

**Zeitschrift:** Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie  
**Herausgeber:** Office fédéral de l'énergie  
**Band:** - (2005)  
**Heft:** 6

**Artikel:** À vos marques, prêts, gaz!  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-642839>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**





## A vos marques, prêts, gaz!

### INTERNET

Informations sur le gaz naturel et le biogaz utilisés comme carburant:

[www.erdgasfahren.ch](http://www.erdgasfahren.ch)

Centre responsable des acquisitions et de la technologie au DDPS: [www.armasuisse.ch](http://www.armasuisse.ch)

Etude comparative des coûts entre véhicules traditionnels et véhicules à gaz, disponible (en allemand) sur le site

[www.erdgasostschweiz.ch](http://www.erdgasostschweiz.ch)

[www.eco-drive.ch](http://www.eco-drive.ch)

Depuis la fin novembre 2005, la Base logistique de l'armée (BLA) compte dans son parc automobile quinze véhicules neufs fonctionnant au gaz. Ils amorcent le changement partiel introduit dans l'équipement en véhicules du Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS): cinq pour cent des véhicules neufs acquis chaque année doivent être équipés d'un dispositif au gaz naturel.

Cet objectif ambitieux a été fixé en 2002 lorsque le conseiller national Adrian Imfeld a enjoint le Conseil fédéral, dans un postulat, d'étudier la possibilité d'avoir recours à la propulsion au gaz naturel pour une partie des véhicules de la Confédération. Le DDPS a alors établi un rapport concluant qu'il était tout à fait possible, à un coût raisonnable, d'adapter en conséquence le parc automobile. Ainsi, la Confédération pourrait également exercer son rôle de modèle dans la mise en œuvre des objectifs énergétiques et environnementaux et donner un signal fort en faveur de l'utilisation accrue des véhicules au gaz. En adoptant le rapport en novembre 2004, le Conseil fédéral a lancé la mise en œuvre.

### Amortissement rapide de la différence à l'acquisition

Le centre des acquisitions du DDPS, armasuisse, a été chargé d'examiner les véhicules au gaz pouvant être achetés. Jürg Eidam, responsable du domaine Véhicules de transport et alimentation électrique, se souvient: «A la fin de l'année 2004, nous procédions justement à l'évaluation générale quinquennale des besoins en matière de remplacement des véhicules. Nous avons donc pu, sur la base des données disponibles, sélectionner assez vite le modèle approprié». Le choix s'est porté sur le «Peugeot Partner», qui dispose d'un classique réservoir à essence en plus du réservoir à gaz. A l'achat, ce véhicule coûte environ 1750 francs de plus qu'un modèle comparable à essence ou diesel. «Un surcoût qui peut toutefois être amorti puisque les coûts de cycle de vie sont

plus bas. Et l'amortissement est d'autant plus rapide que ces véhicules rouleront beaucoup.» assure Jürg Eidam.

### 100 véhicules au gaz en 2010

Les quinze véhicules au gaz Peugeot Partner utilisés depuis fin novembre 2005 par le service du courrier de la Base logistique de l'armée ne sont qu'une première étape. En 2006, le parc automobile du DDPS doit s'enrichir de 20 à 30 nouveaux véhicules. Ainsi, en choisissant des véhicules à gaz pour cinq pour cent des remplacements effectués chaque année, on arrivera à une centaine d'unités en service à la fin de 2010.

«Certes, nous avons pu procéder rapidement aux premières acquisitions, mais certaines tâches plus précises restent à accomplir» modère Jürg Eidam. Par exemple, il n'existe pas encore – sauf à Bienne auprès de la Poste – de stations-service de la Confédération proposant du gaz, où les conducteurs peuvent acheter du carburant sans argent liquide grâce à la carte de ravitaillement Bebeco. Pour les véhicules au gaz acquis en 2005, stationnés à Berne et à Thoune, une solution provisoire a été trouvée avec les stations-service de Grauholz-Schönbühl et de Steffisburg. A présent, il s'agit de procéder rapidement à une évaluation détaillée et spécifique des véhicules à gaz disponibles sur le marché. Cet aspect est particulièrement important car les acquisitions doivent couvrir un large éventail, des petites voitures de liaison aux véhicules de livraison.



