



## LA PILE AFC (Alkaline Fuel Cell)

### Sommaire

- 1 – Généralités
- 2 – Le principe de fonctionnement et les composants
- 3 – Les performances
- 4 – Principales objections faites à ce type de pile
- 5 – Exemples de réalisations
- 6 – Acteurs industriels

### 1. Généralités

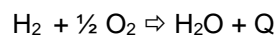
C'est le type de pile dont le développement est le plus ancien : la pile de F.T. Bacon en 1932 était alcaline. Puis la NASA l'avait sélectionnée au début des années soixante pour ses futurs vols habités Apollo et Navette pour deux raisons : d'une part parce qu'il n'existait pas encore de membrane protonique (mise au point plus tard par *DuPont de Nemours*) pour une pile acide de type PEM qu'elle avait initialement retenue pour les premiers vols habités (Gemini) et d'autre part parce qu'elle utilisait une partie de la technologie qui avait déjà été développée pour les électrolyseurs d'eau alcalins à solution de potasse.

La pile AFC se caractérise essentiellement par :

- son électrolyte liquide alcalin et sa température de fonctionnement dans une gamme large (25 à 260°C),
- des performances élevées du fait de la vitesse des réactions chimiques mises en jeu,
- un fonctionnement possible avec des catalyseurs non précieux,
- un empoisonnement rapide de l'électrolyte par le CO<sub>2</sub> si on utilise l'air ambiant à la cathode dans les applications terrestres. De ce fait, ce type de pile n'a d'intérêt que si l'on dispose d'hydrogène et d'oxygène purs.

### 2. Le principe de fonctionnement et les composants

Il est extrêmement simple : il s'agit d'une oxydoréduction, électrochimique et contrôlée, d'hydrogène et d'oxygène, avec production simultanée d'électricité, d'eau et de chaleur, selon une réaction chimique globale universellement connue :

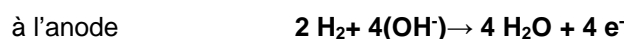


et représentée sur la figure 1.

#### Les électrodes

Cette réaction s'opère au sein d'une structure essentiellement composée de deux électrodes (l'anode et la cathode) séparées par un électrolyte liquide, conducteur des anions OH<sup>-</sup>.

Plus précisément, les réactions suivantes interviennent aux deux électrodes :



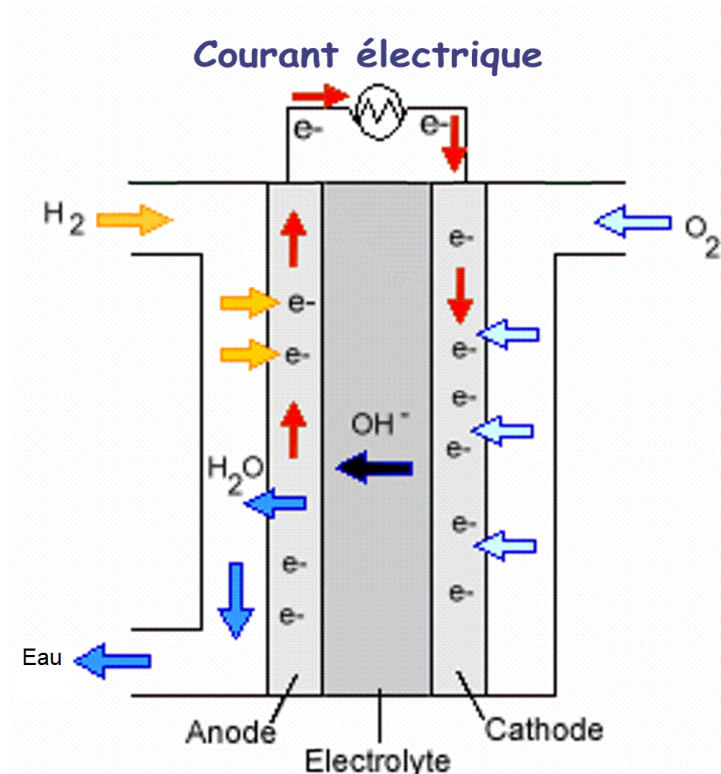


Figure 1 - Schéma de principe d'une pile à combustible AFC

#### Les plaques d'interconnexion

Elles sont généralement en nickel ou acier inoxydable, ou même en plastique moulé ; en effet la connexion électrique des électrodes (cellules mises en série électrique), s'effectue à l'extérieur des électrodes, les plaques d'interconnexion n'étant pas bipolaires.

