

MOTEURS THERMIQUES À HYDROGÈNE

Sommaire

Introduction

1. *Rappel du principe du moteur thermique, application à l'hydrogène*
2. *Moteurs de un à quelques kW*
3. *Moteurs de quelques dizaines de kW et au delà*
4. *Automobile et transport routier*
5. *Transport ferroviaire*
6. *Transport maritime*
7. *Conclusion*

Le couplage d'une pile à combustible à hydrogène à un moteur électrique correspond, de toute évidence, à la situation idéale pour obtenir de l'énergie mécanique sans émission de gaz à effet de serre ni autre forme de pollution.

Mais au début des années 2000, ce système en était encore au stade de la R&D avec ses premières démonstrations. Les espoirs de commercialisation paraissaient bien hypothétiques à court-moyen terme si bien qu'une solution de transition crédible s'est faite jour en découplant l'apparition des deux technologies "futuristes" considérées: l'hydrogène d'une part et la pile à combustible, d'autre part. On commencerait donc par l'hydrogène en l'utilisant avec une technologie mature (le moteur thermique) et on valoriserait, dans un deuxième temps, la maîtrise de la technologie hydrogène dans la pile à combustible dès qu'elle serait mature, une vingtaine d'années plus tard, pensait-on.

Le moteur thermique (ou moteur à combustion interne) peut, dans son principe et sans modifications importantes, fonctionner à l'hydrogène pour produire de l'énergie mécanique en ne rejetant que de la vapeur d'eau ... et des oxydes d'azote (NO_x). De ce fait, le moteur à combustion interne à hydrogène pouvait contribuer à relever le double défi déjà identifié à l'époque : remédier à la raréfaction des ressources pétrolières et diminuer les émissions de gaz à effet de serre ... dès lors que l'hydrogène utilisé n'est pas fabriqué à partir de combustibles fossiles!

Les moteurs thermiques les plus courants sont de type alternatif à pistons: ils fonctionnent suivant le cycle de Beau de Rochas – Otto à allumage commandé ou le cycle Diesel. Il existe aussi le moteur à piston rotatif de type Wankel. Les moteurs thermiques se distinguent également par la nature des carburants qu'ils brûlent: essences de pétrole légères, alcools, distillats de pétrole plus ou moins lourds, gaz de houille ou de pétrole ou issus de la fermentation de matières organiques.

Les turbines à vapeur sont réservées aux très grandes puissances tandis que les turbines à gaz occupent une position importante pour la production d'électricité et totalement dominante dans l'aéronautique.

Du seul point de vue de la thermodynamique certains de ces moteurs peuvent être convertis à l'hydrogène, notamment les moteurs à pistons à allumage commandé et les turbines à gaz.

On examine dans ce qui suit les solutions possibles par rapport aux classes de puissance et aux applications telles que l'automobile et le transport routier, les transports ferroviaires et le transport maritime. L'aéronautique fait l'objet de la fiche 5.1.2

1 - Rappel du principe du moteur thermique, application à l'hydrogène

Dans un moteur d'automobile, l'énergie mécanique transmise par les pistons, provient de la combustion du carburant, essence ou gazole, avec l'oxygène de l'air auquel s'ajoute l'azote, inerte, présent pour les quatre cinquièmes dans l'air aspiré.

Ces moteurs sont dits à combustion interne, car la combustion du carburant et la détente des gaz produits ont lieu dans chaque cylindre à l'intérieur même du moteur contrairement à ce qui se passait autrefois dans la machine à vapeur pour laquelle ces deux phases avaient lieu dans deux organes

séparés : chaudière et cylindre. Suivant le cycle de Beau de Rochas – Otto, le moteur à combustion interne fonctionne suivant un cycle à quatre temps :

