

147	UTBM service communication	Trâces écrites news	16 mai 2014
		Franche Comté	Mobypost - hydrogène - La Poste - projet

Franche-Comté : le véhicule à hydrogène de MobyPost cherche sa place au soleil

Publié par Pierre-Yves Ratti le 16 mai 2014 | 1 Commentaire



INNOVATION. D'ici quelques semaines, une dizaine de véhicules à hydrogène mis au point à Belfort pour La Poste vont être mis en service à Audincourt (Doubs) et à Perrigny, près de Lons-le-Saunier (Jura).

Ce sera l'aboutissement d'un projet lancé en février 2011.

Et sans doute le début d'une autre aventure : la diffusion à plus grande échelle de véhicules propres entièrement autonomes ou des technologies qui ont permis de les réaliser.

Cliquez sur les photos pour les agrandir.

Ces dernières semaines, d'étranges petits véhicules ont tourné en boucle sur le parking à l'arrière d'un des bâtiments du Techn'hom, à Belfort. Leur moteur ne faisait aucun bruit.

Et pour cause : il s'agissait des véhicules à hydrogène du projet **MobyPost**, destinés à La Poste d'Audincourt (Doubs) et de Perrigny (Jura).

Dépourvus de tout élément de carrosserie, ils effectuaient leurs derniers essais avant la mise en service prévue fin juin.

Ce sera l'aboutissement d'un projet lancé en février 2011 et qui prendra fin en janvier 2015.

« Son but est de mener une expérimentation qui démontre la viabilité technico-économique du projet, » explique Michel Romand, coordinateur du projet au sein de la direction des relations industrielles et mobilité des étudiants à l'UTBM (Université de technologie de Belfort-Montbéliard).

Autrement dit, le projet doit faire non seulement la preuve de sa viabilité technique, mais de son intérêt commercial.

Bref, il doit être industrialisable et vendable.

Autonomie totale

Le projet mobilise des partenaires français, allemands, suisses et italiens. Il représente un budget global de 8,5 millions d'€, dont 50% sont financés par des fonds européens, l'autre moitié étant apportée par les partenaires. Le projet est labellisé « Pôle véhicule du futur » depuis 2009.

Son originalité tient à la totale autonomie des véhicules : le dispositif mis en place dans les deux premiers sites pilotes doit produire sa propre énergie.

« Du soleil à la roue », tel est le slogan de MobyPost.

Les abris sous lesquels stationneront les véhicules des postiers – des ombrières – seront couverts de panneaux photovoltaïques qui produiront l'électricité, puis l'hydrogène, pendant que les facteurs effectueront leur tournée.

Une fois de retour au garage, les véhicules seront rechargés de l'hydrogène produite dans la



journée pour repartir en tournée le lendemain matin.

La société **Mahytec** à Dole, conçoit et fabrique les réservoirs à hydrogène de MobyPost.

Les Suisses de MES font les piles à combustible. La carrosserie est assurée par l'italien Ducati Energia.

Assemblés en Italie, les véhicules de La Poste vont être tout prochainement livrés à Belfort où ils seront équipés du matériel à hydrogène.

L'ergonomie est l'œuvre d'un laboratoire de l'UTBM installé à Montbéliard, en relation étroite avec les postiers.

Destiné à remplacer le deux-roues à moteur, jugé polluant et source de nombreux accidents du travail, le véhicule est par conséquent étroit et agile : pas porte et un siège central pour une seule personne de façon à faciliter la dépose du courrier, aussi bien à gauche qu'à droite.

Sur 4 roues, le véhicule est protégé par un toit. Un plancher échancré de chaque côté facilite les entrées et sorties du véhicule, tandis qu'une malle arrière verticale a été spécialement étudiée pour le transport et le classement des colis, jusqu'à 100 kg de courrier.

La compacité du véhicule est facilitée par le mode de propulsion : deux moteurs dans les roues arrière, d'où un gain de place.

Un marché à l'échelle européenne

Au-delà des dix premiers véhicules qui circuleront fin juin en Franche-Comté, pour être un plein succès, MobyPost doit déboucher sur un marché.



Michel Romand, coordinateur du projet à l'UTBM.
Photo : Pierre-Yves Ratti.

« Il faut disséminer et valoriser tout ou partie du projet, » explique en substance Michel Romand. Le meilleur cas de figure serait l'adoption de ce mode de transport par La Poste, ou un homologue européen. Les réservoirs peuvent aussi trouver d'autres applications.

« Dans un cas comme dans l'autre, le marché est au moins européen », affirme le coordinateur du projet.

Aspects techniques et commerciaux, et tout ce qui est lié aux licences et à la propriété intellectuelle ... le chemin est encore long à parcourir.

Mais les porteurs du projet espèrent déboucher sur une véritable filière de l'hydrogène en Franche-Comté.