

jeudi 7 mars 2019

Sommaire

AAQIUS

Un pionnier de l'hydrogène débarque au Salon de l'auto <i>24 Heures - 07/03/2019</i>	4
Un pionnier de l' hydrogène débarque au Salon de l 'auto <i>La Tribune De Genève - 07/03/2019</i>	6
Un pionnier de l' hydrogène débarque au Salon de l' auto <i>24Heures.Ch - 06/03/2019</i>	8
Un pionnier de l' hydrogène débarque au Salon de l' auto <i>Tdg.Ch - Tribune De Genève - 06/03/2019</i>	10

AAQIUS

Industrie

Un pionnier de l'hydrogène débarque au Salon de l'auto

La voiture électrique est très présente à Palexpo en 2019. Mais la batterie lithium-ion laisse encore peu de place à l'hydrogène

Philippe Rodrik

Au Salon de l'auto de Genève, devenu récemment le Geneva International Motor Show, la voiture électrique et connectée se profile comme une priorité en 2019. Du coup, Stéphane Aver, patron de la société genevoise **Aaqius**, nous a servi de guide efficace. Cet ingénieur bénéficie en effet très vite d'une réelle complicité auprès des promoteurs de solutions «zéro carbone». Même si ce pionnier arrive en fait un peu trop tôt au Salon de l'auto.

À l'occasion de la 89^e édition de l'événement, la voiture électrique se limite encore le plus souvent à des modèles fonctionnant avec des batteries lithium-ion. Engins dont la commercialisation avait commencé déjà en 1991, avec la firme japonaise Sony Energitech. Ses vertus écologiques s'avèrent en outre souvent contestées. «En fait, le présent et l'avenir nous poussent davantage vers l'hydrogène», estime Stéphane Aver.

Aaqius développe il est vrai un tout nouveau mode de distribu-



PDG d'Aaqius, Stéphane Aver présente deux de ses cartouches à hydrogène. DR

tion d'hydrogène, à titre de carburant. Il fonctionne avec des cartouches (STOR-H), d'une forme et d'une dimension comparables à celles de canettes de soda ou de bière. Celles-ci seront justement mises à disposition dans des automates, comme ceux où nous achetons des boissons ou des sandwiches.

Comment ça marche?

«La cartouche sert de contenant pour l'hydrogène, injecté ensuite dans la pile à combustible où il entre en collision avec l'oxygène. Ce processus génère l'électricité alimentant le moteur du véhicule», explique Stéphane Aver. Le PDG d'**Aaqius** défend son produit auprès de grands constructeurs automobiles européens et de grandes enseignes japonaises ou indiennes de la moto et du scooter.

Son produit s'avère en effet hautement compétitif dans l'utilisation de véhicules très légers, à deux, trois ou autres roues. Dans les petites voitures à vocation urbaine, la cartouche STOR-H se révèle particulièrement pertinente avec une limite de poids aux alentours de 500 kilos.

«En considérant les véhicules exposés actuellement au Salon, je peux dire que notre produit se révélerait aussi efficace que compatible avec l'Ami One de Citroën», indique Stéphane Aver. Cette starlette du Salon se conduit sans permis, parfois même dès 16 ans selon les États. Avec une vitesse n'excédant pas 45 km/h. Mais toujours avec une batterie, nécessitant la recherche de stations de recharge.

Cette réalité témoigne du retard global de la filière hydrogène en Europe. Les constructeurs automobiles japonais Toyota et sud-coréen Hyundai ont toutefois accéléré la cadence depuis au moins deux ans. En Asie et sur le Vieux-Continent. L'Union européenne vient elle-même de lancer son projet Hydrogen Mobility Europe (H2ME), visant à développer le premier véritable réseau européen de stations de ravitaillement en hydrogène.

Aaqius profite de ce contexte pour tenter d'innover à une plus petite échelle. Non sans succès. Ses cartouches à hydrogène STOR-H se développent avec le concours, entre autres, des grands groupes ABB et Engie. «Une étude

est en outre en cours avec la région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État de Genève. Celle-ci permettra de déterminer la dimension du réseau de nos automates fournissant le carburant hydrogène, des deux côtés de la frontière. La mise en fonction du premier exemplaire est prévue à Clermont-Ferrand en septembre. Du côté genevois, cela devrait se faire au premier semestre de l'an prochain. Bruxelles devrait participer à hauteur de 60% au financement de ce programme intitulé Interreg», indique Stéphane Aver.

