

## Les bus électriques parmi les moteurs de la défense environnementale



La France est définitivement – ou presque – engagée dans la transition énergétique, qui devrait voir l'avènement prochain de l'économie verte comme source certaine de richesses. Et si la période transitoire qui se dessine devrait être étalée dans le temps, les premières mesures fleurissent aujourd'hui pour une meilleure défense de l'environnement. L'électrification des bus n'est de ce point de vue plus un simple caprice d'écologiste, mais une chance réelle pour l'écosystème.

Il y a quelques années, le déploiement de transports en commun électrifiés sur les réseaux français n'était, au mieux, pas à l'ordre du jour, au pire, était infaisable d'un point de vue technologique. Aujourd'hui, les bus électriques s'apprêtent à devenir la réalité d'un pays engagé à 100 % dans un combat écologique inéluctable ; où croissance économique devrait in fine rimer avec transition énergétique dans quelques années. Pour l'heure, les principaux opérateurs de réseaux de transports publics oeuvrent pour le développement de véhicules respectueux de l'environnement. A l'aéroport de Nice, par exemple, où la réalité semble dépasser la fiction, le constructeur français PVI a mis en place le Watt System (Wireless Alternative Trolley Technology) qui permet aux bus électriques une autonomie illimitée. Equipées de batteries lithium, les navettes aéroportuaires déploient à chaque arrêt un bras télescopique à destination d'une borne de chargement électrique ; une opération de 30 secondes – soit le temps moyen d'un arrêt – qui permet aux véhicules de parcourir entre 600 et 800 mètres à chaque fois.

## L'électricité inonde petit à petit le parc français des autobus

Si l'éternel pessimisme s'élèvera ici pour dénoncer la faible distance parcourue, force est de constater que l'idée du Watt System est séduisante. Elle s'inscrit dans une évolution progressiste de l'électrification des transports en commun, dont elle est un nouveau maillon à développer. Aujourd'hui, de plus en plus de villes ont recours à l'électricité pour alimenter leurs autobus, qui abandonnent petit à petit la combustion de carburant, extrêmement nocive pour l'environnement. Trois d'entre elle ont passé commande, cette année, de bus électriques afin de desservir leur centre-ville. Pau, avec les navettes Bluebus du groupe Bolloré ; Toulouse, qui a mis en service une flotte d'une dizaine de véhicules ; et enfin Paris, où le groupe PVI a notamment été retenu par la RATP pour fournir la capitale en bus électriques.

La régie autonome des transports parisiens, en association avec le syndicat des transports d'Ile-de-France, est ainsi engagée depuis quelques années dans une refonte totale de son vaste réseau ; avec pour objectif clairement assumé, un parc 100 % électrique d'ici 2025. L'autre grand gagnant de l'appel d'offres lancé par l'entreprise publique n'est autre que le groupe français Bolloré, également présent dans l'électrification des bus de la municipalité paloise. Pierre Mongin, PDG de la RATP fraîchement réélu, exhorte ainsi la volonté de changement de la régie, afin de « *réduire de 50 % les émissions de particules dans [le] parc de bus sur l'Ile-de-France* ».

### Un accord vertueux entre RATP et EDF

A terme, M. Mongin envisage même de passer un accord de coopération avec EDF, pour réduire les risques de pénurie d'énergie, eu égard à la grande dépendance à l'électricité des bus franciliens – qui pourront parcourir jusqu'à 120 kilomètres. D'autant plus que les deux structures sont engagées dans le même combat écologique – donc économique –, avec l'inévitable développement des énergies renouvelables, avenir de la production – et de la consommation – énergétique. Grâce aux réseaux électriques intelligents – les smart-grids – et connaissant la longueur des trajets prédéfinis des bus en Ile-de-France, un engrenage vertueux pourrait se mettre en place dans le cadre d'un tel accord RATP/EDF.

Finally, like any industrial sector, that of bus electrification must just find its business model. Car, with certainty, « *the electric solution has become a rational and pertinent choice* », as summarized by Christophe Gurtner, CEO of Forsee Power, integrator in battery systems. In fine, while, in the framework of the Parisian network, the RATP wishes to reach 100 % of electric vehicles, this is an economically advantageous circle that could be designed, making notably benefit the French sector of « Greentech » of this activity – and thus of jobs. The green economy, in the framework of the energy transition equally, would then be in full swing, and would certainly embellish a growth for the moment morose.