

Amiens planche sur le rechargement de son futur bus électrique

Luminance



LE PROJET BHNS

Mise en service : 2019
Maître d'ouvrage : Amiens Métropole
Conseiller technique : Enedis Picardie dirigé par Frédéric Lajoux (photo)
Budget global : 85 millions d'euros
Secteur : transport public

Guillaume Roussange
 — Correspondant à Amiens

La loi sur la transition énergétique contraint les entreprises de transport public à remplacer, dès 2020, la moitié de leur parc de bus en zone urbaine et d'autocars par des véhicules dits à faibles émissions. Dans le cadre de son projet de création d'un bus à haut niveau de service (BHNS), la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole a anticipé cette obligation, en optant d'ores et déjà pour une solution 100 % électrique. Appuyés par Enedis (ex-ERDF), les techniciens de la collectivité planchent actuellement sur une question technologique clef : les batteries. Deux principes technologiques s'affrontent sur le marché. D'un côté, la méthode de recharge dite « lente », qui s'effectue la nuit au dépôt ou à chaque extrémité d'un parcours. De l'autre, le système Tosa (Trolley optimisation du système d'alimentation), qui repose sur une recharge flash de supercondensateurs à chaque arrêt du véhicule. « Nous accompagnons Amiens dans le choix

d'un nouveau modèle électrique. La solution retenue sera déterminante dans l'aménagement et la gestion par Enedis du réseau », souligne Frédéric Lajoux, directeur territorial d'Enedis Picardie, qui intervient en tant que conseiller technique auprès de l'agglomération.

Si aucun choix n'est encore arrêté, la question du coût pourrait faire pencher la balance en faveur de la recharge lente. Car la technologie par « biberonnage » nécessite, en effet, des travaux supplémentaires pour raccorder chaque station au réseau. Pour trancher, les techniciens de la collectivité et d'Enedis ont multiplié les visites auprès des constructeurs. Après avoir testé in situ les bus de Bolloré et leurs batteries à charge lente, dites LMP (lithium métal polymère), les équipes se sont rendues à Göteborg en Suède pour découvrir le système Volvo et son rechargement en bout de ligne, puis dans les locaux du spécialiste espagnol des autobus Irizar. « Nous voulons une solution clefs en main pour ne pas jouer l'interface entre le systémier et le constructeur. C'est, par exemple, l'intérêt d'Irizar », souligne Frédérique Charley, directeur des espaces publics d'Amiens Métropole.

85 millions d'euros

Le constructeur s'est, par ailleurs, forgé une solide expertise dans le domaine de la simulation de la gestion d'énergie, avec des modèles intégrant toutes les conditions d'utilisation comme la situation géographique ou l'utilisation des auxiliaires (chauffage, climatisation...). La collectivité devrait passer son appel d'offres européen d'ici à la fin de cette année, la livraison des bus étant prévue pour 2018, quelques mois avant la mise en service de la ligne. Le budget global de ce projet, qui se chiffre à 85 millions d'euros y compris l'aménagement urbain, sera pris en charge en intégralité par la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole. ■



Enedis et Amiens Métropole ont étudié les solutions de l'espagnol Irizar, dont les bus ont déjà été testés à Marseille.