

A GRENOBLE ET LYON : PREMIÈRE EXPÉRIMENTATION EN FRANCE D'UNE FLOTTE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES/HYDROGÈNE

Dominique LARGERON

Le test d'ampleur a été baptisé HyWay. Cinquante Kangoo utilitaires Renault hybrides électriques et hydrogène vont être utilisés pendant un an et demi par quinze entreprises dotées de sites dans la région. Deux stations de distribution d'hydrogène vont être construites. Ce test est important pour la filière hydrogène : 80 % des acteurs français de la filière sont situés en Rhône-Alpes.



Kangoo doté d'une mini-pile à combustible du Grenoblois SymbioFCCell.

Le test va-t-il enfin réveiller les constructeurs français, très en retard en matière d'utilisation de l'hydrogène pour faire se mouvoir les véhicules ? Il faut l'espérer.

La région Rhône-Alpes va en tout cas servir de cadre à la première expérimentation jamais réalisée en France mettant en œuvre une importante flotte de véhicules hybrides électriques/hydrogène.

Ce qui freine actuellement la vente de véhicules électriques style Renault Zoé est

leur faible autonomie. Entre 120 et 140 km, selon les conditions d'utilisation pour cette dernière.

Or, un fabricant de piles à combustible utilisant l'hydrogène, SymbioFCCell à Grenoble, a mis au point une mini-pile à combustible sous la forme d'un prolongateur d'autonomie, utilisable avec seulement quelques aménagements dans les véhicules électriques actuellement sur le marché.

Autonomie portée à 300 km

Ce sont donc cinquante utilitaires Renault Kangoo électriques dotés d'une petite pile à combustible qui vont être utilisés pour ce test : grâce à cet aménagement, leur autonomie est portée à 300 km, ce qui devient très intéressant.

Le pôle de compétitivité rhônalpin Tenerrdis qui fédère près de 80 % des soixante-quinze entreprises de la filière hydrogène est à l'origine de cette opération d'ampleur.

Ce pôle dédié aux énergies propres a réussi à convaincre, au côté du CEA (Commissariat à l'énergie atomique) grenoblois, sept acteurs de la filière qui se sont regroupés pour offrir les services nécessaires au fonctionnement quotidien d'une voiture électrique/hydrogène.

Outre la société grenobloise SymbioFCCell qui a fabriqué et installé les piles à combustibles, on y trouve un poids lourd, l'Air Liquide qui va édifier deux stations de distribution d'hydrogène : dans le quartier d'Europole Grenoble sur un terrain appartenant à GEG (Gaz et Electricité de Grenoble) et au port Edouard Herriot à Lyon, sur un terrain dépendant de la STEF.

Une autre société rhônalpine, McPhy Energy apportera les électrolyseurs, tandis que la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) délivrera son expertise en matière d'énergie verte avec son système « Move in pure ».

« Nous avons pu lancer cette expérimentation parce que toutes les briques existent désormais en Rhône-Alpes pour ce faire et qu'elles sont arrivées à maturité », se félicite-t-on chez Tenerrdis.

En face, quinze entreprises ont accepté de jouer le jeu et d'utiliser chacune quelques-une de ces voitures hybrides. Outre celles directement impliquées dans le test comme l'Air Liquide ou la CNR, on retrouve DHL, La Poste, Schneider Electric, Colas, la Poste ou Linde Gas, voire encore **la société Qualit'express**, etc.

Un an et demi d'expérimentation



Le test qui va débuter prochainement est prévu pour durer un an et demi.

Une fois tirés les enseignements de cette première phase, une seconde sera lancée

avec l'objectif de produire de manière durable, à demeure, l'hydrogène à même d'alimenter les stations de distribution d'hydrogène.

Ces enseignements porteront sur les problèmes de réglementations, trop lourdes, trop tatillonnes, selon les acteurs unanimes, de la filière hydrogène, mais aussi sur le coût, l'usage, la sécurité, etc.

Il sera alors temps de lancer une telle opération au plan national, en développant sur l'ensemble du territoire des stations de distribution d'hydrogène.

« Il n'y a pas d'alternative à l'hydrogène »

Selon Xavier Vigor directeur général d'Air Liquide Advanced Technologie (*), « *Il n'y a pas d'alternative à l'hydrogène qui possède les avantages d'une voiture électrique et d'autres atouts en matière d'autonomie et de puissance...* »

Il est en effet devenu évident avec le temps que la suite logique de la voiture électrique telle qu'on la connaît et qui a du mal à se vendre en France est l'hybridation électricité/hydrogène. De nombreux constructeurs automobiles étrangers s'appêtent d'ailleurs à mettre de tels véhicules sur le marché.

Une prise de conscience dans l'Hexagone donnerait un sacré coup de pouce à la filière hydrogène/énergie de Tenerrdis qui rassemble 75 acteurs dont 60 % d'industriels et parmi eux, 65 % de TPE et PME. Dans la région, trois cents chercheurs travaillent activement sur l'énergie l'hydrogène.

Rappelons qui n'existe pas de procédé plus propre que la pile à combustible puisqu'elle ne produit que de l'eau. Pure.

(*) *Dans une interview à l'Usine Nouvelle.*