



CHRISTIAN HOFMANN

SKI ALPIN

Loïc Meillard, meilleur espoir du pays

Le skieur d'Hérémence est le premier Valaisan depuis plus de dix ans et Sophie Lamon à recevoir le prix de l'Aide sportive suisse. **PAGE 22**

SPORTS

21

R-JCP

AUTOMOBILISME OLIVIER LOMBARD

«L'avenir, c'est l'hydrogène»

Olivier Lombard partage sa carrière entre une voiture thermique en championnat d'Europe et un prototype à hydrogène dans le cadre d'un programme de développement. Il était à Martigny.

GREGORY CASSAZ

Olivier Lombard est unique. En 2011, ce jeune Parisien remportait la catégorie LMP2 dès sa première tentative aux 24 Heures du Mans. Presque inconnu alors, et tout juste âgé de 20 ans, il surprenait les observateurs par son sang-froid et sa maturité. Aujourd'hui, il est l'un des deux pilotes officiels du GreenGT H2, le premier prototype de compétition électrique/hydrogène. S'il est sensible à la mobilité durable et qu'il sert de véritable lien entre la voiture et les ingénieurs qui travaillent sur le développement de cette automobile, il n'a pas perdu pour autant sa passion pour le bruit du moteur et l'odeur de l'essence.

Alors ça y est, vous lâchez les courses pour vous investir à 100% dans le développement des voitures à hydrogène?

(Il sourit). Non, quand même pas. A côté de ma fonction de pilote d'essai sur le programme de la GreenGT, je suis toujours pilote de course avec une voiture thermique. Cette année, je vais d'ailleurs prendre part au championnat d'Europe d'endurance et aux 24 Heures du Mans.

Le Mans, justement, c'est le grand objectif de la saison?

C'est le gros morceau, effectivement. Je veux à tout prix bien figurer sur cette course, l'une des plus importantes au monde. Je pense avoir les moyens et l'équipe pour décrocher un bon résultat. Même s'il est difficile de s'avancer sur une course comme Le Mans où il y a toujours une part de hasard, je vise une place parmi les cinq plus rapides.

Revenons à l'objet de la raison de votre venue à Martigny, ce prototype de compétition électrique à hydrogène. Verra-t-on un jour une course avec ce type de voitures uniquement?

J'en suis convaincu. Un pas important a déjà été franchi

avec le championnat du monde de formule électrique (Formule E). Je ne vois pas pourquoi la voiture à hydrogène n'aurait pas sa place. Au contraire, je pense qu'elle a encore plus de crédibilité par rapport aux voitures conventionnelles puisque celle-ci, grâce à l'hydrogène, permettrait de mettre sur pied des courses bien plus longues. En Formule E, les voitures doivent être changées après une demi-heure.

La majorité des jeunes de votre âge actifs dans la course automobile le sont pour le bruit du moteur, l'odeur de l'essence... Franchement, Olivier Lombard, qu'est-ce qui vous attire dans cette voiture électrique?

Vous avez raison: je fais partie de cette jeune génération pour qui les voitures électriques sont ennuyeuses, ne font pas de bruit et n'avancent pas. Mais honnêtement, si je peux rassurer ces jeunes sur une chose,

