



Questions / réponses

Webinaire du MAP 09/02/2023

Nombre de questions

Nouveau(2)

Publié(21)

Fermée(0)

Question de Girot

Girot

11:23 AM

Message diffusé.

Quid de l'indépendance énergétique ? Quid des coûts totaux ? Viable sans subventions ?

Réponse de JEAN LUC BROSSARD

JEAN LUC BROSSARD (Modérateur)

11:28 AM

Message diffusé.

L'indépendance énergétique est liée à l'autonomie sur la production d'électricité décarbonée. En termes de souveraineté la mobilité hydrogène est meilleure du fait de cette capacité à produire de l'électricité décarbonée et le moindre besoin de matériaux critiques.

Répondre

Question de jacques

jacques

11:25 AM

Message diffusé.

1

les vélos à hydrogène semblent moins complexes, est ce transferable aux automobiles ?

Répondre

Question de Johann Leblanc L'argus

Johann Leblanc L'argus

11:31 AM

Message diffusé.

Que pensez-vous de l'utilisation de l'hydrogène dans un moteur thermique sur laquelle travaillent quelques acteurs, comme Toyota ?

Réponse de DE BOHAN Armelle

DE BOHAN Armelle (Modérateur)

12:45 PM

Message diffusé.

Beaucoup de difficultés techniques sur la mise au point de la motorisation dans les projets de R&D que nous accompagnons. Et nous n'avons pas de données réelles sur les émissions de NOX



(en cycle dynamique). Beaucoup d'incertitude et peu d'intérêt en termes de consommations d'H₂ (10 à 40% plus élevé que la techno FC)

Je vous recommande la lecture de l'étude Ifpen-Ademe qui compare FC / MCI « Tranplhyn » :
<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/5722--tranplhyn-transport-lourds-fonctionnant-a-l-hydrogene.html>

Répondre

Question de Utilisateur anonyme

Question de Vincent

Vincent

11:50 AM

Message diffusé.

ces stratégie sont basées sur les technologies actuelles peut être même déjà obsolètes. Avez-vous une stratégie prédictives avec les technologies émergentes comme des catalyseurs sans platine.

Réponse de JEAN LUC BROSSARD

JEAN LUC BROSSARD (Modérateur)

12:28 PM

Message diffusé.

Les études prospectives prennent en terme d'usage et d'amélioration de performance les technologies actuelles ou alternatives en fonction de leur degré de maturité (TRL)

Répondre

Question de Utilisateur anonyme

Anonyme

11:51 AM

Message diffusé.

L'étude ADEME à 2050 prend-t-elle en compte l'insuffisance de matériaux pour la fabrication des batteries? et quid des VL pour les grandes distances si l'ADEME exclut les FC pour les VL

Réponse de JEAN LUC BROSSARD

JEAN LUC BROSSARD (Modérateur)

12:30 PM

Message diffusé.

La tendance est de diminuer les matériaux critiques dans les batteries futures (nous sommes déjà passés de 6-2-2 à 8-1-1 pour les batteries Li Ion NMC) Ce point est particulièrement suivi dans le PEPR et au travers du raw material act.

Répondre



Question de Jérôme

Jérôme

11:55 AM

Message diffusé.

N'est-ce pas à l'Europe de conduire cette étude destinée à définir les destinations prioritaires de l'hydrogène décarboné?

Réponse de JEAN LUC BROSSARD

JEAN LUC BROSSARD (Modérateur)

12:32 PM

Message diffusé.

C'est ce qui est fait. Nos positions sont reprises à l'European Clean Hydrogen Alliance sur la mobilité hydrogène, et la France est un des « leadership » sur le sujet.

Répondre

Question de Utilisateur anonyme

Anonyme

11:56 AM

Message diffusé.

Il n'existe pas de véhicules ZERO émission ! Pourquoi, on n'utilise pas toujours des bilans cycle de vie ? Ainsi, les décisions d'investissement minimisent le CO2 produits sur toute la chaîne de production.

Réponse de JEAN LUC BROSSARD

JEAN LUC BROSSARD (Modérateur)

12:34 PM

Message diffusé.

C'est ce qui est fait. C'est pourquoi il a été décidé un programme national ACV pour promouvoir une méthodologie partagée et comparative, ainsi qu'une base de données des impacts carbonés de tous les produits et process

Répondre

Question de L'étude ADEME prend-t-elle en compte l'insuffisance des matériaux pour la fabrication des batteries,

L'étude ADEME prend-t-elle en compte l'insuffisance des matériaux pour la fabrication des batteries,

11:56 AM

Message diffusé.

Au-delà du bilan environnemental et économique, la situation geo-stratégique actuelle montre qu'il faut aussi inclure le critère de l'indépendance énergétique pour lequel la filière hydrogène semble meilleure. Ceci est-il pris en compte dans les études



Réponse de DE BOHAN Armelle

DE BOHAN Armelle (Modérateur)

12:39 PM

Message diffusé.

L'indicateur d'épuisement des ressources prend en compte cette dimension d'insuffisance des matériaux.

