

Faut-il importer massivement de l'hydrogène vert ou le produire localement ? Le débat fait rage



Conçu par Kawasaki Heavy Industries, le Suïso Frontier est le premier navire transporteur d'hydrogène au monde. Il peut transporter 75 tonnes d'hydrogène liquide refroidi à - 253 degrés Celsius. (Crédits : Reuters)

Juliette Raynal

De nombreux pays, l'Allemagne en tête, entendent importer de très grands volumes d'hydrogène pour décarboner leur économie, depuis des régions du monde disposant d'énergies renouvelables très compétitives. Cette vision d'un commerce longue distance de la molécule verte ne fait pas l'unanimité, notamment pour des enjeux de souveraineté. La France, par exemple, défend une production locale. Au-delà de ces clivages géopolitiques, le transport d'hydrogène renouvelable rencontre un certain nombre d'écueils technique, économique ou encore climatique. Explications.

Importer des quantités massives d'hydrogène renouvelable pour décarboner son industrie et s'émanciper des énergies fossiles

russes. C'est ce à quoi travaille ardemment l'Allemagne, qui s'est récemment rapproché du Canada. En septembre, les deux pays ont créé une alliance pour l'hydrogène de part et d'autre de l'Atlantique esquissant les prémices d'un commerce international de cette minuscule molécule considérée comme stratégique pour atteindre la neutralité carbone, essentielle pour lutter contre le réchauffement climatique.

Outre-Rhin, l'objectif de production domestique d'hydrogène renouvelable ne s'élève qu'à 14 térawattheures (TWh) seulement, pour une consommation estimée autour de 100 TWh en 2030. Au-delà de son rapprochement avec le Canada, le gouvernement d'Olaf Scholz a ainsi mis sur la table deux milliards d'euros pour nouer des partenariats avec le Maroc, la Namibie, la République démocratique du Congo ou encore l'Afrique du Sud. L'Allemagne