

# Le groupe Bolloré parie sur le tramway sans rail ni caténaire

LE MONDE | 17.03.2014 à 10h57 • Mis à jour le 17.03.2014 à 14h25 |

Par **Philippe Jacqué** (/journaliste/philippe-jacque/)



Vincent Bolloré devant des Bluecar, en septembre 2011. | AFP

L'annonce tombe à point nommé. En plein pic de pollution atmosphérique et alors que Pierre Mongin, le PDG de la RATP, annonce sa volonté d'équiper la capitale de bus électriques d'ici à 2025, Vincent Bolloré a annoncé, samedi 15 mars, sa volonté d'accélérer dans sa stratégie d'électrification des véhicules de transport.

Le Monde.fr a le plaisir de vous offrir la lecture de cet article habituellement réservé aux abonnés du Monde.fr. Profitez de tous les articles réservés du Monde.fr en vous [abonnant à partir de 1€ / mois](http://www.lemonde.fr/abo/?clef=BLOCABOARTMOT14) (<http://www.lemonde.fr/abo/?clef=BLOCABOARTMOT14>) | [Découvrez l'édition abonnés](#) (/abonne/)

Après la voiture (Bluecar), qui équipe notamment les réseaux d'autopartage de Paris, Lyon et Bordeaux, et les Bluebus, des petits bus électriques, Blue Solutions, la filiale spécialisée dans les batteries du groupe Bolloré, va lancer les Bluetram, des tramways 100 % électriques. Ces véhicules seront assemblés dans une nouvelle usine sur le site de Blue Solutions à Ergué-Gabéric, dans la banlieue de Quimper (Finistère).

## SYSTÈME DE RECHARGE À CHAQUE ARRÊT

Contrairement aux tramways existant sur le marché, ces nouveaux trams ne nécessiteront pas l'installation de rails ni de caténaires. « *Toutes les villes veulent un tram, le problème c'est qu'il faut beaucoup d'autorisations, c'est*

*long à construire , et cher, alors que notre tram sera rapide à installer , et coûtera dix fois moins cher »*, indiquait le PDG du groupe, Vincent Bolloré, samedi à la presse.

*« Un tramway desservant 10 kilomètres coûte environ 200 millions d'euros, nous espérons le proposer pour 20 millions d'euros »*, a précisé le magnat de l'électricité breton.

Au lieu d'alimenter ses trams en énergie de manière continue, Blue Solutions a opté pour un système de recharge à chaque arrêt, quand les voyageurs montent ou descendent du tram. Pour cela, les futurs trams seront équipés d'un système de supercapacités, s'appuyant sur la technologie lithium-ion-polymère développée en Bretagne . Une technologie qui permet de stocker une quantité suffisante d'électricité pour parcourir environ 1 kilomètre (km) et demi.

## **CONCURRENCE DE NOMBREUX FABRICANTS**

La première ligne de production du site sera mise en service début 2015, avec une « pose de la première pierre » en juin 2014. Cela représente un investissement de 10 millions d'euros pour une capacité de production de cinquante Bluetram par an. Une centaine de personnes seront recrutées dans un premier temps, deux cents, à terme, si l'usine fonctionne à plein régime (deux cents tramways par an à l'horizon 2016-2017).

*« Notre premier client pourrait être Singapour, a indiqué M. Bolloré, citant aussi l'île Maurice. On fournira également les conducteurs. » « Dans un premier temps, chaque module pourrait transporter trente à quarante personnes »*, a-t-il ajouté.

Après Autolib', Vincent Bolloré devrait donc se positionner une nouvelle fois sur les futurs appels d'offres bus en Ile-de-France , qui devraient s'ouvrir à l'avenir . Cependant, il sera en concurrence avec les nombreux fabricants de bus qui émergent.

Le dernier bus, qui a été inauguré dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris en 2013, est un Zeus développé par le constructeur italien Breda. Le chinois BYD, qui compte à son capital le milliardaire américain Warren Buffett, a pour sa part lancé récemment une offensive en Europe , en Israël et aux Etats-Unis, pour commercialiser ses bus électriques d'une autonomie de près de 250 km. Le constructeur britannique Wrightbus expérimente pour cinq ans à partir de cette année à Milton Keynes (Buckinghamshire) une flotte de huit bus électriques sur une ligne régulière. L'italien Iveco ou le suédois Volvo se préparent également à l'avènement du bus électrique.