



Seul le discours prononcé fait foi

Lauterbrunnen/Grindelwald, le 4 juin 2009

Charte Jungfrau&Climat / Réduction des émissions de CO₂ Exposé de Peter Balmer, CEO d'Autoverkehr Grindelwald AG

Grindelwald, village de montagne d'à peine 4000 habitants? Ou petite ville avec une circulation comparable à celle d'une ville de taille moyenne dans le Canton de Berne?

Les deux énoncés sont corrects. En réalité, tout dépend de la période de l'année dont nous parlons.

Dans toutes les enquêtes effectuées auprès de touristes durant les 30 dernières années, le problème n°1 cité dans notre localité est celui de la circulation.

Etant donné que nous sommes à la fois un village de montagne et une petite ville, il est difficile de mettre en place des mesures dans le domaine de la circulation que nous soyons capables de financer. Bien entendu, des stratégies ont été conçues, des concepts élaborés, des mesures examinées et en partie mises en œuvre. Malheureusement, toutes ces mesures ont été mises à mal par l'augmentation de la circulation des dernières années. Leur mise en œuvre n'a finalement jamais eu lieu. Il est en effet pratiquement impossible pour les 4000 habitants de Grindelwald de financer les investissements et de prendre en charge les coûts d'exploitation de concepts élaborés pour une petite ville.

Dans le domaine de la circulation, une offre de transports publics adaptée aux variations saisonnières de la localité pourrait permettre de réaliser des réductions significatives des émissions de CO₂.

Si l'on compare le trajet de 3102 mètres entre l'église et la station de télécabine du Männlichen qui se trouve dans la vallée, nous obtenons les chiffres suivants:

Un bus de ligne standard émet	3000g de CO ₂
Une voiture individuelle «verte» émet	490g de CO ₂

A noter que pour transporter le même nombre de personnes qu'un bus, il faudrait en moyenne 18 trajets en voiture, ce qui équivaut au rejet de 8,8 kg de CO₂.

Cela signifie que, pour un même trajet, les émissions de CO₂ d'un bus sont inférieures d'environ 60% à celles d'une voiture, soit 5,8 kg de CO₂ de moins au total.

Cette comparaison montre donc que des investissements dans l'offre en transports publics à Grindelwald pourraient permettre une diminution importante des émissions de CO₂.

Nous sommes heureux que le Canton de Berne ait reconnu l'urgence de développer l'offre de transports publics à Grindelwald et qu'il ait décidé de continuer à apporter un soutien financier à Grindelwald.

Le recours à des moteurs alternatifs devrait en outre permettre de réduire davantage les émissions de CO₂ des bus de ligne et donc de proposer une offre de transports publics plus respectueuse de l'environnement.

Les constructeurs automobiles développent en continu différents systèmes de propulsion. La recherche avance également dans le domaine des moteurs au gaz naturel, de la technologie hybride et des moteurs à hydrogène.

Les systèmes de propulsion hybrides seront une réalité sur nos routes dans quelques années.

Depuis longtemps, les techniciens se penchent sur la question de la récupération de l'énergie libérée lors du freinage. Les transports urbains sont particulièrement concernés: lors du freinage, un bus de 18 tonnes libère une grande quantité d'énergie qui est rejetée dans l'environnement sous forme de chaleur.



Seul le discours prononcé fait foi

L'exploitation des bus urbains, avec des démarrages et des arrêts fréquents, offre donc des conditions idéales pour récupérer l'énergie de freinage.

Les moteurs hybrides permettent de réaliser des économies de carburant et de réduire les émissions de CO₂ sans pour autant nuire aux bonnes performances de conduite.

Dans les systèmes hybrides, un moteur diesel respectueux de l'environnement actionne un générateur performant qui alimente à son tour les moteurs électriques de traction. Ceux-ci sont en outre reliés à des batteries électriques dans lesquelles l'énergie de freinage peut être stockée. Cette énergie électrique suffit pour faire démarrer le véhicule, sans aucune émission de CO₂. Le moteur diesel intervient ensuite si le conducteur souhaite accélérer.

Les réductions de carburant réalisées avec les systèmes de propulsion hybrides de série dépendent de l'utilisation qui est faite du véhicule. Les réductions les plus importantes, qui s'élèvent à 30%, sont réalisées en ville. Moins les arrêts sont fréquents, plus le potentiel d'économie du véhicule avec propulsion hybride est restreint.

Le développement des transports publics, associés à l'utilisation de nouveaux concepts de propulsion permettrait de réduire les émissions de CO₂ dans notre vallée. Malheureusement, les régions montagneuses et périphériques se trouvent laissées pour compte dans ce domaine. Il faudra en effet encore attendre quelque temps avant que les fabricants de véhicules ne soient en mesure de livrer des véhicules équipés de concepts de propulsion alternatifs qui soient utilisables dans nos régions montagneuses.

C'est avec grand plaisir que je vous invite à présent à monter à bord d'un bus hybride de marque MAN.