

Bataille d'industriels pour le grand marché francilien du bus électrique

► En 2025, entre 70 % et 80 % de la flotte d'autobus de la RATP – soit plus de 3 000 véhicules – devra être 100 % électrique
 ► Un marché estimé à plus de 2 milliards d'euros pour la seule région Ile-de-France
 ► De Bolloré à Yutong, en passant par Iveco, les industriels avancent leurs pions



Atelier de montage du Bluebus, de Bolloré, à Ergué-Gabéric (Finistère), en novembre 2015.

JEAN-CLAUDE MOSCHETTI/REA

Bus électriques : les industriels en ordre de bataille

De Bolloré au chinois Yutong, tous les acteurs convoitent le marché des autobus en Ile-de-France

Dans les travées des Rencontres nationales du transport public (RNTP), le grand salon français du transport collectif, qui se tenait à Marseille du 10 au 12 octobre, on ne voyait qu'eux : les autobus électriques. Des véhicules à batterie de toutes tailles et affichant toutes sortes de pays d'origine : polonais, chinois, basques espagnols, italo-français, franco-chinois et français tout court.

La bataille pour le bus électrique a bel et bien commencé en France et en Europe. Une petite dizaine d'industriels se disputent un marché naissant et surtout alléchant. Les constructeurs sont électrisés par les promesses d'un chambardement dont l'épicentre se trouve en région parisienne : la flotte d'autobus de la RATP – 4 600 véhicules – devra être complètement propre en 2025 et comporter 70 % à 80 % de bus électriques, soit 3 000 à 3 700 véhicules (le reste devant rouler au gaz).

En outre, une part non négligeable des 4 000 autres bus et cars roulant en Ile-de-France sur des lignes régulières hors RATP va devoir s'électrifier, ne serait-ce que pour entrer dans Paris, qui vient d'annoncer la fin du moteur thermique pour 2030. C'est donc sur une manne de plus de 2 milliards que les industriels peuvent compter dans la décennie à venir pour la seule région capitale de la France.

L'excitation générale est d'autant plus intense que le résultat du premier vrai appel d'offres de cette grande électrification ne devrait pas tarder à être connu : une commande de la RATP de centaines de bus tout électriques (probablement au-delà de 200) et qui pourrait tutoyer les 150 millions d'euros.

Les industriels peuvent compter sur une manne de plus de 2 milliards d'euros dans les dix ans

Le chiffre précis, qui est en train d'être finalisé par Ile-de-France Mobilités, le syndicat des transports de la région, sera rendu public fin décembre ou début janvier. La commande viendra s'ajouter à deux plus petits marchés (déjà lancés) de 40 bus électriques chacun et à la livraison d'une vingtaine de véhicules prévue avant la fin de l'année.

Les grandes manœuvres ont donc commencé, et ce sont les Français qui tirent les premiers. Blue Solutions, la filiale batteries et véhicules électriques du groupe Bolloré, avait invité, jeudi 12 octobre, une dizaine de journalistes à constater le savoir-faire de l'entreprise bretonne au cours d'une visite des usines de batteries et de bus sur le site de production d'Ergué-Gabéric (Finistère).

Dans l'immense bâtiment cathédrale, une dizaine d'ouvriers en termine avec l'assemblage de plusieurs bus de 12 mètres destiné à la RATP et portant une nouvelle livrée bleue aux couleurs d'Ile-de-France Mobilités. Sur le toit et à l'arrière, huit grands espaces vides attendent les huit packs batteries tout juste sortis de l'usine voisine. « Nous sommes le seul industriel français et européen à produire l'intégralité des batteries, y compris l'électrochimie », souligne Didier Marginèdes, vice-président de Blue Solutions. Tous les

Un Bluebus 100 % électrique de Bolloré, à Paris, en mai 2016.

DENIS ALLARD/REA



autres sont des assembleurs de cellules produites en Chine.»

Ces packs de 300 kilos, qui équivalent aussi les fameuses Autolib'parisiennes, se caractérisent par une technologie unique au monde, dite lithium métal polymère (LMP), différente des batteries lithium-ion chinoises. La batterie à la française a l'avantage de ne contenir aucun élément liquide, ce qui, affirme-t-on chez Blue Solutions, réduit considérablement le risque d'incendie. En revanche, elle a le défaut de devoir rester constamment chargée afin de maintenir une température d'au moins 60 degrés.

