

Pour Toyota, la voiture à hydrogène sera compétitive dans quelques années

Transitions et Énergies - 24 mai 2019

Toyota a remporté un succès considérable avec ces véhicules hybrides dont il est le pionnier et qu'il a imposé sur tous les marchés du monde. Depuis la première Prius de 1997, le constructeur japonais a vendu plus de 13 millions de véhicules hybrides, une technologie à laquelle personne ne croyait. Toyota a l'intention aujourd'hui de rééditer sa performance en imposant dans les prochaines années une autre technologie plus prometteuse encore, la voiture à hydrogène.

Lors des dernières [rencontres Automotive News Europe organisées le 21 mai à Göteborg \(Suède\)](#), Matthew Harrison, directeur des ventes et du marketing de Toyota Europe, a affirmé «tabler sur des coûts comparables entre véhicules à hydrogène et hybrides» dans les 10 ans.

«La voiture à hydrogène va se développer en 2020-2025, avec un vrai décollage après 2025», estime Didier Leroy, vice-président exécutif de Toyota. Le constructeur japonais a été le premier avec Honda à commercialiser des modèles hydrogène à pile à combustible. Il s'agit de très petites séries. Toyota a vendu 8.300 berlines Mirai dans le monde depuis son lancement en 2014, dont 66 en France (prix de base... 78.900 euros) à quelques clients tests comme l'Air liquide, Engie, l'équipementier Plastic Omnium, le CEA (Commissariat à l'énergie atomique) et surtout la STEP pour ses [taxis Hype](#). La [STEP qui utilise à la fois des Toyota et des Hyundai](#) affirme d'ailleurs posséder la plus grosse flotte de modèles à hydrogène au monde!

Toyota compte beaucoup sur les Jeux olympiques de 2020 à Tokyo, dont il est le partenaire, pour faire la promotion mondiale du véhicule à hydrogène y compris des bus à hydrogène. L'hydrogène est particulièrement bien adapté aux véhicules lourds qui ont besoin de motorisations puissantes.

Mais le succès de l'hydrogène dépendra avant tout de sa compétitivité économique. Elle passera par une forte baisse des prix des véhicules et notamment des piles à combustible, le coeur du véhicule, mais également du développement de capacités de production industrielles d'hydrogène propre (par électrolyse avec de l'électricité propre) et de la multiplication des stations permettant de recharger les piles à combustible. Il n'existe aujourd'hui que 20 stations en France.

Les avantages de l'hydrogène par rapport à la voiture électrique à batteries sont importants: des autonomies comparables aux véhicules thermiques et un temps de recharge inférieurs à cinq minutes. Et tout cela sans émission et sans alourdir le véhicule avec des centaines de kilos de batteries.

Mais pour s'imposer, l'hydrogène devra aussi surmonter la résistance des intérêts, nombreux, qui ont beaucoup investi dans les véhicules électriques à batteries en dépit de leurs limites technologiques et même écologiques.