- l'admission du mélange air – carburant par le mouvement du piston vers le bas du cylindre,
- la compression par le mouvement du piston vers le haut du cylindre,
- la combustion déclenchée par l'étincelle électrique de la bougie, le mélange brûle et repousse le piston vers le bas du cylindre: c'est la phase motrice du cycle. Dans le cas du moteur diesel, l'allumage est obtenu sans étincelle par la seule compression du mélange qui est introduit sous pression dans le cylindre grâce à un injecteur,
- l'échappement des gaz brûlés repoussés par le mouvement du piston vers le haut du cylindre. Le moteur est alors prêt pour le cycle suivant. Une soupape assure l'ouverture du cylindre durant l'admission, une autre durant l'échappement, elles sont toutes les deux fermées durant la compression et la détente. Le mouvement linéaire du piston est converti en rotation par un ensemble bielle – manivelle. Un moteur d'automobile comporte couramment quatre ou six cylindres dont les cycles sont décalés dans le temps afin d'assurer une rotation régulière.

Convertir un tel moteur à l'hydrogène ne change rien au principe, seules quelques modifications deviennent indispensables car:

- le carburant introduit dans les cylindres est gazeux, il y a nécessité d'injecteurs adaptés dont la technologie est à développer,

- pour un moteur atmosphérique à prémélange, l'hydrogène occupe un relativement grand volume, ce qui diminue la quantité de fluide de travail à chaque cycle et réduit de manière importante (au moins 20 à 25%) la puissance spécifique du moteur, mais en raison de la possibilité d'un taux de compression élevé¹, 13 à 14, le rendement énergétique peut atteindre 36 % alors que celui des moteurs classiques à taux de compression plus bas (8 à 9) ne dépasse pas 30 %. La limitation en puissance spécifique peut être éliminée via des dispositifs d'injection appropriés (injection directe haute pression) et la suralimentation (turbo ou compresseur). On peut alors aboutir à des moteurs à très hauts rendements (plus de 40%), sur toute la plage de fonctionnement, rendements pouvant même dépasser ceux des meilleurs moteurs Diesel,

- l'hydrogène est très sensible à l'autoallumage et aux retours de flamme vers le collecteur d'admission (cas des moteurs à injection indirecte). En outre, le moteur doit être propre, en particulier exempt de dépôts de carbone qui, à leur tour, pourraient être à l'origine d'auto-allumage. C'est également pour remédier à ces inconvénients que le moteur rotatif a été adopté par la firme japonaise Mazda lors de la mise au point de ses véhicules à moteur à hydrogène à combustion interne (cf. ci-après),

- la combustion étant environ six fois plus rapide que celle de l'essence, un réglage précis du moteur est indispensable comme il l'est également pour minimiser les émissions d'oxydes d'azote. L'adoption d'un système de dépollution sera probablement requis.

Quant aux matériaux constituant le moteur ils doivent être choisis résistants à l'hydrogène, en particulier pour éviter les risques de corrosion fissurante.

Les émissions d'un tel moteur à hydrogène mesurées dans un centre d'essais canadien sur un prototype de 4,9 litres de cylindrée tournant à 2 200 tours/minute et développant une puissance de 80 kW sont :

- en hydrocarbures (dus à l'huile de lubrification): 2,6 ppm, soit 1,4g par heure de fonctionnement,
- en oxyde de carbone: 0,0 ppm
- en oxydes d'azote: 7,1 ppm soit 5,3 g/heure,
- en oxygène: 13,8 %

2 - Moteurs de un à quelques kilowatts

Ce domaine recouvre des usages allant des vélomoteurs, motos, scooters, engins de jardinage, de bricolage ou de loisirs, à la motopompe d'un village reculé d'une zone quasi désertique. La conversion à l'hydrogène de certains de ces moteurs thermiques est possible mais il faut bien garder à l'esprit que le stockage simple, robuste et bon marché d'un à plusieurs kilogrammes d'hydrogène reste encore à développer, voire à imaginer. En Inde plusieurs initiatives de recherche et développement ont été prises pour mettre au point des vélomoteurs et tricycles à moteur à combustion interne à hydrogène d'une autonomie de 60 à 80 km destinés aux déplacements urbains.

¹ en terme technique cette possibilité se dit « avoir un indice d'octane élevé ».