**Le DDPS est un gros consommateur d'énergie. De ce fait l'intérêt est grand d'améliorer l'efficacité énergétique et de réduire les coûts. D'ici la fin 2010, le DDPS achètera 100 véhicules à gaz.**



### Une gestion du parc automobile responsable

Etant un grand consommateur d'énergie, le DDPS a tout intérêt à améliorer l'efficacité énergétique de ses équipements et installations et à réduire les coûts. Le concept énergétique en vigueur depuis 2004 fixe la marche à suivre pour atteindre les objectifs de SuisseEnergie au sein du DDPS. Comme la mobilité représente environ 60 pour cent de la consommation totale d'énergie du DDPS, le concept prévoit notamment une gestion du parc automobile répondant à des critères économiques et écologiques. «Outre les facteurs

**LE CONCEPT ÉNERGÉTIQUE EN VIGUEUR DEPUIS 2004 FIXE LA MARCHÉ À SUIVRE POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE SUISSEENERGIE AU SEIN DU DDPS.**

économiques et les aspects techniques relatifs à l'exploitation et à la sécurité, notre analyse multicritère des véhicules intègre toujours des données telles que la consommation de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub> et le classement indiqué par l'étiquetteEnergie. De plus, nous tenons désormais compte aussi du type de carburant et nous sommes ouverts à d'autres mesures, comme les filtres à particules sur les véhicules diesel.» souligne Jürg Eidam. Le DDPS étend les mesures prises pour améliorer l'efficacité à l'utilisation des véhicules: le mode de conduite Eco-Drive®, économe en énergie, est enseigné depuis longtemps et appliqué quotidiennement à la Base logistique de l'armée, responsable des véhicules, ainsi qu'à l'École de conduite de l'armée.

Et comment les véhicules à gaz sont-ils accueillis par les utilisateurs? «A ce sujet, nous devons encore recueillir les réactions après expérience. La nouveauté demande toujours une adaptation. Nous avons donc tenu à ce que les responsables reçoivent une information complète à l'arrivée des véhicules et qu'ils la transmettent à leur tour à

l'ensemble des conducteurs. Par la suite, nous demanderons à chaque utilisateur de répondre à un petit questionnaire. Ainsi, nous serons en mesure, dès le printemps, de procéder à une première analyse de l'utilisation et des impressions.»

### Vers un boum des véhicules à gaz?

Marcel Kreber, responsable des Affaires publiques de l'Association suisse de l'Industrie gazière (ASIG), est convaincu que le nombre de véhicules à gaz va croître rapidement en Suisse. A l'occasion de la remise des quinze véhicules à gaz fin

novembre, il a présenté aux responsables de la Base logistique de l'armée les avantages écologiques, la sécurité et les perspectives qu'offrent ces véhicules: «L'industrie gazière apprend vite: de nouvelles stations-service à gaz seront peu à peu ouvertes en Suisse pour faire passer leur nombre actuel de 60 à une centaine fin 2007.» Parallèlement, la part des véhicules à gaz augmentera. Fin 2005, environ 2000 étaient en circulation en Suisse. L'ASIG escompte voir grimper ce nombre à 30 000 d'ici à 2010. Pour cela, il faut toutefois aussi que l'offre de modèles disponibles sur le marché helvétique s'élargisse. Marcel Kreber est plein d'espoir: «Une dynamique va se mettre en place. D'abord, la demande de véhicules à gaz augmentera grâce au réseau de stations-service qui se densifie et au prix élevé de l'essence. Par ailleurs, la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales annoncée par le Conseil fédéral renforcera les atouts du gaz naturel utilisé comme carburant. Il deviendra donc aussi plus intéressant pour les concessionnaires automobiles d'élargir leur offre de véhicules.»

## Révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales

A partir de 2007, les carburants qui préservent l'environnement devraient être moins taxés que les autres. Le Conseil fédéral prévoit d'exonérer totalement de l'impôt sur les huiles minérales les carburants issus de matières premières renouvelables, comme le biogaz ou l'éthanol. Une réduction d'impôt de 40 centimes par litre d'équivalent essence est prévue pour le gaz naturel et le gaz liquéfié utilisés comme carburant. La diminution des recettes fiscales doit être compensée par une augmentation minimale de l'impôt sur l'essence. Le message expliquant cette modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales est actuellement en préparation au Département fédéral des finances.

(zum)