

Publireportage

JOURNÉE DE LA BRANCHE D'AVENERGY SUISSE – L'hydrogène est de plus en plus intéressant en tant qu'alternative à l'essence et au diesel. Notamment pour les entreprises.

Les véhicules à hydrogène arrivent

L'hydrogène est appelé à devenir un complément important des combustibles fossiles actuels. Et la Suisse progresse rapidement dans son développement. Les PME seront parmi les bénéficiaires. Telles sont les principales conclusions de la Journée de la branche d'Avenergy Suisse, qui s'est déroulée à Zurich le 30 octobre 2019. Plus de 200 représentants et représentants de la branche ont été informés de l'avenir de l'hydrogène en tant que vecteur d'énergie dans le domaine de la mobilité, au restaurant Metropol.

Le temps de l'hydrogène est venu, a déclaré **Roland Bilang**, le directeur d'Avenergy, devant un public de spécialistes: «La réglementation concernant le CO₂ est de plus en plus stricte dans le domaine de la mobilité, contraignant les constructeurs automobiles à trouver de nouvelles solutions.» A titre d'exemple, les véhicules utilitaires pesant jusqu'à 3,5 tonnes pourraient être soumis, pour la première fois, à des plafonds de CO₂ à respecter à partir de l'année prochaine. La menace de zones d'interdiction de circulation pour les véhicules conventionnels dans les centres-villes plane également ici et là.

«Afin d'être préparée à cette situation à un stade précoce et d'apporter une contribution importante à la protection climatique, l'industrie pétrolière s'est fortement impliquée depuis un certain temps déjà dans

la problématique de l'hydrogène, a expliqué **Daniel Hofer**. Le président d'Avenergy Suisse a évoqué, entre autres, la création de l'association pro Mobilité H2 Suisse (voir encadré).

Rolf Huber, fondateur et président du conseil d'administration de H2 Energy AG, a souligné lui aussi que l'intérêt de l'hydrogène ne réside pas seulement dans la demande prove-

nant du marché de la mobilité, mais aussi dans le fait que les fournisseurs d'électricité sont également confrontés aux défis posés par les sources d'énergie renouvelables et leurs fortes fluctuations, et considèrent l'hydrogène comme une solution valable. Le fait que cette technologie, connue en principe depuis belle lurette, connaisse aujourd'hui un essor est en grande partie lié aux

possibilités techniques. Celles-ci ne sont en effet vraiment matures et adaptées à une production à large échelle que depuis quelques années. «Aujourd'hui, des entreprises de différents secteurs ont également découvert qu'il s'agissait d'une technologie d'avenir», a poursuivi Rolf Huber, ajoutant que la Suisse est considérée comme un pionnier mondial dans la commercialisation de la technologie de l'hydrogène: «Je m'attends à ce qu'il y ait plus de 50 stations-service en Suisse d'ici à 2023, ce qui constituera probablement la densité la plus élevée au monde par rapport à la population.»

Des experts des régions concernées ont rendu compte de l'état d'avancement des pays voisins en la matière. **Tilman Wilhelm**, responsable de la communication et de la gestion des connaissances chez NOW GmbH, a donné un aperçu des

développements en Allemagne. **Nikolas Iwan**, directeur de H2 Mobility, a déclaré que l'Allemagne montrait d'ores et déjà au monde entier que l'hydrogène fonctionne dans le domaine de la mobilité. **Antonin Guez**, PDG d'Engie Schweiz, ENGIE Services AG, a expliqué que la France aussi s'apprêterait à mettre en place un vaste réseau de stations-service d'hydrogène.

Roger Hausammann, responsable technique chez Coop Mineraloel AG, a expliqué que la construction de stations-service d'hydrogène posait de nouveaux défis à la branche. Cela concerne aussi bien la logistique que les exigences en matière de sécurité. **Patrik von Vigier**, membre du comité exécutif de Traveco Transporte AG, a clairement indiqué que la disponibilité de ce carburant était décisive pour le secteur des transports.

Marcel Guerry, membre de la direction d'Emil Frey AG et directeur pour la Suisse, a présenté les défis auxquels sont confrontés les constructeurs automobiles, lors du podium qui a suivi avec la conseillère nationale **Doris Fiala**, **Martin Osterwalder**, membre du conseil d'administration d'Osterwalder St. Gallen AG, et **Christoph Scheyer**, chef de la section Mobilité de l'Office fédéral des transports.

Au plus tard après les explications de **Christian Bach**, chef du laboratoire Automotive Powertrain Technologies de l'EMPA, à Dübendorf, il devenait évident que l'hydrogène est de plus en plus intéressant en tant qu'alternative aux carburants fossiles que sont l'essence et le diesel. Et c'est tout particulièrement vrai dans le domaine des transports, donc aussi pour les PME.