3 - Moteurs de quelques dizaines de kW et au delà

Il s'agit de moteurs fixes ou relativement peu mobiles entraînant un groupe électrogène et utilisés dans des lieux non desservis par un réseau électrique. Ils peuvent être convertis à l'hydrogène comme ceux que produisent la société américaine *Hydrogen Engine Center*².

Au niveau du mégawatt, ce sont des installations industrielles importantes, voire des centrales électriques, qui peuvent en particulier être associées à des unités produisant de l'hydrogène à partir d'énergies renouvelables par l'intermédiaire de capteurs solaires photovoltaïques ou d'éoliennes. En fait, ces dispositifs génèrent de l'électricité mais qui est difficilement utilisable car produite de manière intermittente et instable puisque liée à l'ensoleillement ou à la présence du vent et surtout obtenue sous forme de courant continu qui demande à être converti en courant alternatif (par des onduleurs) pour être utilisable. En revanche, ce courant continu directement issu des énergies renouvelables est adapté à l'électrolyse qui, en dissociant de l'eau, produit de l'hydrogène. Les moteurs thermiques fonctionnant alors avec cet hydrogène entraînent des alternateurs dont le courant peut, alors, être directement utilisable ou distribué sur le réseau.

4 - Automobile et transport routier

Certains constructeurs automobiles ont développé des versions spéciales de leurs modèles, équipés de moteurs thermiques convertis à l'hydrogène. Pour éviter les inconvénients liés à la fois la relativement faible autonomie du réservoir d'hydrogène et au faible nombre de stations-service à hydrogène, les constructeurs ont conçu des véhicules bi-carburants fonctionnant à l'essence et à l'hydrogène. C'est le cas par exemple de la firme allemande BMW avec son modèle haut de gamme 745 H (cf. fiche 9.1.3) ou de la firme japonaise Mazda qui avait mis au point et commercialisé la voiture RX-8, équipée d'un moteur thermique rotatif, les deux fonctionnant soit à l'hydrogène, soit à l'essence (cf. fiche 9-1-8) (cf. fig. 1 et 2). Le passage d'un mode à l'autre était automatiquement géré par l'ordinateur de bord. Dans le même esprit des prototypes de camionnettes de démonstration bi-carburant hydrogène-essence ont été construits au Canada à l'initiative du *Saskatchewan Research Council*. Ces véhicules avaient été réalisés à partir de structures (châssis et carrosserie) General Motors et Chevrolet avec l'idée de développer à un coût moindre l'alternative hydrogène pour les transports de proximité les plus courants.

D'autres conceptions de véhicules qui peuvent être envisagées pour les moteurs thermiques à hydrogène sont les voitures hybrides actuellement commercialisées. Ces automobiles disposent d'un moteur thermique conventionnel, à essence ou gazole, associé à un moteur électrique alimenté par une batterie que recharge le moteur thermique. Ce moteur électrique fonctionne, soit seul sans aucun rejet ni aucun bruit (situation particulièrement intéressante en ville) soit, si nécessaire, apporte un supplément de puissance au moteur thermique. Ainsi, la voiture hybride à moteur thermique à hydrogène serait-elle une voiture propre dans ces deux modes de fonctionnement ! Plusieurs dizaines de tels véhicules ont été construits (Ford, Mazda, Quantum, bus MAN dans le cadre du programme HyFleet-CUTE, en particulier) et testés en conditions réelles (cf. fig. 3), mais cette technologie n'a pas fourni aux constructeurs les satisfactions voulues et leurs développements ont été arrêtés au début des années 2010.

Malgré tous ces développements décourageants, la société britannique ULEMCo³ a relancé cette technologie en avril 2018 en présentant un poids lourd équipé d'un moteur VOLVO FH16 modifié pour être alimenté en hydrogène (cf. fig. 4). Les avantages mis en avant par cette société sont une très faible pollution (faibles émissions de NOx) et un faible surcoût comparé à un poids lourd équivalent à pile à combustible. D'une puissance disponible de 300 CV et équipé d'un réservoir de 17 kg d'hydrogène, son autonomie annoncée est de 300 km.

