

Pour CarPostal, l'avenir énergétique est maintenant

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft [10]: **Watt d'Or 2013**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-642573>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Seraïdou, 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'occupent 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 Seraïdou, 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'ennervent 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 Seraïdou. 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.»