



## Les équipementiers automobiles français mettent les gaz

C'EST UN PROTOTYPE bleu-blanc-rouge et il a eu ses minutes de gloire, samedi 19 septembre, lors des 24 Heures du Mans 2020. Le bolide Mission H24 a fait un tour de présentation avant le départ de la course, préfigurant l'arrivée en 2024 d'une catégorie hydrogène en endurance. Sur son capot profilé, on pouvait lire: Plastic Omnium, Michelin, Faurecia, Symbio... Autrement dit, les acteurs français qui comptent dans la mobilité hydrogène.

Car, cette fois, ça y est. Dans le courant de l'année écoulée, les industriels tricolores de l'automobile – de fait, les équipementiers – sont passés à la vitesse supérieure sur cette drôle de motorisation, où une pile dite à combustible transforme une réserve d'hydrogène en électricité et rejette de l'eau. L'un des symboles de cette accélération a été le lancement, en novembre 2019, d'une coentreprise entre Michelin et Faurecia pour accompagner le développement de Symbio, une

start-up spécialiste de la pile à hydrogène acquise par Michelin en 2019. La nouvelle Symbio lancera la construction de la première usine française de piles à combustible début 2021.

«L'hydrogène est incontournable pour décarboner les véhicules commerciaux: utilitaires, camions, bus, mais aussi les SUV et les moteurs à très haute puissance, comme les engins non routiers», explique Frank Daufenbach, responsable de la stratégie pour la branche mobilité propre de Faurecia. L'équipementier est à la fois présent dans la pile avec Symbio et dans les réservoirs pour son propre compte. «Dans dix ans, nous estimons que ce marché atteindra les 2 millions de véhicules et près de 20 milliards d'euros (10 pour la pile, 9 pour le stockage), poursuit M. Daufenbach. Mais c'est une estimation probablement conservatrice. L'accélération est là: la Chine vient d'instaurer une prime de 100 000 euros pour l'achat d'un camion fonctionnant à l'hydrogène.»

La dynamique viendra donc aussi de l'effort public que représentent les plans hydrogène français et allemand. «Cet engagement des autorités politiques est déterminant», souligne Florent Menegaux, le président de Michelin. Notre aventure de vingt ans dans l'hydrogène se voit confirmée. Pour Michelin, leader mondial des matériaux, elle était naturelle. Le cœur de la pile à combustible, sa brique fondamentale, c'est une membrane de haute technologie, un polymère permettant les échanges moléculaires.»

### Des premiers contrats

Un marché naturel: c'est aussi ce qu'a très vite vu Plastic Omnium (PO) dans l'hydrogène. Le leader mondial du réservoir avait de quoi s'inquiéter d'une future hégémonie des voitures électriques à batterie. Mais l'hydrogène a besoin d'un réservoir. Et pas n'importe lequel: un concentré d'innovation permettant de stocker en toute sécurité un gaz hyperinflammable à 350 ou

700 bars de pression. «Nous avons été pionniers avec un investissement de 200 millions d'euros et la première certification d'un réservoir de 700 bars, se félicite François Kopp, directeur général de PO Energies nouvelles, qui fournit le réservoir de Mission H24. Notre ambition, c'est d'atteindre dans l'hydrogène un quart du marché mondial du stockage.» Une ambition qui ne se cantonne d'ailleurs pas au réservoir. PO l'a montré tôt en s'associant à deux start-up spécialistes de la pile à combustible: une israélienne (en 2016) et une suisse (en 2017).

Mais c'est avant tout dans les premiers contrats sonnants et trébuchants que l'accélération se constate: Symbio, avec les utilitaires de Renault et tout récemment de PSA; PO, avec les camions néerlandais VDL et «un gros constructeur allemand»; Faurecia, avec PSA (également) et le coréen Hyundai pour les réservoirs de 10 000 camions à hydrogène. ■

ÉRIC BÉZIAT