



Ce poids lourd ne rejette que de l'eau

Le premier camion électrique-hydrogène a vu le jour à Signes dans le Var avec le consortium Cathypopé



Le camion de la catégorie 44 tonnes est le premier à utiliser la technologie de la pile à hydrogène qui lui procure une autonomie de 500 km. Il a été conçu à Signes et présenté à Toulon. /PHOTO J.-L.C.

À première vue, c'est un camion comme les autres. Un 44 tonnes destiné au transport de marchandises, mais qui dès son démarrage se caractérise par un ronronnement bien plus feutré, assorti d'un léger sifflement. Mais surtout, aucune fumée n'apparaît, aucune odeur n'est émise. Mieux, une fois la présentation terminée, des petites bouteilles en verre seront remises à l'assistance, avec dessus cette inscription: "Eau de camion, seul rejet du camion Cathypopé lorsqu'il roule". Une première mondiale que cette démonstration opérée vendredi dernier sur le port de Toulon, qui signe l'approche d'une phase d'industrialisation que souhaite aborder le consortium Cathypopé.

Tout a commencé en 2012 par la passion des sports mécaniques que partagent Christophe Ricard, président et fondateur de la société d'ingénierie suisse Green GT implantée à Signes avec Michel et Cédric Mezard, tous deux à la tête du groupe familial Transport Chabas dont le siège est à Cavailon. En commun également, cette conviction que

l'heure de l'après-gazole sonnait et que la desserte du centre des villes ne pourrait plus se faire qu'avec des véhicules propres. Une vision concrétisée en 2015, accélérée par la crise sanitaire et la mise en œuvre dès 2021 du plan de relance avec au cœur, le développement d'une filière hydrogène dotée de 7,2 milliards d'euros. Un projet d'investissement d'avenir ayant été lancé, restait à matérialiser le consortium Cathypopé.

"Nous avons débuté avec la voiture de course pour ensuite relever le défi du camion. Nous avons regardé l'existant pour l'adapter, ciblé l'électrolyse et la pile à combustible que nous avons amélioré, puis mis au point un démonstrateur qui récupère également de l'énergie électrique au freinage. L'assemblage a été fait à Signes. Maintenant il faut aller plus loin, gagner en fiabilité et en autonomie", explique Christophe Ricard.

"Le groupe familial Chabas

qui emploie 600 personnes et gère une flotte de 400 véhicules est intéressé car nous travaillons avec la grande distribution et sommes confrontés aux évolutions urbaines. S'agissant d'une démarche collective, nous en avons parlé à Carrefour qui a été très intéressé par ce véhicule dont l'autonomie est actuellement de 500 km", complète Aurélien Coudray, porte-parole de Chabas. Qui explique encore qu'a

été constitué "un cercle d'une vingtaine de transporteurs", tous séduits par une approche de rupture.

"Maintenant nous allons regarder le marché et accompagner les conditions de circulation qui pour de plus en plus de communes vont dans le sens de n'ouvrir le centre des villes qu'à des véhicules propres". Puis de conclure: "Chabas a aussi un plan de verdissement de sa flotte et ce projet s'inscrit dedans, avec d'autres énergies".

Jean-Luc CROZEL

REPÈRES

La société d'ingénierie Green GT qui a développé le camion avec Symbio Fcell pour les piles à hydrogène, cible la mobilité des biens et des personnes, ainsi que les infrastructures.