#### Le catalyseur

De nombreux métaux précieux ou non peuvent être utilisés comme catalyseurs :

- anode : Pt ou Ni de Raney ou borure de nickel,
- cathode : alliage Pt-Au ou Ag

#### L'électrolyte

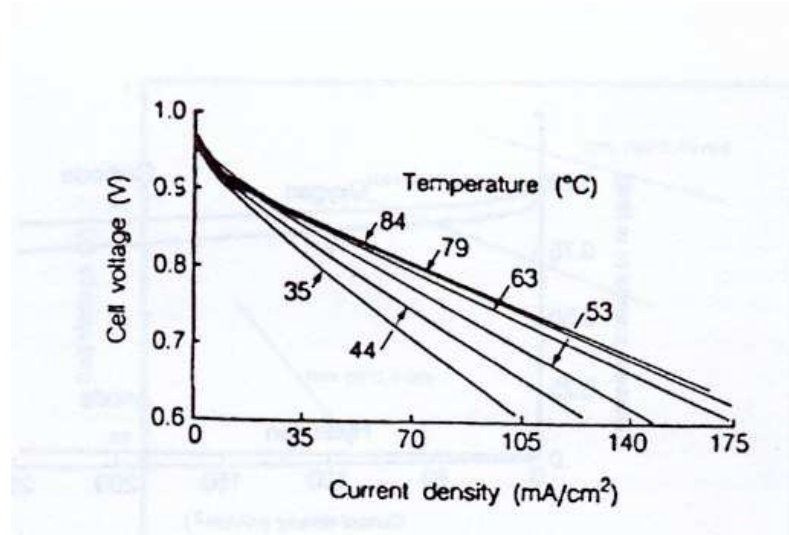
C'est une solution aqueuse d'hydroxyde de métal alcalin. Cela peut être de la soude NaOH ou de la potasse KOH ; la seconde est préférée par tous les opérateurs de ce type de pile et sa concentration est de 30 à 45% (8 à 12 moles par litre). Cet électrolyte est soit statique (pile UTC – ex-IFC de la navette spatiale), soit mis en circulation. Dans ce dernier cas, la circulation permet d'utiliser l'électrolyte comme fluide de refroidissement ; mais cette solution a pour inconvénient de multiplier les risques de fuites.

La température de fonctionnement : à concentration de potasse moyenne (30 – 45%) et pression proche de l'ambiante, la température de fonctionnement atteint 80 – 90°C ; on peut faire fonctionner la pile à température plus élevée à condition d'augmenter la concentration en potasse et/ou de la faire fonctionner à pression plus élevée : c'était le cas des piles spatiales qui fonctionnaient vers 260°C et sous 3-4 bars.

### 3. Les performances

Les performances classiques<sup>1</sup> se situent autour du point de fonctionnement suivant, à pression ambiante et vers 70°C (voir figure 2):

3.  $V_N = 0,78$  Volt et  $I_N = 100$  mA/cm<sup>2</sup>



**Figure 2 – Caractéristique V(I) d'une pile AFC et influence de la température**  
(Source : *Proceedings of the 15th IECEC, Volume 2, p. 889, J. McBreen et al.*)

Toutefois, la pile alcaline peut fonctionner à température et pression plus élevées : par exemple, la pile de Bacon dans les années 30 (5 kWe), fonctionnait à 200°C sous 40-50 bars. Les durées de vie peuvent être élevées : des démonstrations jusqu'à 15 000 h de fonctionnement ont été faites aux USA.

La valeur du rendement énergétique est de même nature pour tous les types de pile à combustible et est détaillée dans la fiche sur les piles à combustible (cf. Fiche 5.2.1).

### 4. Principales objections faites à ce type de pile

Elles se résument aux points suivants :

- La corrosion des électrodes et autres pièces métalliques provoquée par l'électrolyte liquide qui conduit à des choix de matériaux au coût élevé, et limite la durée de vie à des valeurs (de l'ordre de 8 000 h) inacceptables pour les applications stationnaires mais tolérables pour des applications mobiles. Ce constat serait à corriger en cas de mise au point d'une membrane anionique solide,
- La difficulté à minimiser le volume d'une telle pile,
- La difficulté d'utiliser directement de l'air comme comburant du fait de l'intolérance de l'électrolyte au CO<sub>2</sub>,
- La nécessité de traiter l'électrolyte à l'extérieur de la pile pour le purger de l'eau issue de la réaction électrochimique (en effet, une partie de l'eau formée se retrouve dans l'électrolyte), ce qui conduit à la mise en place d'un sous-système supplémentaire qui grève le coût, la masse et le volume.

<sup>1</sup> Nombreuses références de A. J. Appleby : *Energy*, 11, 95, 1986 ; *Fuel Cell Handbook*, Van Nostrand Reinhold, NY, 1989.

