrogène décarboné dans l'hydrogène industriel	10%	20% à 40%
Nombre de stations de ravitaillement en hydrogène	100	400 à 1,000

Loi Énergie et Climat de 2019

La loi Énergie et Climat du 8 novembre 2019 fixe un objectif de développement de l'hydrogène, en prévoyant que l'hydrogène renouvelable et bas carbone devrait représenter 20 à 40 % de la consommation d'hydrogène en 2030.

Agence de la transition écologique (ADEME)

Les financements publics au niveau national ont jusqu'à présent été principalement mis à disposition par l'Agence de la transition écologique (ADEME) au travers d'appels d'offres. En 2019, 90 millions d'euros ont été attribués à des projets de mobilité tels que des stations de ravitaillement en hydrogène. En 2020, de nouveaux appels d'offres ont été ou seront lancés par l'ADEME, et concernent par exemple le développement de l'hydrogène dans le secteur ferroviaire.

³Décret n° 2020-456 du 21 avril 2020 relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie

L'enveloppe financière initialement prévue en 2018 était de 100 millions d'euros par an sur 5 ans, bien en deçà des milliards d'euros demandés par les acteurs de l'hydrogène et, pour l'instant, loin des 9 milliards d'euros d'investissement envisagés par la stratégie nationale allemande sur l'hydrogène annoncée en juin 2020 pour donner à l'Allemagne un rôle de premier plan au sein de l'économie mondiale de l'hydrogène.

Une dynamique actuelle certaine pour le développement de l'hydrogène en France

Le niveau de soutien financier public à l'hydrogène en France devrait considérablement augmenter compte tenu des développements récents.

Plans de relance post-Covid-19

Le développement de l'hydrogène fait partie des plans de relance mis en place par le Gouvernement pour la reprise industrielle après la crise de la Covid-19.

Le plan de soutien à l'aviation⁴, pour un montant total d'aides publiques (subventions, prêts, garanties) de plus de 15 milliards d'euros, comprend 1,5 milliard d'euros sur les trois prochaines années pour concevoir « l'avion propre » de demain grâce à l'utilisation de carburants neutres en carbone tels que l'hydrogène. Le plan vise à développer un avion commercial à hydrogène venant remplacer l'A320 d'ici 2033 ou 2035 (avec un premier démonstrateur prêt dès 2026).

L'hydrogène fait également partie du plan de soutien à l'industrie automobile⁵ pour un montant total d'aides publiques de plus de 8 milliards d'euros. Le Gouvernement entend par exemple imposer aux administrations publiques l'obligation de renouveler leur flotte de véhicules avec au moins 50% de véhicules propres tels que les véhicules alimentés à l'hydrogène. De plus, le plan prévoit 150 millions d'euros pour soutenir la R&D, notamment dans les véhicules à hydrogène.

Soutien politique

Par ailleurs, les déclarations politiques récentes et réitérées indiquent clairement que l'État français est conscient de la nécessité de passer à la vitesse supérieure pour le développement de l'hydrogène propre.

Bruno Le Maire, ministre de l'Économie et des Finances, a annoncé le 30 juin 2020 que le plan de relance industriel français, qui devrait être présenté à l'automne de cette année, inclurait le développement de l'hydrogène et il aurait également évoqué un possible partenariat avec l'Allemagne.

Récemment, lors de son discours officiel du 14 juillet, le Président de la République, Emmanuel Macron, a exprimé le soutien du Gouvernement en faveur du développement de l'hydrogène pour relancer la transition énergétique et créer des emplois durables. Cette volonté a été répétée par le nouveau Premier ministre, Jean Castex, lors de son discours devant le Sénat, le 16 juillet 2020. Plus récemment encore, le 23 juillet, une centaine de parlementaires français et européens ont publié une tribune pour demander au Gouvernement la mise en place d'un plan hydrogène couvrant la totalité de la chaîne de valeur, accompagné de budgets comparables à ceux alloués par des Etats comme l'Allemagne. Ces déclarations traduisent la volonté de l'État

⁴ Plan de soutien à l'aviation publié le 9 juin 2020 sur le site du ministère de l'Économie et des Finances

⁵ Plan de soutien à l'industrie automobile publié le 26 mai 2020 sur le site du ministère de l'Économie et des Finances

français d'investir massivement dans la recherche et la production d'hydrogène en France.