Répondre

Question de renaud broc

renaud broc

11:57 AM

Message diffusé.

Bonjour, l'ADEME cible-t-il les véhicules de servitude en piste des aéroports (flottes captives)?
les flottes sont captives et les écosystèmes fermés

Réponse de DE BOHAN Armelle

DE BOHAN Armelle (Modérateur)

12:34 PM

Message diffusé.

Tout dépend des usages mais la question prioritaire est : l'offre Batterie existe-t-elle pour les usages concernés?

Répondre

Question de Utilisateur anonyme

Anonyme

11:59 AM

Message diffusé.

Est-il prévu dans l'une des présentations le risque d'explosion ou autres risques liés à la fabrication de l'hydrogène et son utilisation dans un environnement urbain ou péri urbain ?

Répondre

Question de Jean

Jean

12:00 PM

Message diffusé.

Comment fonctionne le mécanisme Tiruert par rapport à l'hydrogène ?

Réponse de DE BOHAN Armelle

DE BOHAN Armelle (Modérateur)

12:23 PM

Message diffusé.

le mécanisme est complexe ! mais de manière très générale, il s'agit d'un système de crédits achetés par les distributeurs de carburants traditionnels à des distributeurs de carburants alternatifs/renouvelables. Il pourrait conduire à un impact de 2,5€/kgH2 environ mais il s'agit de marché en gré-à-gré donc beaucoup d'incertitude.

Répondre



Question de

L'étude ADEME prend-t-elle en compte l'insuffisance des matériaux pour la fabrication des batteries,

12:11 PM

Message diffusé.

Quid des différences de projections sur les VL entre l'ADEME qui considère 0% hydrogène pour les VL et la PFA qui les voit à 16%

Réponse de DE BOHAN Armelle

DE BOHAN Armelle (Modérateur)

12:29 PM

Message diffusé.

Sur le « longue distance », les scénarios ADEME ont privilégié l'intermodalité train+auto avec des BEV qui sont tout à fait capables d'assurer des services pour des déplacements locaux.

Réponse de JEAN LUC BROSSARD

JEAN LUC BROSSARD (Modérateur)

12:41 PM

Message diffusé.

Véhicules légers signifie homologués M1 et N1. Dans l'étude H2X présentée à hyvolution nous parlons de 86% des VL Utilitaires (Van 1 et Van 2). Le reste concerne des flottes (Taxis ou VF) et du haut de gamme >75000 € pour quelques Toyota, Hundai, BMW, Mercedes, voir Maserati, Porsche ou Ferrari. Cela reste de la niche pour les véhicules particuliers.

Répondre

Question de Utilisateur anonyme

Anonyme

12:12 PM

Message diffusé.

Quel serait l'impact assurantiel par rapport aux coûts d'installation hydrogène ? prix d'un VL par rapport à un VL électrique ?

Répondre

Question de Jean-Marc

Jean-Marc

12:18 PM

Message diffusé.

Doit-on envisager une habilitation pour intervenir sur un FCEV en APV et des équipements atelier spécifiques ?

Répondre



Question de Utilisateur anonyme

Anonyme

12:20 PM

Message diffusé.

Que sont les zones oranges sur la carte 2020 ?

Répondre

Question de Gilles

Gilles

12:23 PM

Message diffusé.

Quels sont les principaux acteurs pour la distribution de l'hydrogène

Réponse de DE BOHAN Armelle

DE BOHAN Armelle (Modérateur)

12:32 PM

Message diffusé.

Je vous renvoie vers le site de France Hydrogène, notre bilan des premiers écosystèmes Les principaux énergéticiens français se positionnent sur l'Hydrogène (Total Energies, EDF, Air Liquide, Engie,). A noter aussi le positionnement de syndicats d'énergie locaux qui portent des projets de stations (ex: Sydev en Pays de la Loire)

Répondre

Question de Johann Leblanc L'argus

Johann Leblanc L'argus

12:27 PM

Message diffusé.

Y a-t-il des collaborations entre la France et l'Allemagne dans ce domaine ?

Réponse de JEAN LUC BROSSARD

JEAN LUC BROSSARD (Modérateur)

12:50 PM

Message diffusé.

La rencontre du mercredi 26 octobre à Paris entre le président français Emmanuel Macron et le chancelier allemand Olaf Scholz a confirmé la collaboration

Répondre

Question de Frédéric

Frédéric

12:50 PM

Message diffusé.

A noter que le Parlement européen vient d'adopter une définition réglementaire de l'hydrogène bas-carbone : un hydrogène dont le contenu carbone est réduit de 70% par rapport à l'hydrogène issu du gaz naturel. Ce seuil de 3,38 kgCO_{2e}/kgH₂ est identique à celui de l'hydrogène renouvelable.



Répondre

Question de Frédéric

Frédéric

12:50 PM

Message diffusé.

Dans les 6 mois suivant la publication de la directive, un acte délégué devra définir une méthodologie de calcul de ce contenu carbone en cycle de vie alignée avec celle de l'H2 renouvelable. Pour l'hydrogène bleu, des taux de fuite de méthane et de capture du CO2 seront définis.

Répondre