## **5. Exemples de réalisations**

### Programme spatial US Apollo

La pile développée par *Pratt and Whitney* pour les missions habitées Apollo est représentée sur la figure 3. Ses caractéristiques principales étaient les suivantes :

- diamètre 57 cm, longueur 112 cm, poids 110 kg,
- caractéristique électrique de cellule : 0,85V – 150 mA/cm<sup>2</sup>,
- puissance unitaire nominale de 1,42 kW sous 27-31 V,
- alimentation en hydrogène et oxygène purs,
- électrolyte potasse (KOH) à 85%,
- pression de fonctionnement : 60 psia (4,1 bars abs.),
- température de fonctionnement : 260°C



**Figure 3 – La pile *Pratt and Whitney* du programme Apollo**

### Programme spatial US du *Space Shuttle Orbiter*

La pile AFC développée pour la navette spatiale US par le même constructeur avait les caractéristiques suivantes (figure 4):

- 35 cm de hauteur pour 38 cm de largeur et 101 cm de longueur, poids 91 kg,
- caractéristique électrique de cellule : 0,86V – 470 mA/cm<sup>2</sup>,
- puissance unitaire nominale de 12 kW sous 27,5 V,
- alimentation en hydrogène et oxygène purs,
- pression de fonctionnement : 60 psia (4,1 bars abs.),
- température de fonctionnement : 80-90°C
- électrolyte : solution de KOH
- anode : catalyseur 10 mg de 80% Pt/20% Pd + PTFE déposé sur un écran en Ni argenté,
- cathode : 20 mg de 90% Au/10%Pt sur le même substrat.



Figure 4 - Un des trois modules de la *Space Shuttle*

## 6. Acteurs industriels

L'industrialisation de ce type de pile pourrait conduire à un coût plus faible que celui de sa concurrente de type PEM. L'abaissement de ce coût, qui pourrait atteindre 50%, s'expliquerait essentiellement par l'utilisation possible de catalyseurs non précieux (au détriment des performances), comparée aux besoins de platine pour la PEM.

Malgré cet avantage, les inconvénients soulignés au paragraphe 4 limitent considérablement le développement de cette technologie au profit de la filière PEM, si bien que la quasi totalité des acteurs, encore présents sur le marché il y a quelques années ont, soit disparu, soit abandonné ce secteur :

- **UTC Fuel Cells**, devenu *UTC Power* en 2001, puis *Clear Edge* en 2003, qui a fait ensuite faillite et a enfin été racheté par le coréen *Doosan* en 2014, a fourni les piles spatiales utilisées par la NASA, d'abord pour les vols Apollo puis pour les navettes spatiales. Au total, les piles alcalines spatiales de UTC, alimentées en hydrogène et oxygène stockés sous forme cryogénique, ont cumulé plus de 80 000 heures de fonctionnement au cours d'une centaine de missions. On peut noter que le prototype de navette spatiale russe *Bourane*, abandonnée en 1990, était aussi équipé d'une pile alcaline. Il n'y a plus d'activité aux USA sur la pile AFC depuis l'arrêt du programme des navettes spatiales en 2011.
- **ASTRIS ENERGI** était une société canadienne. Elle avait été créée en 1983 et avait une filiale en République Tchèque, à Benesov (*Astris s.r.o.*), qui était chargée de la R&D et de la fabrication des piles. En août 2007, elle a vendu ses actifs à *MKU Canada Inc.* qui appartient au groupe indien *Acme Tele Power Ltd.* Elle s'était spécialisée dans les unités de la gamme 15-250 We pour des équipements de laboratoire et pour des bancs de tests destinés à la formation, et dans les logiciels adaptés à ces applications. Elle a aujourd'hui abandonné l'activité AFC.
- **Cenergie** qui était une jeune société basée aux USA (Atlanta, Georgie) et dirigée par Nicholas Abson, ancien CEO de *ZeTek* (une des sociétés pionnières dans l'AFC et qui a disparu). Cette société a disparu à son tour.
- **Apollo Energy Systems Inc.** en Floride (Pompano Beach, USA) qui avait racheté l'usine que *ZeTek* avait construite à Cologne, en Allemagne. Elle travaillait en relation étroite avec l'Université de Graz (Autriche - K. Kordesch). Elle a disparu.
- La société anglaise **Fuel Cell Control Ltd** qui avait repris les actifs de la société *Zevco/ZeTek*, laquelle avait disparu en 2001. Cette société a disparu.

