

La première station hydrogène est ouverte | Paperjam News

Clip source: [La première station hydrogène est ouverte | Paperjam News](#)

La première station hydrogène est ouverte

À quoi pourra bien servir cette station hydrogène. La question peut se poser lorsque l'on sait que le nombre de voitures immatriculées au Luxembourg et roulant à l'hydrogène se compte sur les doigts d'une main. Idem pour les bus et les camions.

Pourtant, cette première station hydrogène, accessible 24h/24, permet au Luxembourg de cocher plusieurs cases stratégiques.

La première étant de doter le Luxembourg d'un outil supplémentaire pour son secteur logistique. Situé au centre routier sécurisé de la zone d'activité économique Wolser, à Bettembourg, l'emplacement de cette nouvelle station-service n'a rien d'un hasard. À proximité directe du centre multimodal des CFL, ce centre de ravitaillement hydrogène facile d'accès pour les transporteurs ayant fait le choix de l'hydrogène est et sera un atout pour l'avenir.

«Cette station est un élément clé dans la décarbonisation du secteur logistique du pays», s'est enthousiasmé le ministre de la Mobilité et des Travaux publics, (déi Gréng) avant d'ajouter: «Désormais il paraît assez évident que la grande majorité des véhicules légers seront électrifiés. Pour les véhicules plus lourds et les semi-remorques qui font des longues distances, l'hydrogène représente la meilleure alternative». «Cette installation est importante pour notre plateforme multimodale, car elle améliore aussi notre attractivité et nous allons pouvoir nous démarquer face aux plateformes concurrentes. Elle facilite l'accès aux énergies renouvelables et nous avons des clients qui veulent décarboner leur chaîne logistique», a souligné la directrice générale de CFL multimodal, Barbara Chevalier.

Cette station hydrogène permet également au Luxembourg d'être un acteur dans un réseau transfrontalier incluant la Belgique et les Pays-Bas, deux pays ayant un secteur logistique et des ports de fret très importants. Nommé H2Benelux, un projet qui est exécuté dans le cadre du programme Connecting Europe Facility afin d'étendre considérablement l'infrastructure publique de ravitaillement en hydrogène et le parc de véhicules à hydrogène existants au Benelux, compte actuellement huit stations-service hydrogène (quatre aux Pays-Bas, trois en Belgique).

Enfin, cette première installation hydrogène permet également au Luxembourg de remplir ses engagements européens dans le cadre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (Afir) puisque le pays s'était engagé, entre autres, à se doter d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement faciles à utiliser en matière d'hydrogène pour 2030.

Un marché à développer

Reste désormais à utiliser cette station-service construite et commercialisée par TotalEnergies. Pour le moment, le kilo d'hydrogène est affiché à 13 euros. «On est encore un peu plus cher que les carburants fossiles. Mais plus il y a aura de demande et plus le prix baissera. L'objectif à terme est d'arriver autour des 6 à 7 euros du kilo», a-t-on expliqué chez TotalEnergies. C'est d'ailleurs l'avis de la Commission européenne qui table sur 60.000 camions à hydrogène d'ici à 2027 à condition que le prix de l'hydrogène baisse à 6€/kg. Du côté des constructeurs de camions comme Iveco, Nikola, Volvo Group et Daimler Truck, la technologie hydrogène est testée depuis quelques années avec pour objectif de commercialiser des camions pouvant afficher des autonomies longues d'ici 2025.

Chez Sales-Lentz, le bus à hydrogène est déjà en test, mais pour le moment il n'a pas encore intégré la flotte du spécialiste du transport de personnes. «Nous avons fait une étude de marché et nous avons un prototype de bus à hydrogène. Nous devons encore analyser plus en profondeur cette technologie et ses possibilités. Pour le moment, par rapport au bus électrique, le bus hydrogène dispose d'une autonomie deux fois supérieure, à savoir 500 kilomètres. Et contrairement à l'électrique, il n'y a pas de déperdition. Par contre, le coût d'un bus hydrogène est également très élevé, autour des 600 à 800.000 euros», a expliqué Joe Malago, directeur technique de Sales-Lentz.

Lire aussi

- [Comment le Luxembourg veut passer à l'hydrogène propre](#)
 - [Ce train à hydrogène que le Luxembourg ne verra jamais](#)
 - [Le Benelux aura un rôle-clé dans le développement de l'hydrogène](#)
-

Très vite la question des aides aux développements et à l'adoption de la technologie hydrogène se pose. «En Allemagne, il est possible d'avoir des aides à hauteur de 80% de l'investissement dans des véhicules hydrogènes comme un bus, ce qui n'est pas le cas au Luxembourg», a souligné Joe Malago.

De son côté, le ministre de l'Énergie, (déi Gréng), a indiqué que le Luxembourg dispose d'un «programme de subvention à hauteur de 40%. On va regarder comment le secteur de la logistique répond et utilise l'hydrogène. Et si besoin, nous devons retravailler sur les incitations. De plus, nous avons convenu que le prix à la pompe à hydrogène sera le moins cher dans un rayon de 150 km».

Enfin, autre élément où il faudra également progresser, c'est l'origine de l'hydrogène. Pour le moment, si l'hydrogène vendu à cette pompe est de l'hydrogène vert, il n'est pas pour autant complètement issu d'électricité renouvelable dans la mesure où il est compensé par l'achat de certificat vert.

Du côté du transport de marchandises, la société Haesaerts Luxembourg, filiale du groupe belge Altea, spécialiste du transport de produits chimiques, dispose d'un camion à hydrogène au Luxembourg et un second sera mis sur la route d'ici quelques jours en Belgique.