Daniel Schindler
Responsable de la communication
Avenergy Suisse

PRO MOBILITÉ

Encourager le développement

L'association pro Mobilité H2 Suisse s'est donné pour objectif de créer un réseau national de stations-service d'hydrogène en Suisse. Elle a pour membres Agrola AG, la Fédération AVIA, Camion Transport AG, Chr. Cavagn AG, Coop; Coop Mineraloel AG,

le groupe Emil Frey, Emmi Schweiz AG, la coopérative fenaco, F. Murpf AG, Galliker AG, G. Leclerc Transport AG, Migrol AG, la Fédération des coopératives Migros, Shell New Fuels, SOCAR Energy Switzerland et Tamoil SA. Les membres sont donc des sociétés pétrolières et en-

treprises de transport, toutes très intéressées par la technologie de l'hydrogène et prêtes à exploiter les camions et mettre sur pied l'infrastructure de distribution d'hydrogène à titre privé. L'association est organisée et financée par le secteur privé.

Dan

HYDROGÈNE – Les véhicules à hydrogène offrent l'autonomie à laquelle les PME sont accoutumées, explique Roland Bilang, le directeur d'Avenergy Suisse.

«Effort conjoint des entreprises»



Roland Bilang, directeur d'Avenergy Suisse.

Photo: dr

Une nouvelle forme d'électromobilité émerge en Europe, particulièrement intéressante pour les PME: les véhicules équipés d'une pile à combustible et consommant de l'hydrogène. «La technologie de l'hydrogène est particulièrement intéressante dans le cas des véhicules utilitaires, et donc pour l'économie», explique Roland Bilang, le directeur d'Avenergy Suisse.

Journal des arts et métiers:
Comment fonctionnent les véhicules à hydrogène?

Roland Bilang: Ce sont en fait des véhicules électriques, mais dans lesquels la batterie de traction, qui est lourde, longue à recharger et préjudiciable à l'environnement, est remplacée par une petite pile à combustible. Celle-ci transforme l'hydrogène embarqué en eau, tout en produisant le courant continu qui alimente le moteur électrique.

Quels sont les avantages?
Contrairement aux voitures électriques à batterie, les véhicules à hydrogène ont l'autonomie à laquelle les PME sont habituées, c'est-à-dire environ 500 km par plein de carburant. Et le ravitaillement est lui aussi beaucoup plus rapide qu'une recharge de batterie, puisqu'il s'effectue en trois minutes. Cette technologie est également neutre sur le plan climatique et exempte d'émissions. De plus, les piles à combustible sont très durables et supportent de fortes sollicitations.

Où en est le développement du réseau de stations-service d'hydrogène?

L'Allemagne, en particulier, dispose d'un réseau relativement bien développé de stations-service d'hydrogène, dont la construction a également été encouragée par l'Etat. En France aussi, l'Etat subventionne la technologie de l'hydrogène à large échelle. Cependant, il semble que les véhicules à pile à combustible soient encore peu nombreux dans ces pays. En Suisse, nous adoptons une approche différente à cet égard.

Comment procède-t-on en Suisse?
Afin d'éviter le pénible dilemme de la poule et de l'œuf, nos entreprises se concentrent sur le transport de marchandises. Les exploitants de stations-service et les transporteurs de l'association pro Mobilité H2 Suisse développeront simultanément une infrastructure de réservoirs et une flotte de camions dans les années à venir. En outre, l'approvisionnement en hydrogène indigène et vert sera garanti. Cette approche

présente notamment un intérêt particulier pour les entreprises.

La technologie de l'hydrogène n'est-elle pas cantonnée à l'Europe en raison du débat sur la politique énergétique, ne suscitant que peu d'intérêt dans le reste du monde?

Bien au contraire. Lors du Congrès mondial de l'énergie à Abu Dhabi, en septembre, j'ai constaté que l'hydrogène était LE grand sujet. Le recours à cette technologie est particulièrement demandé pour les véhicules utilitaires, car il n'existe pas d'autres concepts zéro émission qui soient conciliables avec les contraintes de charge utile. Mais l'intérêt réside surtout dans le fait que l'hydrogène joue un rôle central dans la convergence des vecteurs énergétiques. L'électricité peut être transformée en vecteurs énergétiques gazeux ou liquides, et vice versa. L'hydrogène joue un rôle clé dans ce processus.

Interview: dan/Avenergy

AVENERGY SUISSE

La sécurité de l'approvisionnement

Avenergy Suisse représente les intérêts des importateurs de combustibles et carburants liquides. Les membres d'Avenergy Suisse assurent la sécurité d'approvisionnement du pays dans ses principaux vecteurs d'énergie: les combustibles et carburants liquides. Les membres d'Avenergy Suisse fournissent l'énergie consommée par l'essentiel du trafic motorisé et près 40% des bâtiments en Suisse. Les membres d'Avenergy Suisse sont également leaders dans le domaine des carburants alternatifs. Ils sont notamment responsables de la distribution des biocarburants renouvelables et s'engagent à promouvoir la mobilité à l'hydrogène.

dan

www.avenergy.ch

AVENERGY SUISSE
Energie für Mobilität und Gebäude