- La start-up israélienne **CellEra** qui avait été créée en 2007 autour d'un nouveau concept de membrane solide et qui a été rachetée par **Elbit Systems** en mars 2015. Cette dernière ne s'est pas manifestée depuis cette date.
- Il ne reste plus, à notre connaissance, qu'une seule société encore active sur ce créneau : **AFC Energy PLC**<sup>2</sup> (société britannique). Le site Internet de cette société compare la pile alcaline aux autres piles à combustible en affichant un rendement absolu supérieur (55-60%) ; il faut rappeler que le rendement d'une pile à combustible évolue le long de sa courbe de polarisation et que l'affichage d'une valeur de rendement n'a pas de sens dans la mesure où l'utilisateur la place où il le souhaite dans la gamme 0 – 80%, en fonction de la puissance qu'il en demande. Leur pile est alimentée en air et la pollution par le CO<sub>2</sub> est prise en compte dans la pile sans toutefois que la société explicite ce problème.

### **AFC Energy PLC**

- Fin 2011, cette société développe un modèle commercial d'une puissance de 50 kWe (Système BETA). Il a fonctionné, depuis janvier 2012, dans l'usine d'électrolyse chlore-soude d'*AkzoNobel* en Allemagne, pour valoriser l'hydrogène produit.
- En juin 2010, une pile de ce type est envisagée à Chinchilla (Australie) dans le cadre d'un projet impliquant la société **B9 Coal**.
- En février 2012, AFC a été retenu comme coordinateur dans le cadre du programme LASER-CELL du FCH-JU européen. Ce projet avait pour objet de développer des technologies de fabrication de composants en grande série.
- En juin 2012, AFC annonce un accord avec la société **ICL** (Industrial Chemicals Ltd) pour construire, dans l'usine d'électrolyse chlore-soude d'ICL à Essex, la plus grande unité de cette technologie, d'une puissance voisine de 1 MWe. Cette installation utilisera la technologie BETA Plus d'AFC et sera alimentée avec l'hydrogène sous-produit par l'électrolyseur.
- En septembre 2012, AFC annonce l'inauguration de sa ligne de production dans le Surrey, capable de fabriquer 20 000 électrodes par an.
- En mars 2013, AFC fournit son premier système à l'Université de Lancaster.
- En avril 2014, AFC a reçu une commande de *PHE* (PowerHouse Energy Group)
- En juillet 2014, AFC a signé un accord préliminaire (MOU) avec la société sud-coréenne *Chang Shin Chemical Co., Ltd*
- En septembre 2014, AFC fait partie d'un projet européen du FCH-JU (POWER-UP) qui a pour objet l'implantation d'un module à pile alcaline (KORE) de 240 kWe, qui sera installé dans une usine chimique de Air Products (Stade, en Allemagne) qui sous-produit de l'hydrogène. La mise en place est annoncée pour fin 2015. Un essai d'un module de 25 cellules est réussi en décembre 2014.
- En mars 2015, AFC réussit, en usine, le test d'un module de 101 cellules (taille définitive), et les composants destinés au module KORE sont réalisés en juin 2015.
- En avril 2015, AFC signe un accord avec **Bangkok Industrial Gas** pour le développement, en Thaïlande, d'une capacité de 10 MWe, avec une première tranche de 2 MWe pour fin 2016, qui utiliserait des surplus de production d'hydrogène de la société **BIG** dans la province de Rayong.
- En avril 2015, AFC signe un accord (MOU), avec la société **Dubai Carbon**, pour un projet de déploiement de 300 MWe à Dubai d'ici la fin 2020.
- En octobre 2015, le module KORE (cf. Fig. 5) fournit ses premiers kilowatts. Une puissance de 200 kWe est atteinte en janvier 2016.
- En février 2016, AFC annonce avoir signé un accord de partenariat avec l'allemand **plantIng GmbH**
- En mars 2016, AFC signe un accord de collaboration, avec les sud-coréens **Samyoung Corp.** et **Changshin Chemical Co.**, pour le déploiement futur d'un ensemble de 50 MWe à Daesan, avec une première phase de 5 MWe et une seconde de 45 MWe pour la fin 2019.
- En juillet 2016, AFC annonce la mise au point d'un système d'une puissance de 10 kWe programmé dans son plan stratégique interne.

---

<sup>2</sup> <http://www.afcenergy.com/>





**Figure 5 – Le module AFC/KORE de 240 kWe**

- En août 2016, AFC annonce un accord de collaboration technologique (Joint Development Agreement - JDA) avec l'italien **De Nora S.p.A.**
- En novembre 2016, AFC a annoncé qu'il a achevé la mise au point de la génération 2 « Gen2 » de sa pile.