Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 45 (2018)
Heft: 2

Artikel: La fabrique à idées secrète
Autor: Schwander, Andreas
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-911649

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

La fabrique à idées secrète

Esoro développe les voitures de demain, ainsi qu'un camion à hydrogène.

ANDREAS SCHWANDER

Presque tout ce que produit Esoro à Fällanden est secret, et le reste pendant des décennies. C'est la raison pour laquelle presque tout y est invisible. La société est rarement visible, mais on peut apercevoir ses camions-remorque construits par Esoro qui livrent les filiales du grand distributeur Coop en Argovie. Ce camion repose sur un concept inédit en Suisse. Il fonctionne avec de l'hydrogène produit par une centrale hydroélectrique en Argovie. Une pile à combustible, sorte de centrale électrique embarquée, produit de l'électricité en continu et charge une batterie. L'énergie nécessaire pour l'accélération provient de la batterie, bien plus petite que dans une voiture électrique. Le camion ne rejette aucune émission polluante et ne nécessite pas un long temps de charge. Un critère déterminant pour pouvoir intégrer les systèmes de propulsion alternatifs dans les parcs de camions. L'été dernier, le camion-remorque a obtenu l'homologation de l'Office de la circulation routière de Zurich.

Des décennies de recherche

«Nous sommes là pour développer des projets exigeants, complexes et interdisciplinaires», explique Diego Jaggi, CEO d'Esoro. Il cultive depuis très longtemps sa passion pour les projets utopiques à roues. Il a commencé avec le «Tour-de-Sol», la légendaire course de véhicules solaires qui faisait le tour de la Suisse dans les années 80, puis dès 1990, créé une entreprise reposant sur ce concept. Esoro fait ainsi partie de l'industrie automobile suisse, vaste mais largement méconnue, qui emploie 34 000 collaborateurs et génère un chiffre d'affaires annuel de CHF 16 milliards. «Nous devons nous maintenir dans le secteur», explique Diego Jaggi, «en dépit des nombreux obstacles que nous rencontrons en Suisse». Avec le cours élevé du franc suisse mais aussi les droits de douane, tout est plus cher et plus compliqué. Et parvenir à obtenir les papiers nécessaires pour l'homologation d'un nouveau véhicule est tout un art. Diego Jaggi pense qu'à elles seules, les démarches administratives pour l'homologation routière représentent près de 20 % du coût de construction et de développement des camions équipés de piles à combustible, à condition qu'elles ne soient pas faites pour la première fois. Sinon, c'est dix fois plus cher.

Enfin, pour pouvoir conduire avec le numéro blanc tant prisé, Esoro dépend de la bonne volonté des offices de la circulation routière. Car pour l'administration aussi, la charge de travail pour un seul camion est très importante. Les autorités auraient tout intérêt à déceler le moindre défaut de conformité afin de ne pas délivrer l'homologation. Ça n'a pas été le choix de l'office de la circulation routière de Zurich. Les experts ont étudié attentivement la thématique et ont collaboré de manière constructive.

Le camion non polluant du fabricant suisse Esoro livre depuis peu les filiales Coop avec des produits frais.
Photo Keystone

Un 19 tonnes homologué

Le camion Esoro est le premier en Suisse à avoir été certifié conforme aux dispositions relatives aux véhicules utilitaires non polluants. En Suisse, le tonnage autorisé des camions est de 18 tonnes et en UE, de 19 tonnes. Mais la Suisse autorise pour les véhicules équipés d'une propulsion alternative un poids de 19 tonnes. Pour être fabriqués en série, ils devraient toutefois subir une longue série d'adaptations pour se conformer aux besoins de la production de masse.

Pour Esoro, chaque camion doit avoir une apparence parfaite. Il y a plusieurs années, lors de la présentation d'une première voiture à hydrogène au Salon de l'automobile de Genève, un grand dirigeant de Volkswagen avait dit à Diego Jaggi: «C'est gagné». Autrement dit, le modèle était parfait. Les prototypes de Rinspeed qu'Esoro construit régulièrement pour l'entrepreneur zurichois Frank Rinderknecht sont également parfaits. Amphibies, équipés de fonctions nautiques ou bien véritables hydroptères, ils sortent toujours des hangars secrets de Fällanden. Ces prototypes Rinspeed peuvent sembler absurdes mais bon nombre des concepts développés ici sont repris plus tard dans les voitures de série. Car Esoro travaille toujours sur la génération automobile du futur, ce que l'on appelle le prédéveloppement. Un domaine où la société peut réfléchir et imaginer, en toute liberté.

ANDREAS SCHWANDER EST JOURNALISTE INDÉPENDANT ET CONSULTANT À BÂLE