

Zeitschrift: Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2013)
Heft: [10]: Watt d'Or 2013

Artikel: Pour CarPostal, l'avenir énergétique est maintenant
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642573>

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>

Pour CarPostal, l'avenir énergétique est maintenant

Pour transporter 120 millions de voyageurs, les véhicules de CarPostal consomment 39 millions de litres de diesel par an. Non seulement cela coûte très cher, mais ce carburant fossile pollue en outre l'environnement et représente un risque non négligeable au vu de l'évolution incertaine des prix. Pour ces raisons, CarPostal Suisse SA a revu sa consommation d'énergie afin de la rendre plus efficace et plus respectueuse de l'environnement. Dans la région de Brugg (AG), CarPostal teste sur cinq ans l'exploitation de cinq cars postaux à pile à combustible et s'engage ainsi dès maintenant pour notre avenir énergétique.

En 2010, la direction du groupe La Poste Suisse, dont fait partie CarPostal Suisse SA, s'est fixée des objectifs ambitieux. Elle a défini un plan de mesures pour réduire la consommation d'énergie ainsi que les émissions de CO₂ et un fonds interne dédié au développement durable a été créé pour financer des projets. «Le changement climatique, la rarefaction des ressources naturelles et la hausse des prix de l'énergie représentent de nouveaux défis mais également de nouvelles opportunités. Notre entreprise souhaite en profiter», explique Daniel Landolf, membre de la direction du groupe La Poste Suisse et responsable de CarPostal. Il ajoute: «Même avec des objectifs ambitieux, nous devons tenir compte de la rentabilité. Pour financer le projet de car postal à pile à combustible, nous avons bénéficié de l'aide du fonds de La Poste dédié au développement durable, du fonds de la loterie du canton d'Argovie, de l'Union européenne, de l'Office fédéral de l'énergie et d'autres institutions. Sans ces contributions, le financement du projet n'était pas assuré.»

Rejet de vapeur d'eau

Les cinq bus à pile à combustible de type Mercedes-Benz Citaro FuelCELL Hybrid ont coûté 11 millions de francs, soit près de six fois le prix de bus conventionnels alimentés au diesel. A ce montant s'ajoutent les frais relatifs à la construction de la station-service

à hydrogène, à la formation des conducteurs et des techniciens ainsi qu'à l'entretien et au suivi scientifique.

Depuis le 12 décembre 2011, les cinq bus circulent sur le réseau de Brugg dans le canton d'Argovie et sont ravitaillés en hydrogène au dépôt des cars postaux. Ce carburant est produit sur place par électrolyse en utilisant de l'électricité issue à 100% d'énergies renouvelables. Nikoleta Seraidou, responsable du projet, explique comment fonctionne un tel moteur: «Dans la pile à combustible située sur le toit, l'hydrogène et l'oxygène réagissent pour former de l'eau en libérant de l'énergie électrique, qui alimente à son tour le moteur. Le véhicule ne rejette ainsi que de la vapeur d'eau.» Sous sa direction, la station-service a été réalisée et les véhicules ont été mis en service. Elles s'occupe désormais d'optimiser le système d'exploitation et la maintenance. «Au début, je venais tous les jours à Brugg. Maintenant que tout fonctionne, je ne viens plus que deux fois par semaine.» La plupart du temps, il s'agit de présenter le projet aux délégations et aux visiteurs.

INTERNET
www.carpostal.ch



De g. à dr.: Beat Stutz, Nikoleta Seraidou, Daniel Landolf



Beat Stutz, responsable auprès de l'entreprise Voegtlin-Meyer AG, qui exploite les cars postaux sur mandat de CarPostal Argovie, confirme: «Les problèmes que nous avons rencontrés depuis la mise en circulation des bus sont peu nombreux. Même les incertitudes concernant l'autonomie des véhicules se sont révélées infondées. Les cars postaux à pile à combustible ont été conçus pour parcourir 250 km avec un plein, mais ils atteignent en pratique 400 km.» Tous les conducteurs de Voegtlin-Meyer AG ont été volontairement formés à la conduite des nouveaux véhicules. «Aujourd'hui, ils s'ennuient presque lorsqu'ils ne peuvent pas conduire de tels véhicules.» Au début, ceci se produisait en fin de semaine: les bus n'étaient pas utilisés en raison de temps de réaction trop longs en cas de panne. «Depuis cet été, les cars circulent aussi le week-end, ce qui réjouit les nombreux voyageurs qui se rendent à Brugg uniquement pour les essayer.»

Pas de bruit

Les passagers sont frappés par le faible niveau sonore. Beat Stutz actionne le démarreur: silence. «Et pourtant, le moteur tourne, dit-il en riant. En septembre 2012, nous avons testé un car postal à pile à combustible à Davos. Malgré la teneur réduite en oxygène de l'air ambiant, le moteur fonctionne parfaitement en altitude. Nous pourrions ainsi comme prévu desservir

la ligne 3 avec deux cars postaux à pile à combustible lors du Forum économique mondial de Davos en janvier 2013», se réjouit Nikoleta Seraidou. Les bus seront ravitaillés grâce à un réservoir mobile d'hydrogène.

Cette expérience est menée dans le cadre du projet européen CHIC (Clean Hydrogen In European Cities). Outre des constructeurs et des fournisseurs d'énergie, les entreprises de transports de plusieurs villes européennes comme Oslo, Cologne ou Milan y sont impliquées. Ce projet constitue un test pratique à grande échelle, dans les conditions les plus diverses.

«Avec ce projet phare, nous indiquons la voie à suivre. CarPostal a ainsi l'opportunité de démontrer ses compétences pour appliquer les nouvelles technologies dans la pratique», résume Daniel Landolf. Le projet a été adopté avant la catastrophe de Fukushima. «Nous pouvons désormais profiter des changements intervenus depuis lors dans la politique énergétique suisse. Prendre la bonne décision au bon moment: les cars postaux partent à l'heure, même lorsqu'il s'agit d'avenir énergétique.»