Efficacité supérieure

Les milieux académiques ne doutent pas non plus d'une transition rapide entre les batteries lithium-ion et l'hydrogène. «Ces dernières présentent, il est vrai, de réels désavantages. À commencer par des temps de chargement trop longs. La fabrication de ces batteries cause en outre des émissions de CO₂ dépassant la moyenne de celles produites par les voitures à essence. En termes de lutte contre la pollution, le gain est donc nul», tance Andreas Züttel, professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

L'enseignant remarque en outre une efficacité nettement supérieure: «L'hydrogène, couplé à des alliages métalliques spécifiques, permet de stocker cinq à sept fois plus d'énergie qu'avec des batteries lithium-ion. Et cela dans le même volume.»



L'Ami One, la starlette urbaine et électrique de Citroën, retient une attention toute particulière au 89^e Salon de l'auto. REUTERS

Industrie

Un pionnier de l'hydrogène débarque au Salon de l'auto

La voiture électrique est très présente à Palexpo en 2019. Mais la batterie lithium-ion laisse encore peu de place à l'hydrogène

Philippe Rodrik

Au Salon de l'auto de Genève, devenu récemment le Geneva International Motor Show, la voiture électrique et connectée se profile comme une priorité en 2019. Du coup, Stéphane Aver, patron de la société genevoise **Aaqius**, nous a servi de guide efficace. Cet ingénieur bénéficie en effet très vite d'une réelle complicité auprès des promoteurs de solutions «zéro carbone». Même si ce pionnier arrive en fait un peu trop tôt au Salon de l'auto.

À l'occasion de la 89^e édition de l'événement, la voiture électrique se limite encore le plus souvent à des modèles fonctionnant avec des batteries lithium-ion. Engins dont la commercialisation avait commencé déjà en 1991, avec la firme japonaise Sony Energitech. Ses vertus écologiques s'avèrent en outre souvent contestées. «En fait, le présent et l'avenir nous poussent davantage vers l'hydrogène», estime Stéphane Aver.

Aaqius développe il est vrai un tout nouveau mode de distribu-



PDG d'Aaqius, Stéphane Aver présente deux de ses cartouches à hydrogène. DR

tion d'hydrogène, à titre de carburant. Il fonctionne avec des cartouches (STOR-H), d'une forme et d'une dimension comparables à celles de canettes de soda ou de bière. Celles-ci seront justement mises à disposition dans des automates, comme ceux où nous achetons des boissons ou des sandwiches.

Comment ça marche?

«La cartouche sert de contenant pour l'hydrogène, injecté ensuite dans la pile à combustible où il entre en collision avec l'oxygène. Ce processus génère l'électricité alimentant le moteur du véhicule», explique Stéphane Aver. Le PDG d'**Aaqius** défend son produit auprès de grands constructeurs automobiles européens et de grandes enseignes japonaises ou indiennes de la moto et du scooter.

Son produit s'avère en effet hautement compétitif dans l'utilisation de véhicules très légers, à deux, trois ou autres roues. Dans les petites voitures à vocation urbaine, la cartouche STOR-H se révèle particulièrement pertinente avec une limite de poids aux alentours de 500 kilos.

«En considérant les véhicules exposés actuellement au Salon, je peux dire que notre produit se révélerait aussi efficace que compatible avec l'Ami One de Citroën», indique Stéphane Aver. Cette starlette du Salon se conduit sans permis, parfois même dès 16 ans selon les États. Avec une vitesse n'excédant pas 45 km/h. Mais toujours avec une batterie, nécessitant la recherche de stations de recharge.

Cette réalité témoigne du retard global de la filière hydrogène en Europe. Les constructeurs automobiles japonais Toyota et sud-coréen Hyundai ont toutefois accéléré la cadence depuis au moins deux ans. En Asie et sur le Vieux-Continent. L'Union européenne vient elle-même de lancer son projet Hydrogen Mobility Europe (H2ME), visant à développer le premier véritable réseau européen de stations de ravitaillement en hydrogène.

Aaqius profite de ce contexte pour tenter d'innover à une plus petite échelle. Non sans succès. Ses cartouches à hydrogène STOR-H se développent avec le concours, entre autres, des grands groupes ABB et Engie. «Une étude

est en outre en cours avec la région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État de Genève. Celle-ci permettra de déterminer la dimension du réseau de nos automates fournissant le carburant hydrogène, des deux côtés de la frontière. La mise en fonction du premier exemplaire est prévue à Clermont-Ferrand en septembre. Du côté genevois, cela devrait se faire au premier semestre de l'an prochain. Bruxelles devrait participer à hauteur de 60% au financement de ce programme intitulé Interreg», indique Stéphane Aver.