² <http://www.hydrogenenginecenter.com/>

³ www.ulemco.com



Figure 1 - La BMW 745 H reçue à l'Elysée en 2007



Figure 2 - La Mazda Premacy Hybrid en 2009



Figure 3 - La Toyota Prius modifiée par Quantum en 2008



Figure 4 – Le poids lourd ULEMCo à moteur thermique à hydrogène (2018)

5 - Transport ferroviaire.

Les turbines à gaz ont suscité un certain engouement dans le passé mais peu de motrices en ont été équipées, le bruit émis n'étant pas le moindre de leurs inconvénients. Les lignes électrifiées sont peu fréquentes hors des pays européens et c'est le diesel qui équipe la grande majorité des motrices. Là où la traction électrique n'est guère envisageable, il n'y a pas de raison de penser que le train, économe en énergie, disparaîtra en même temps que le pétrole. La locomotive à moteur thermique à hydrogène pourrait être un recours valable et ce d'autant plus qu'il est relativement simple d'ajouter un wagon citerne d'hydrogène liquide derrière la motrice, à l'image de ce qu'était autrefois le tender contenant le charbon et l'eau des machines à vapeur... mais il faut noter à ce propos l'initiative récente d'Alstom (2014) qui développe le train à pile à combustible CORADIA (cf. Fiche 9.4.5), solution techniquement plus séduisante.

6 - Transport maritime

Si utiliser de l'hydrogène énergie dans les transports présente la difficulté du stockage de l'hydrogène à bord du véhicule, force est d'admettre que celle-ci est moindre dans le cas d'un bateau. En effet que ce soit à bord de navires, et même de péniches, disposer de volumes et de charges supplémentaires n'est pas trop problématique. Il est pour cela imaginable que ces bateaux soient équipés de réservoirs à hydrogène liquide, le seul adapté à des stockages de grandes quantités (cf. fiche 4.3). Cet hydrogène ferait alors fonctionner de puissants moteurs thermiques assurant la propulsion et il pourrait même alimenter des piles à combustible qui fourniraient l'électricité nécessaire au bâtiment. Ce remplacement des hydrocarbures par l'hydrogène dans les moteurs marine, qu'ils soient diesels, à turbines à gaz ou à chaudières et turbines à vapeur, conduirait certes à prévoir une hausse sur les coûts d'exploitation qui, aujourd'hui, sont particulièrement bas avec certains des équipements précédents. Si les turbines à gaz et les diesels rapides utilisent des fuels légers plus coûteux, ce sont des fuels lourds très bon marché qui sont brûlés dans les diesels lents et les chaudières. Le prix de l'utilisation de l'hydrogène serait d'autant plus élevé que son stockage à bord entraînerait aussi des investissements coûteux à la fois par les nécessaires modifications sur l'architecture des navires et les mesures de sécurité. Le problème est connu avec les méthaniers mais dans le cas de l'hydrogène liquide la température de stockage est encore plus basse (20 K contre 110 K) ! En outre il serait difficile d'utiliser des volumes perdus, il faudrait plutôt aménager plusieurs cuves, fortement isolées.

7 - Conclusion

Si l'utilisation de l'hydrogène comme combustible dans un moteur thermique a pu, un temps, apparaître comme une solution intéressante, tant sur le plan technique qu'économique du fait de l'utilisation d'une technologie à faible coût et mature (le moteur thermique), elle se heurte à plusieurs problèmes :

- performances environnementales limitées (émissions de NOx), nécessité d'un système de dépollution,
- nécessité de développer une technologie spécifique (injection haute pression d'hydrogène, suralimentation), ce qui reste très coûteux pour aboutir à un moteur commercial (ordre de grandeur : 1 milliard euros) alors que les carburants conventionnels restent largement disponibles et à bas coût, et que la « pénalité CO2 » associée peine à se mettre en place,
- la concurrence croissante de développements encourageants de la pile à combustible.

Cela a conduit la grande majorité des constructeurs à abandonner cette filière malgré la tentative nouvelle et récente de ULEMCo (2018).