

## Métropole | Bordeaux Métropole teste le bus électrique



La métropole bordelaise est en test : officiellement, elle met en concurrence depuis une semaine sept constructeurs de bus différents pour expérimenter une solution alternative aux 20% de sa flotte de bus roulant encore au gasoil : les bus électriques. Ils seront testés pendant environ six mois sur la Lianes 15 (reliant Bordeaux-Lac à Villenave d'Ornon), et destinés à améliorer les performances énergétiques du réseau de transport métropolitain. Non sans obstacles, durée des batteries limitées, pour l'instant à 200 kilomètres et premières pistes pour l'hydrogène en constituant les deux plus grands. Point d'étape.

C'est un objectif inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités, examiné dans l'hémicycle de l'Assemblée Nationale dès ce lundi 3 juin : en finir avec la vente de véhicules à carburants fossiles (essence, diesel et gaz naturel) d'ici à 2040. Cet objectif comprend également les flottes de transports en commun des grandes métropoles. Quelques unes se sont déjà adaptées, notamment avec des expérimentations à plus ou moins grande échelle de bus électriques : à [Amiens](#), trois lignes de BHNS électriques. [En Alsace](#), le groupe Alstom a récemment remporté un large appel d'offre européen lancé par la RATP pour fournir des bus Aptis (hybride entre bus et tramway) [prévus à Strasbourg](#) pour la fin de l'année 2019. Bordeaux vient, depuis quelques jours, de s'ajouter à cette liste.

La métropole teste en effet des bus électriques de gabarit standard (douze mètres) issus de sept constructeurs différents (le groupe Bolloré et ses Bluebus français, premiers à être testés à Bordeaux comme à Lyon dans le cadre des appels d'offres respectifs lancés par les deux métropoles, les fameux Aptis d'Alstom, DCG (Dietrich Carbus Group) Yutong, Evobus, Heuliez Bus, Irizar et l'allemand MAN). L'objectif est clair : améliorer le mix énergétique du réseau de transport TBM, et surtout celui des bus, dont 70% fonctionnent au GNV (gaz naturel de ville), 10% à l'hybride et 20% au gasoil. "Le réseau hybride était destiné à nous faire patienter. Avant de se lancer dans un quelconque marché, nous avons souhaité tester plusieurs constructeurs en conditions réelles, sur la même ligne (la Lianes 15 allant de Villenave d'Ornon au Parc des Expositions de Bordeaux Lac) et avec les mêmes services que les bus normaux pour tester leur autonomie, voir comment ils se comportent", a ainsi précisé Christophe Duprat, vice-président de Bordeaux Métropole en charge des transports.

### Expérience en cours

Ce système de "prêt pour expérimentation" sera valable sur une durée comprise entre six mois et un an et

permettront, via les données collectées, d'alimenter de futures études à venir pour la mise en place d'un véritable réseau. Évaluer le bus électrique "en conditions réelles" (et surtout avec des passagers), voilà une manière polie de dire que le réseau TBM va regarder d'assez prêt l'autonomie de chacun d'entre eux. Le modèle Bluebus affiche pour l'heure une autonomie d'environ 200 kilomètres mais pourrait, atteindre, avec l'évolution des batteries, les 280 d'ici deux à trois ans. De quoi anticiper la volonté de la métropole de diminuer drastiquement la part des véhicules roulant aux énergies fossiles, même si la majorité de la flotte devrait toujours rouler au gaz naturel d'ici l'installation de la soixantaine de bus prévus.

Ces derniers ne seront en tout cas pas commandés avant 2022, voire 2023, date annoncée d'une future délégation de service public qui pourrait changer la donne. "65% des clients de TBM sont transportés en tramway, et cette part pourrait atteindre 70% si l'on compte la ligne D ou l'extension de la ligne A vers l'aéroport. Mais les premiers tests des bus électriques sont concluants. Le BlueBus fonctionne depuis une semaine, les premiers retours nous indiquent qu'il a tenu la journée sans avoir besoin de recharge", a rajouté Christophe Duprat. L'autonomie des batteries augmentant au fur et à mesure de l'avancée des technologies et le coût des bus baissant en conséquence, le parc installé est en effet voué à s'étendre. Début 2018, l'Ademe précisait dans une étude que 28% des modèles de bus de 12 mètres ou plus exploitaient d'autres sources d'énergie que le gazole, encore très largement majoritaire, ce chiffre montant à 40% dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Le 100% électrique à batterie de traction, lui, ne représentait toutefois l'an dernier que 0,3% de la flotte nationale, encore loin de "renverser la vapeur", donc.

## Mix énergétique

D'autant que, logiquement, un bus électrique coûte bien plus cher à une collectivité qui décide de l'installer qu'un bus plus traditionnel : environ 570 000 euros (batteries comprises) pour un Bluebus contre 350 000 euros pour un bus roulant au GNV, tous deux principalement rentabilisables par les bénéfices d'exploitation. Bordeaux Métropole compte mettre les moyens pour accueillir cette nouvelle flotte d'une soixantaine de véhicules en 2023, en réaménageant le dépôt de bus de Lescur de pour pouvoir y accueillir des véhicules électriques venant compléter sa flotte de 400 bus au total. Elle devra aussi revoir ses lignes, adapter d'autres dépôts, installer des bornes de recharge ou former les conducteurs à l'utilisation de ce nouveau type d'engins, destinés à améliorer le "mix énergétique" de l'agglomération avant de, peut-être, voir plus loin que l'appel d'offre 100% électrique envisagé pour 2022.

"On n'a pas non plus fermé la porte à l'hydrogène (à l'autonomie supérieure)...", glisse Christophe Duprat. " Technologiquement, l'hydrogène va au-delà des attentes des véhicules électriques en matière d'autonomie". "Sur les Bluebus, on garantit le matériel pour six ans, soit environ 4000 cycles de recharge complètes, mais tout dépend de la manière dont ils sont utilisés, leur durée de vie peut être supérieure" ajoute Christian Studer, responsable de la filiale Blue Solutions du groupe Bolloré, qui a récemment obtenu le marché de la RATP pour la livraison de cinquante bus électriques du même modèle. L'un des premiers bus à hydrogène (énergie au coût encore supérieur, environ 850 000 euros) de France sera régional : après une première mise en service dans le Pas-de-Calais en juillet, le palois "Fébus" entrera en service à Pau le 1er septembre prochain. Quant au BHNS censé relier Bordeaux à Saint-Aubin-de-Médoc, on a appris (après quelques "rebondissements") que ce dernier devrait être... électrique. Le vert ne va donc pas qu'aux feux...



Romain Béteille

*Crédit Photo : RB*

*Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 03/06/2019*

*[Url de cet article](#)*