Cela déplaît aux automobilistes mais pas forcément aux acheteurs de véhicules pour le transport en commun. « Notre technologie va nous permettre de nous développer dans le bus électrique », assure Marie Bolloré, directrice générale de la direction des applications mobilité électrique de Blue Solutions et fille de Vincent Bolloré, patron du groupe.

Il est vrai que les bus bretons ont déjà pris quelques longueurs d'avance dans la capitale. Depuis

un an, 23 Bluebus de 12 mètres font la navette entre la place de l'Etoile et la porte de Clignancourt, le long de la ligne 341, la première en France à être entièrement équipée en électrique. Des matériels qui satisfont la RATP, même si quelques défauts ont ralenti les premières livraisons.

Les prix seront décisifs

La RATP a aussi testé six autres fournisseurs à plus petite échelle, comme la société espagnole Irizar, basée au Pays basque, ou le constructeur polonais Solaris. La régie parisienne n'a pas non plus oublié les Chinois, véritables épouvantails du secteur. Il y a Yutong d'abord, numéro un mondial du bus, qui a vendu 37 000 autobus électriques en Chine en 2016 et qui s'appuie sur un marché intérieur phénoménal représentant 50 fois les volumes français.

En face, BYD a aussi quelques arguments. Premier fabricant de batteries au monde, le groupe de Shenzhen dans le sud de la Chine est également le numéro un mondial du véhicule électrique (voitures, bus, camions). BYD est

en train d'aménager un ancien site Michelin près de Beauvais (Oise) pour en faire une usine d'une capacité de 800 véhicules par an (quand l'usine Bolloré plafonne à 200). De son côté, Yutong est représenté en France par la société alsacienne Dietrich Carebus, qui se dit prête à transformer son site près de Strasbourg en usine si les commandes affluent.

Deux autres fournisseurs français sont sur les tablettes de la RATP : Alstom, avec son bus Aptis, conçu sur la base d'un tramway, et Heuliez Bus, filiale de l'italien Iveco, propriété de Fiat-Chrysler. Heuliez, qui produit ses bus à Rorhais (Deux-Sèvres) s'est associé à une PME de Seine-et-Marne, Forsee Power, spécialiste de la conception de batteries pour autobus à partir de cellules chinoises.

Pour tout ce beau monde, la capacité à faire baisser raisonnablement les prix des bus sera décisive. Pour le moment, un bus électrique (500 000 euros) vaut le double d'un bus diesel. A la RATP, on espère pouvoir faire baisser ce prix sous les 400 000 euros. ■

ÉRIC BÉZIAT

LES CHIFFRES

3 200

C'est le nombre (probablement minimal) de bus de la RATP qui devront passer au tout-électrique d'ici à 2025.

500 000

C'est, en euros, le prix d'un autobus électrique aujourd'hui, soit le double du prix d'un bus diesel.

23

C'est le nombre de grands bus électriques (12 mètres) de Bolloré pour équiper la ligne 341 (Etoile-porte de Clignancourt), à Paris.

7

C'est le nombre de fournisseurs potentiels de bus électriques déjà testés par la RATP : les français Alstom, Bolloré, Heuliez ; les chinois BYD, Yutong ; l'espagnol Irizar ; le polonais Solaris.

L'autocar électrique, marché 100% chinois

Vendredi 6 octobre, pour la première fois, une flotte d'autocars électriques a été déployée en Europe. L'entreprise de transport Savac, installée en Ile-de-France, a acheté 12 cars au constructeur chinois Yutong, représenté en France par le groupe alsacien Dietrich Carebus. D'une autonomie de 200 kilomètres environ, ces autocars à batterie sont destinés à transporter des personnes sur de relativement courtes distances, en particulier des scolaires acheminés par la Mairie de Paris. Aujourd'hui, seuls les fabricants chinois Yutong et BYD sont en mesure de fournir ce marché balbutiant, qui reste une activité de niche. Celle-ci n'est pas adaptée à l'usage courant des autocars de tourisme, qui doivent, le plus souvent, parcourir des distances assez longues.