

Bolloré dans la course au bus électrique

Le groupe fait face à la concurrence de l'italien Iveco et de deux constructeurs chinois.

Blue Solutions EN CHIFFRES

■ Effectif

300 salariés à Ergué-Gabéric (Finistère).

■ Production

Véhicules : 200 bus électriques et 5 000 Bluecar circulant dans le monde.

Batteries :

1 800 packs de batterie fabriqués en 2016.

■ Principaux concurrents

Heuliez Bus Iveco (Italie), Irizar (Espagne), BYD (Chine), Yutong (Chine), VDL (Pays-Bas).

EMMANUEL EGLOFF [@eegloff](https://twitter.com/eegloff)
ENVOYE SPECIAL A ERGUE-GABERIC (FINISTERE)

INDUSTRIE C'est une usine ultra-moderne. Le dernier bâtiment est sorti de terre il y a deux ans à peine. À l'intérieur, des ouvriers s'activent autour de quelques bus en cours de construction. Blue Solutions, filiale de Bolloré dans la mobilité, a investi 40 millions d'euros dans cette usine dédiée au bus électrique. Elle côtoie le site de trams électriques et, surtout, de batteries, à Ergué-Gabéric, près de Quimper. Le groupe est persuadé que la technologie lithium métal polymère (LMP) qu'il a développée pour créer sa batterie s'applique parfaitement au bus. «*Nous croyons beaucoup à notre potentiel de développement dans le bus*», confirme Marie Bolloré, directrice générale des applications de mobilités électriques au sein du groupe Bolloré. Plus que dans la voiture, en fait.

C'est pourtant bien de la voiture que Blue Solutions tire sa notoriété.

Les milliers d'Autolib' parisiennes ont été fabriquées par le groupe breton et sont équipées de ses batteries. Celles-ci doivent être maintenues en température, elles consomment donc de l'énergie même au repos. Ce qui explique qu'aucun grand constructeur automobile n'ait décidé de les utiliser. Bolloré a décidé de capitaliser sur les systèmes d'auto-partage où le fait de laisser le véhicule branché en permanence n'est pas un handicap.

L'appel d'offres de la RATP

En revanche, la mise toujours sur la batterie statique et sur les trams et les bus. Dans ce dernier domaine, les avantages de sa technologie LMP contrebalancent son handicap. «*Dans notre batterie, tous les éléments sont solides, ce qui éloigne tout risque d'incendie*, explique Didier Marginèdes, vice-président de Blue Solutions. C'est un avantage très important pour les collectivités locales que nous visons. » Pour les convaincre, les Bluecar d'Autolib' sont un



La ligne d'assemblage des Bluebus, dans l'usine du groupe Bolloré à Ergué-Gabéric, en Bretagne. FRED TANNEAU/AFP

atout. Les 4 000 Bluecar en circulation depuis 2011 ont accumulé plus de 2 millions de kilomètres, dans des conditions d'utilisation plutôt rudes, sans problème et avec des batteries encore en excellent état.

En Europe, plusieurs villes - Londres, Copenhague, Bruxelles... - envisagent de passer du diesel à l'électrique pour leurs bus. À Paris, les 4 500 bus de la RATP devraient devenir «verts» d'ici à 2025. L'objectif est de les passer à 80 % en électrique et 20 % en hybride. Bolloré équipe déjà la seule ligne électrique parisienne. Mais les concurrents sont à l'affût. La RATP teste sept bus et son dernier appel d'offres a suscité une douzaine de propositions.

Bolloré met en avant les atouts de sa technologie et son ancrage français. Sur ce point, son seul rival est Heuliez Bus, filiale de l'italien Iveco mais dont l'usine est installée en France. Les autres concurrents sérieux sont chinois. L'an dernier, l'empire du Milieu a dépassé les 100 000 unités ! Les 200 bus électriques de Bolloré en circulation dans le monde ne pèsent pas lourd face aux géants chinois comme BYD ou Yutong. Ce dernier vient de livrer ses premiers autocars en France. «*Nous envisageons d'installer un site de montage en France si nous disposons de commandes suffisantes*», précise Pierre Reinhart, PDG de Dietrich Carebus, importateur

de Yutong. Il est conscient de l'importance de donner un coup de local à ses bus. Quant à BYD, son usine de Beauvais est entrée dans une phase de préproduction début septembre. «*Nous devons nous préparer à cette concurrence*, explique Didier Marginèdes. *Nous ne pouvons pas nous battre sur le prix contre les Chinois, mais nous pouvons valoriser le surcoût et, surtout, mettre en avant le coût total d'utilisation.* » Il vise une durée d'utilisation de ses véhicules de quinze ans contre sept pour ses rivaux chinois. Tous veulent être prêts pour décembre 2018, lorsque la RATP lancera son premier grand appel d'offres portant sur 650 véhicules. ■