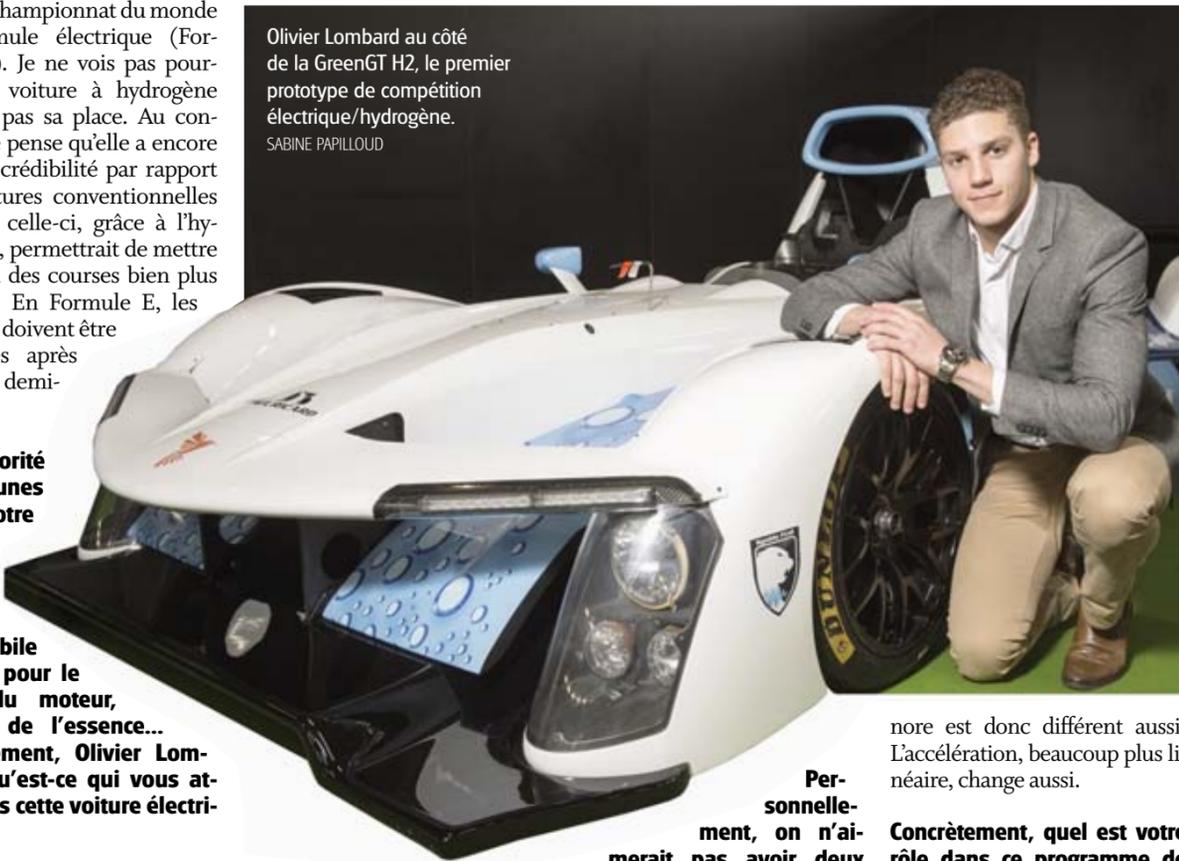
L'ÉLECTRIQUE

«En ville, c'est la solution idéale. Aux jeunes, je leur dis d'essayer.»

c'est que les voitures que j'essaie marchent fort. En ville, c'est la solution idéale. Dès que j'ai une discussion avec des jeunes ou mêmes des moins jeunes qui ne voient pas l'électrique d'un bon œil, je leur dis juste d'essayer. Le problème, c'est qu'ils n'ont justement pas l'occasion d'essayer ce genre de voitures...

Olivier Lombard au côté de la GreenGT H2, le premier prototype de compétition électrique/hydrogène.

SABINE PAPILLOU



Et cette sensibilité pour la mobilité durable, elle vous est tombée dessus, comme ça, par enchantement?

C'est vrai que jusqu'en 2011, j'étais un pilote automobile disons lambda, dans le sens où je n'avais aucune connaissance du domaine électrique.

Cette année-là, j'ai connu ma première expérience sur une voiture à haute performance électrique. C'est là que j'ai été immergé dans ce monde de mobilité propre.

Je me rappelle avoir été impressionné par l'engouement et par tous les acteurs présents. Je n'ai plus jamais quitté le milieu. J'ai été d'autant plus séduit que je suis depuis tout petit un passionné de nouvelles technologies.

Vous prenez aussi de sacrés risques en termes de sécurité...

Je ne comprends pas ce que vous voulez dire...

Personnellement, on n'aimerait pas avoir deux gros réservoirs d'hydrogène à côté de nous, deux réservoirs qui ressemblent curieusement à deux bombes prêtes à exploser...

Ça peut faire peur, oui. Mais ce sont des préjugés, des idées reçues. Il faut savoir que l'hydrogène est inflammable mais pas explosif. En plus, on m'a bien expliqué que l'hydrogène est stocké dans des bonbonnes en carbone qui ont une résistance aussi forte que les coques en carbone que l'on utilise en Formule 1 par exemple.

Les sensations doivent être assez incroyables, du moins différentes, de celles d'une voiture thermique...

