

Zeitschrift: Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2017)
Heft: 1

Artikel: Circular grâce à l'hydrogène
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-681955>

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: 31.01.2026

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

CIRCULER GRÂCE À L'HYDROGÈNE

Au cours des dernières années, CarPostal a mis en circulation avec succès des bus à pile à combustible. Un projet pionnier soutenu par l'Office fédéral de l'énergie.

Jusqu'il y a peu, cinq bus silencieux et ne produisant aucune émission circulaient à Brugg (AG). Pendant cinq ans, ils ont été intégrés au réseau de transports publics. Leur carburant? De l'hydrogène, qui réagit au contact de l'oxygène dans une pile à combustible et se transforme en eau. L'énergie libérée par ce procédé alimente le moteur électrique du bus. La phase de test de CarPostal, la première du genre en Suisse, a pris fin en décembre 2016.

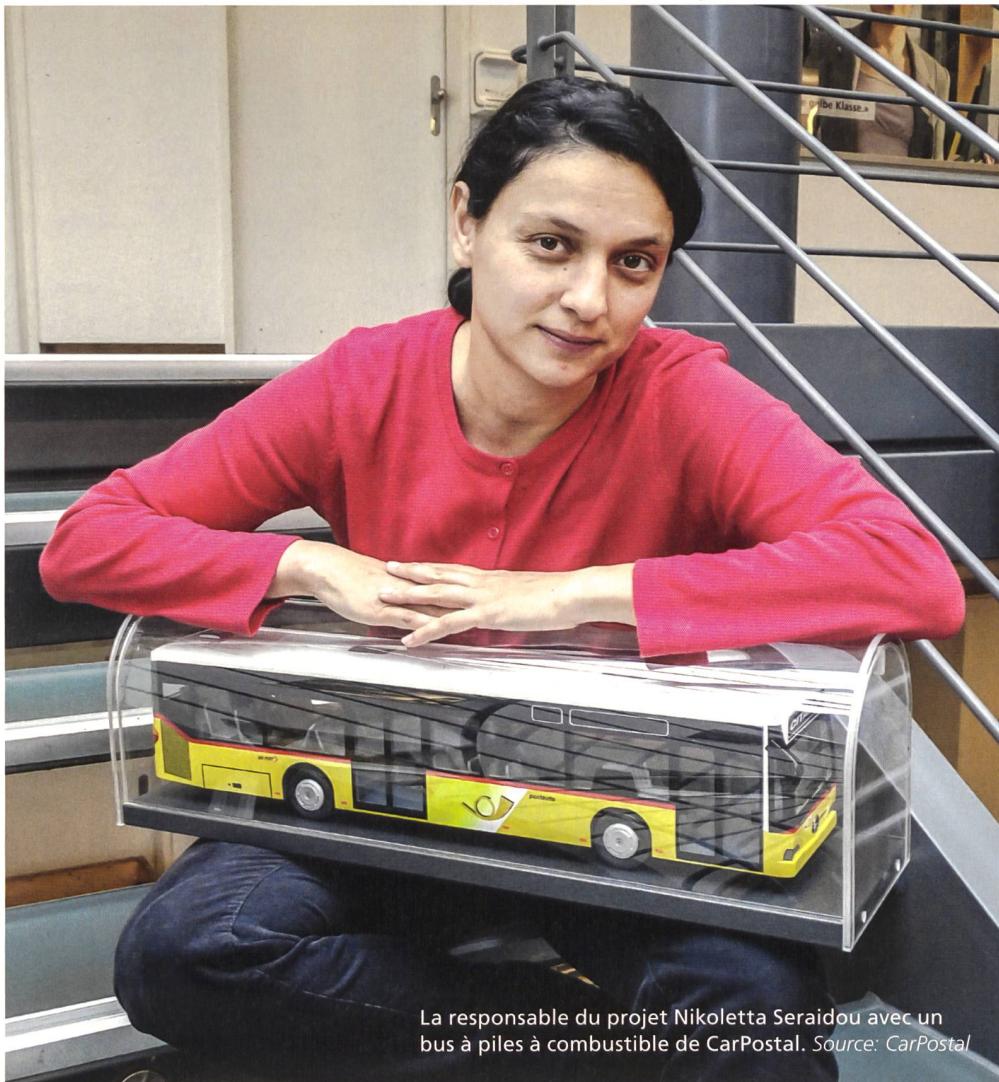
Aucun traitement de faveur

C'est en décembre 2011 que les bus à pile à combustible sont entrés en service, avec le soutien de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). «Dans le cadre de ce projet, nous tenions vraiment à ce que les bus à pile à combustible soient traités comme les bus diesel», explique Nikoletta Seraidou, cheffe de projet chez CarPostal Suisse SA. Concrètement, cela signifie que les nouveaux bus effectuaient quelque 250 kilomètres par jour au même titre que les véhicules traditionnels et étaient en service sur toutes les lignes de la région de Brugg.

Depuis le début du projet, les cinq bus ont ainsi parcouru plus de 1,3 million de kilomètres et roulé pendant plus de 60'000 heures, permettant une économie supérieure à 1,6 t d'émissions de CO₂.

Un défi réussi

Malgré quelques difficultés initiales avec les compresseurs de la station-service à hydrogène et les défauts de jeunesse des véhicules, Nikoletta Seraidou tire un bilan positif de la phase d'essai: «Le projet CarPostal a montré que l'électromobilité basée sur la technologie des piles à combustible pouvait être une option dans les transports publics.» Stefan Oberholzer, spécialiste en recherche énergétique à l'OFEN, souligne l'importance de ce projet: «Cette



La responsable du projet Nikoletta Seraidou avec un bus à piles à combustible de CarPostal. Source: CarPostal

phase test a démontré qu'il était tout à fait possible d'exploiter pour le transport interurbain des bus ne produisant aucune émission et fonctionnant grâce à de l'hydrogène produit à partir d'énergies renouvelables.»

Le carburant du futur

A l'heure actuelle, le lieu où les bus à pile à combustible seront mis en service à l'issue de la phase test et la manière dont ils seront exploités à l'avenir ne sont pas encore

définis. Quoi qu'il en soit, l'importance de cette technologie pour le futur est indéniable, comme l'explique Stefan Oberholzer: «L'hydrogène devrait être de plus en plus utilisé comme carburant ces prochaines années, en particulier pour parcourir de longues distances avec des bus ou des camions.» L'ouverture, en novembre 2016, de la première station-service à hydrogène publique de Suisse le confirme. (zes)