

135	UTBM service communication	Trâces écrites	Lundi 6 juillet
			inauguration - extension bâtiment pile à combustible

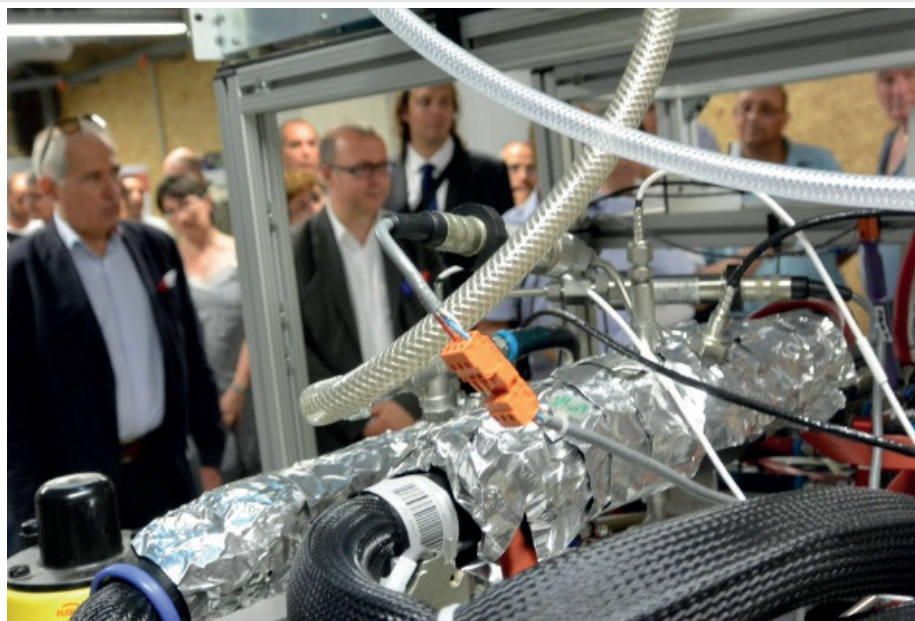
Pile à combustible à Belfort : l'industrialisation en ligne de mire

Publié par Pierre-Yves Ratti, le 06 juillet 2015

ENERGIE/FRANCHE-COMTÉ. L'extension de la plate-forme pile à combustible installée sur le campus de l'Université de Technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM), inaugurée jeudi dernier, esquisse des développements de cette source d'énergie à l'échelle industrielle.

A commencer par les véhicules à hydrogène développés en partenariat avec La Poste.

Mais la pile à combustible peut avoir d'autres débouchés que les véhicules, assure Michel Romand, chercheur spécialiste du domaine.



Un banc de test dans les nouveaux locaux de la plate-forme pile à combustible. ©Pierre-Yves Ratti.

Il y a un an, La Poste recevait les premiers exemplaires de véhicules à hydrogène développés à Belfort par la plate-forme pile à combustible, installée au Techn'hom, sur le campus de l'UTBM (Université de Technologie de Belfort-Montbéliard) à Belfort. (*Relire l'article du 16 mai 2014 [ici](#) ([/actualite/franche-comte-vehicule-hydrogene-mobypost-bien-se-faire-place-au-soleil-39873](#))*)

Aujourd'hui, cette même plateforme officialise son extension, signe du développement de son activité et de la volonté politique d'accompagner ce développement en Franche-Comté.

Une enveloppe globale de plus de 5,6 millions d'€ est consacrée à cette extension : 2,7 millions de l'État, 1 million du Feder et autant de la Région, 380 000 € du conseil départemental du Territoire de Belfort, 250 000 € de la ville de Belfort et de la communauté d'agglomération, 52 500 € de l'Ademe.

La plateforme bénéficie ainsi d'une zone d'essai constituée de six cellules jumelées qui s'ajoutent aux quatre déjà existantes, d'un atelier de montage et de bancs d'essai, ainsi que de deux laboratoires et de 420 m² de bureaux.

Avec ce nouvel équipement, la plateforme pile à combustible va passer à un effectif de 90 personnes en septembre, contre 50 en 2011 (personnels permanents et doctorants).

Un prix d'achat comparable aux véhicules courants



MobyPost, les véhicules testés à Audincourt et Lons-le-Saunier. ©Pierre-Yves Ratti.

L'un de ses projets phares est MobyPost, le véhicule développé en partenariat avec La Poste, que les élus ont pu tester jeudi dernier 2 juillet, lors de l'inauguration.

Les exemplaires livrés en 2014 permettent de mener des essais sur sites à Audincourt (Doubs) et près de Lons-le-Saunier (Jura), jusqu'en novembre. Ces tests de validation se déroulent conformément aux attentes et la phase d'industrialisation semble se profiler.

« Industrialisation signifie la maîtrise des coûts et de la qualité malgré une production de volumes plus importants », rappelle Michel Romand, coordinateur du projet à l'UTBM.

Cette industrialisation est envisageable en Franche-Comté, assure-t-il, a priori dans le Nord Franche-Comté, mais sans donner plus de précisions pour l'instant, un partenaire n'ayant pas encore donné son accord.

La production pourrait être de 100 à 300 véhicules de type MobyPost par an, pour un prix d'achat comparable aux véhicules courants, soit environ 15 000 €, voire moins.

D'autres vocations que les véhicules



Michel Romand, coordinateur du projet à l'UTBM, avec Pascal Brochet, directeur de l'UTBM et Damien Meslot, maire de Belfort. ©Pierre-Yves Ratti.

La plateforme belfortaine conduit parallèlement un autre test avec La Poste : celui du Renault Kangoo électrique auxquelles ont été adjoints des dispositifs à hydrogène afin d'en accroître l'autonomie. Il a été baptisé Mobylistest.

La différence entre les deux : MobyPost répond à des exigences de véhicules urbains, Mobylistest à des déplacements sur des distances plus importantes. Les postiers de Dole (Jura) et de Luxeuil-les-Bains (Haute-Saône) les testent actuellement.

Mais la pile à combustible peut avoir d'autres débouchées que les véhicules. « *C'est un outil de génération d'électricité dans toutes les conditions d'utilisation* », explique en substance Michel Romand.

Ainsi, les CFF, les chemins de fer suisses, disposent-ils désormais pour leurs chariots de restauration de piles à combustibles pour maintenir la café chaud. Un projet est en test dans une station de ski : un half-track a été équipé de piles à combustible pour en accroître l'autonomie dans des conditions de grand froid...

Un véritable marché en devenir et à fort potentiel.



Le bâtiment qui abrite la plateforme pile à combustible, à Belfort. ©Pierre-Yves Ratti.