Efficacité supérieure

Les milieux académiques ne doutent pas non plus d'une transition rapide entre les batteries lithium-ion et l'hydrogène. «Ces dernières présentent, il est vrai, de réels désavantages. À commencer par des temps de chargement trop longs. La fabrication de ces batteries cause en outre des émissions de CO₂ dépassant la moyenne de celles produites par les voitures à essence. En termes de lutte contre la pollution, le gain est donc nul», tance Andreas Züttel, professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

L'enseignant remarque en outre une efficacité nettement supérieure: «L'hydrogène, couplé à des alliages métalliques spécifiques, permet de stocker cinq à sept fois plus d'énergie qu'avec des batteries lithium-ion. Et cela dans le même volume.»



L'Ami One, la starlette urbaine et électrique de Citroën, retient une attention toute particulière au 89^e Salon de l'auto. REUTERS



Un pionnier de l'hydrogène débarque au Salon de l'auto



Au Salon de l'auto de Genève, devenu récemment le Geneva International Motor Show, la voiture électrique et connectée se profile comme une priorité en 2019. Du coup, Stéphane Aver, patron de la société genevoise **Aqius**, nous a servi de guide efficace. Cet ingénieur bénéficie en effet très vite d'une réelle complicité auprès des promoteurs de solutions «zéro carbone». Même si ce pionnier arrive en fait un peu trop tôt au Salon de l'auto.

À l'occasion de la 89e édition de l'événement, la voiture électrique se limite encore le plus souvent à des modèles fonctionnant avec des batteries lithium-ion. Engins dont la commercialisation avait commencé déjà en 1991, avec la firme japonaise Sony Energitech. Ses vertus écologiques s'avèrent en outre souvent contestées. «En fait, le présent et l'avenir nous poussent davantage vers l'hydrogène», estime Stéphane Aver.

Aqius développe il est vrai un tout nouveau mode de distribution d'hydrogène, à titre de carburant. Il fonctionne avec des cartouches (STOR-H), d'une forme et d'une dimension comparables à celles de canettes de soda ou de bière. Celles-ci seront justement mises à disposition dans des automates, comme ceux où nous achetons des boissons ou des sandwiches.

Comment ça marche?

«La cartouche sert de contenant pour l'hydrogène, injecté ensuite dans la pile à combustible où il entre en collision avec l'oxygène. Ce processus génère l'électricité alimentant le moteur du véhicule», explique Stéphane Aver. Le PDG d'**Aqius** défend son produit auprès de grands constructeurs automobiles européens et de grandes enseignes japonaises ou indiennes de la moto et du scooter.

Son produit s'avère en effet hautement compétitif dans l'utilisation de véhicules très légers, à deux, trois ou autres roues. Dans les petites voitures à vocation urbaine, la cartouche STOR-H se révèle particulièrement pertinente avec une limite de poids aux alentours de 500 kilos.

«En considérant les véhicules exposés actuellement au Salon, je peux dire que notre produit se révélerait aussi efficace que compatible avec l'Ami One de Citroën», indique Stéphane Aver. Cette starlette du Salon se conduit sans permis, parfois même dès 16 ans selon les États. Avec une vitesse n'excédant pas 45 km/h. Mais toujours avec une batterie, nécessitant la recherche de stations de recharge.

Cette réalité témoigne du retard global de la filière hydrogène en Europe. Les constructeurs automobiles japonais Toyota et sud-coréen Hyundai ont toutefois accéléré la cadence depuis au moins deux ans. En Asie et sur le Vieux-Continent. L'Union européenne vient elle-même de lancer son projet Hydrogen Mobility Europe (H2ME), visant à développer le premier véritable réseau européen de stations de ravitaillement en hydrogène.

Aaqius profite de ce contexte pour tenter d'innover à une plus petite échelle. Non sans succès. Ses cartouches à hydrogène STOR-H se développent avec le concours, entre autres, des grands groupes ABB et Engie. «Une étude est en outre en cours avec la région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État de Genève. Celle-ci permettra de déterminer la dimension du réseau de nos automates fournissant le carburant hydrogène, des deux côtés de la frontière. La mise en fonction du premier exemplaire est prévue à Clermont-Ferrand en septembre. Du côté genevois, cela devrait se faire au premier semestre de l'an prochain. Bruxelles devrait participer à hauteur de 60% au financement de ce programme intitulé Interreg», indique Stéphane Aver.

Efficacité supérieure

Les milieux académiques ne doutent pas non plus d'une transition rapide entre les batteries lithium-ion et l'hydrogène. «Ces dernières présentent, il est vrai, de réels désavantages. À commencer par des temps de chargement trop longs. La fabrication de ces batteries cause en outre des émissions de CO2 dépassant la moyenne de celles produites par les voitures à essence. En termes de lutte contre la pollution, le gain est donc nul», tance Andreas Züttel, professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

L'enseignant remarque en outre une efficacité nettement supérieure: «L'hydrogène, couplé à des alliages métalliques spécifiques, permet de stocker cinq à sept fois plus d'énergie qu'avec des batteries lithium-ion. Et cela dans le même volume.»