Le cadre réglementaire français attendu sur l'hydrogène

Comme au niveau européen, il existe actuellement peu de législation spécifique à l'hydrogène en France. Des exigences techniques s'appliquent aux stations de ravitaillement en hydrogène (transposant la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs), mais ces exigences font figure d'exception car, de manière générale, peu de dispositions législatives ou réglementaires en vigueur sont spécifiquement axées sur l'hydrogène.

D'importants progrès sont attendus dans les prochains mois, la loi Énergie et Climat ayant habilité le Gouvernement à promulguer des ordonnances définissant le cadre juridique nécessaire afin de permettre la production, le transport, le stockage et la traçabilité de l'hydrogène (garanties d'origine) et de créer des mécanismes de soutien financier à l'hydrogène propre. La loi avait accordé un an au Gouvernement pour ce faire, soit jusqu'en novembre 2020, mais un report de quelques mois est possible en raison de la crise de la Covid-19. Le développement du cadre réglementaire français devra également être cohérent avec la nouvelle législation européenne.

La filière hydrogène française : espoirs et projets pilotes

Dans l'intervalle, l'industrie française a déjà commencé à développer des projets liés à l'hydrogène, au niveau national et au niveau international. Quelques-uns de ces projets ont déjà fait l'objet d'une publicité particulière, notamment :

- **Toulouse-Blagnac** – un projet porté par Engie Solutions et la Région Occitanie, en tant qu'actionnaires de la société de projet HyPort, avec le soutien de l'ADEME et de l'Union européenne. L'aéroport de Toulouse sera le premier au monde à accueillir une station de production et de distribution d'hydrogène.
- **Jupiter 1000** – un projet power to gas dans le port de Marseille/Fos-sur-Mer porté par GRTgaz, en partenariat, entre autres, avec RTE, Teréga, la Compagnie Nationale du Rhône et McPhy Energy, et avec le soutien de l'ADEME et de l'Union européenne, ainsi que de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Mis en service en février 2020, ce projet vise à utiliser le CO₂ produit par les installations de la zone portuaire et à l'associer à de l'hydrogène pour produire du méthane de synthèse, puis à l'injecter dans le réseau de distribution de gaz.
- **Projet Zero-Emission Valley (ZEV)** – un exemple d'initiative des collectivités territoriales en France promouvant activement l'hydrogène propre. La Région Auvergne et Rhône-Alpes a lancé en 2017 le projet ZEV pour le déploiement de 20 stations de recharge en hydrogène et une flotte de 1 000 véhicules à hydrogène dans la Région, avec le soutien de l'ADEME et de l'UE.

Ces initiatives ne sont que quelques-uns des projets lancés depuis plusieurs années en lien avec l'hydrogène en France. Et l'activité s'accélère incontestablement.

La filière hydrogène française, représentée par l'Association Française pour l'Hydrogène et les Piles à Combustible (AFHYPAC), attend désormais avec impatience une stratégie structurée de l'État.

L'AFHYPAC, dont les membres incluent des sociétés énergétiques françaises de premier plan (par ex. Air Liquide, Engie, Hynamics (filiale d'EDF) et Total), ainsi que de grandes entreprises industrielles françaises (telles que Faurecia et Michelin), a publié le 23 juillet 2020 un manifeste⁶ demandant plus de 10 milliards d'euros d'investissements publics sur la période 2020-2030 – alors qu'environ 24 milliards d'euros d'investissements privés seraient engagés sur la même période. L'AFHYPAC a également appelé à la mise en place d'une gouvernance dédiée réunissant pouvoirs publics et acteurs privés pour structurer le déploiement de l'hydrogène en France.

CONCLUSION

L'hydrogène renouvelable et bas carbone est porteur d'espoir pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de carbone et favoriser la reprise industrielle après la crise de la Covid-19. L'Europe vise à être très compétitive dans le cadre du développement d'applications de l'hydrogène propre et se positionne pour occuper un rôle de premier plan sur ce marché.