Au début j'étais effectivement perdu. Les procédures de sécurité sont différentes. Pour allumer la voiture, alors que vous n'avez qu'un «start» sur une voiture à essence, j'ai ici droit à sept étapes. Au bruit, on dirait un avion qui décolle. L'environnement so-

nore est donc différent aussi. L'accélération, beaucoup plus linéaire, change aussi.

Concrètement, quel est votre rôle dans ce programme de développement?

En fait, je suis le dernier maillon de la chaîne. Avant moi, il y a toute l'équipe et les ingénieurs. D'une fois que je suis derrière le volant, je transmets mes sensations et autres comportements de la voiture aux ingénieurs. Je leur dis comment elle réagit à quel moment. Ces informations leur permettent ensuite de travailler au développement de l'auto.

Cette voiture peut-elle gagner les 24 Heures du Mans?

Pas encore. Il reste encore une grosse phase de développement. En termes de performances, on n'est pas encore au niveau des LMP1 (ndlr: plus haute catégorie des voitures d'endurance). Mais je sais que le but des ingénieurs est qu'une voiture à hydrogène puisse battre un jour une voiture à essence en compétition. Ils sont d'ailleurs persuadés que ce jour arrivera.

FOOTBALL



Sébastien Fournier retrouve le terrain. BITTEL

Fournier avec les M21 du FC Sion

Sébastien Fournier reprend du service au quotidien sur le banc de touche. Il officiera à la tête des moins de 21 ans du FC Sion jusqu'au terme de la saison. Bruno Pascale, nommé durant la pause après avoir été l'un des assistants de Didier Tholot en automne, l'épaulera et assurera également des responsabilités à la direction technique de la formation, le poste actuel de Sébastien Fournier, pour alléger la double casquette du Nendard. Quatre points pris en six matchs et deux lourds revers de suite, 0-3 à Nyon, puis 0-6 à Cham le chef de file, ont motivé cette décision. «Ce sera compliqué, mais je m'engagerai pour donner l'impulsion qui peut valoir le maintien, commente Sébastien Fournier. Nous manquons surtout de percusion en attaque. Le groupe a bénéficié des apports de Vincent Sierro, de Chadrak Akolo ou de Pedro Ramirez durant le premier tour. Sans des appuis du groupe professionnel, ça devient beaucoup plus difficile. Et le règlement limite les apports de joueurs n'ayant pas disputé suffisamment de matchs avec les moins de 21 ans durant la saison.» Les M21 du FC Sion occupent le douzième rang de la Première Ligue Promotion, ils possèdent cinq points de marge sur Zurich II, premier relégable. **OSF**

EN BREF

FOOTBALL

Constantin amendé

La commission disciplinaire de la Swiss Football League a puni Christian Constantin d'une amende de 5000 francs. Le président du FC Sion n'avait pas goûté la performance de l'arbitre Sascha Amhof lors de la défaite séduisante 3-2 face à YB et avait été très présent dans les médias pour le critiquer. Christian Constantin a cinq jours pour faire recours. **ATS**

La compétition, un vecteur de communication

La GreenGT est connue comme voiture de course. Mais le programme qui l'entoure est bien plus conséquent. «Le sport de compétition est un vecteur de communication», confirme Jean-François Weber, l'un des trois fondateurs de GreenGT. «Le but est de renforcer la popularisation de l'hydrogène. A travers cette voiture, nous voulons montrer qu'une technologie existe et qu'elle est exploitable dès aujourd'hui. Je ne dis pas que les voitures à hydrogène sont l'unique solution pour dépolluer les villes. Mais elles en font partie.» Pour rappel, la GreenGT présente la particularité d'être propulsée par l'énergie dégagée par

l'oxydation générée par la rencontre oxygène/hydrogène via une pile à combustible, et transformée en électricité qui va alimenter directement les moteurs électriques à l'avant et à l'arrière de la voiture.

«Aucune batterie n'est intégrée dans ce système», précise l'ingénieur. «La GreenGT H2 se veut donc un prototype «100% écologique», puisqu'elle ne rejette que de la vapeur d'eau dans l'atmosphère. Depuis sa première mouture en 2010, elle a évolué, et peut aujourd'hui se targuer de présenter des performances et une autonomie proches d'une voiture GT.» **GC**

PUBLICITÉ

ACM7

Fenêtres PVC - bois
Parquets
Menuiseries

ACM7 Alain Curdy | 079 706 94 69 | acm7@netplus.ch