(24 heures)

Créé: 06.03.2019, 22h17



Un pionnier de l'hydrogène débarque au Salon de l'auto



Au Salon de l'auto de Genève, devenu récemment le Geneva International Motor Show, la voiture électrique et connectée se profile comme une priorité en 2019. Du coup, Stéphane Aver, patron de la société genevoise **Aqius**, nous a servi de guide efficace. Cet ingénieur bénéficie en effet très vite d'une réelle complicité auprès des promoteurs de solutions «zéro carbone». Même si ce pionnier arrive en fait un peu trop tôt au Salon de l'auto.

À l'occasion de la 89e édition de l'événement, la voiture électrique se limite encore le plus souvent à des modèles fonctionnant avec des batteries lithium-ion. Engins dont la commercialisation avait commencé déjà en 1991, avec la firme japonaise Sony Energitech. Ses vertus écologiques s'avèrent en outre souvent contestées. «En fait, le présent et l'avenir nous poussent davantage vers l'hydrogène», estime Stéphane Aver.

Aqius développe il est vrai un tout nouveau mode de distribution d'hydrogène, à titre de carburant. Il fonctionne avec des cartouches (STOR-H), d'une forme et d'une dimension comparables à celles de canettes de soda ou de bière. Celles-ci seront justement mises à disposition dans des automates, comme ceux où nous achetons des boissons ou des sandwiches.

Comment ça marche?

«La cartouche sert de contenant pour l'hydrogène, injecté ensuite dans la pile à combustible où il entre en collision avec l'oxygène. Ce processus génère l'électricité alimentant le moteur du véhicule», explique Stéphane Aver. Le PDG d'**Aqius** défend son produit auprès de grands constructeurs automobiles européens et de grandes enseignes japonaises ou indiennes de la moto et du scooter.

Son produit s'avère en effet hautement compétitif dans l'utilisation de véhicules très légers, à deux, trois ou autres roues. Dans les petites voitures à vocation urbaine, la cartouche STOR-H se révèle particulièrement pertinente avec une limite de poids aux alentours de 500 kilos.

«En considérant les véhicules exposés actuellement au Salon, je peux dire que notre produit se révélerait aussi efficace que compatible avec l'Ami One de Citroën», indique Stéphane Aver. Cette starlette du Salon se conduit sans permis, parfois même dès 16 ans selon les États. Avec une vitesse n'excédant pas 45 km/h. Mais toujours avec une batterie, nécessitant la recherche de stations de recharge.

Cette réalité témoigne du retard global de la filière hydrogène en Europe. Les constructeurs automobiles japonais Toyota et sud-coréen Hyundai ont toutefois accéléré la cadence depuis au moins deux ans. En Asie et sur le Vieux-Continent. L'Union européenne vient elle-même de lancer son projet Hydrogen Mobility Europe (H2ME), visant à développer le premier véritable réseau européen de stations de ravitaillement en hydrogène.

Aaqius profite de ce contexte pour tenter d'innover à une plus petite échelle. Non sans succès. Ses cartouches à hydrogène STOR-H se développent avec le concours, entre autres, des grands groupes ABB et Engie. «Une étude est en outre en cours avec la région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État de Genève. Celle-ci permettra de déterminer la dimension du réseau de nos automates fournissant le carburant hydrogène, des deux côtés de la frontière. La mise en fonction du premier exemplaire est prévue à Clermont-Ferrand en septembre. Du côté genevois, cela devrait se faire au premier semestre de l'an prochain. Bruxelles devrait participer à hauteur de 60% au financement de ce programme intitulé Interreg», indique Stéphane Aver.

Efficacité supérieure

Les milieux académiques ne doutent pas non plus d'une transition rapide entre les batteries lithium-ion et l'hydrogène. «Ces dernières présentent, il est vrai, de réels désavantages. À commencer par des temps de chargement trop longs. La fabrication de ces batteries cause en outre des émissions de CO2 dépassant la moyenne de celles produites par les voitures à essence. En termes de lutte contre la pollution, le gain est donc nul», tance Andreas Züttel, professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

L'enseignant remarque en outre une efficacité nettement supérieure: «L'hydrogène, couplé à des alliages métalliques spécifiques, permet de stocker cinq à sept fois plus d'énergie qu'avec des batteries lithium-ion. Et cela dans le même volume.»

Créé: 06.03.2019, 21h49