L'un des obstacles auxquels sont confrontés aujourd'hui les développeurs et les investisseurs réside dans l'absence d'un cadre juridique global pour l'hydrogène propre aux niveaux européen et national. Ce vide juridique doit être comblé pour assurer la bancabilité de grands projets, en permettant aux investisseurs d'engager leurs fonds propres et d'avoir accès au financement externe, ce qui sera essentiel pour augmenter la production d'hydrogène propre. Les acteurs de la chaîne de valeur de l'hydrogène propre attendent avec impatience la législation européenne qui sera adoptée après les débats avec les États membres sur la communication stratégique de la Commission, ainsi que le cadre réglementaire que le Gouvernement français s'est engagé à publier dans les prochains mois.

Comme ce fut le cas au début du développement de l'énergie éolienne et solaire, la filière hydrogène propre a besoin de soutien et de temps pour devenir rentable et compétitive. Un soutien des pouvoirs publics, intégrant des mécanismes de soutien financier et une législation adaptée, est donc nécessaire pour transformer l'espoir de l'hydrogène en réalité.

INFORMATION

Focus sur l'Hydrogène (*Focus on Hydrogen*) est une série de briefings édités par Clifford Chance sur les évolutions liées à l'hydrogène dans le monde. 1,008 est la masse atomique de l'hydrogène.

Pour obtenir d'autres publications sur l'hydrogène, vous pouvez consulter notre page sur le climat, le développement durable, la finance verte et les énergies renouvelables [ici](#).

Pour toute question concernant l'hydrogène dans d'autres pays, vous pouvez contacter Anthony Giustini et Andreas Formosa (dont les coordonnées sont mentionnées dans la section Contacts ci-dessous).

⁶ AFHYPAC, [Pour un plan national hydrogène ambitieux et cohérent](#), 21 juillet 2020

CONTACTS

FRANCE



Gauthier Martin
Associé
Energie et Droit Public

T +33 1 4405 5181
E gauthier.martin
@cliffordchance.com



Katrin Schallenberg
Associée
Droit de la concurrence

T +33 1 4405 2457
E katrin.schallenberg
@cliffordchance.com



Daniel Zerbib
Associé
Financement de Projets

T +33 1 4405 5352
E daniel.zerbib
@cliffordchance.com



Emmanuel Mimin
Associé
M&A

T +33 1 4405 5129
E emmanuel.mimin
@cliffordchance.com



Nadezhda Varbanova
Counsel
Financement de Projets

T +33 1 4405 2475
E nadezhda.varbanova
@cliffordchance.com



Daphné Celet
Avocate Senior
Energie et Droit Public

T +33 1 4405 5924
E daphne.celet
@cliffordchance.com

GLOBAL



Anthony Giustini
Associé

T +33 (0)1 44 05 59 26
E anthony.giustini
@cliffordchance.com



Andreas Formosa
Avocat Senior

T +44 20 7006 4421
E andreas.formosa
@cliffordchance.com

This publication does not necessarily deal with every important topic or cover every aspect of the topics with which it deals. It is not designed to provide legal or other advice.

www.cliffordchance.com

Clifford Chance, 1 rue d'Astorg, CS 60058,
75377 Paris Cedex 08, France

© Clifford Chance 2020

Clifford Chance Europe LLP est un cabinet de sollicitors inscrit au barreau de Paris en application de la directive 98/5/CE, et un limited liability partnership enregistré en Angleterre et au pays de Galles sous le numéro OC312404, dont l'adresse du siège social est 10 Upper Bank Street, London, E14 5JJ.

We use the word 'partner' to refer to a member of Clifford Chance Europe LLP, or an employee or consultant with equivalent standing and qualifications

If you do not wish to receive further information from Clifford Chance about events or legal developments which we believe may be of interest to you, please either send an email to nomorecontact@cliffordchance.com or by post at Clifford Chance LLP, 10 Upper Bank Street, Canary Wharf, London E14 5JJ

Abu Dhabi • Amsterdam • Barcelona • Beijing • Brussels • Bucharest • Casablanca • Dubai • Düsseldorf • Frankfurt • Hong Kong • Istanbul • London • Luxembourg • Madrid • Milan • Moscow • Munich • Newcastle • New York • Paris • Perth • Prague • Rome • São Paulo • Seoul • Shanghai • Singapore • Sydney • Tokyo • Warsaw • Washington, D.C.

Clifford Chance has a co-operation agreement with Abuhimed Alsheikh Alhagbani Law Firm in Riyadh.

Clifford Chance has a best friends relationship with Redcliffe Partners in Ukraine.