

La vérité sur... les bus électriques chinois

Panique chez les constructeurs européens. L'électrification des bus urbains d'ici à 2025 risque de profiter à Yutong et BYD, très en avance sur ce segment.

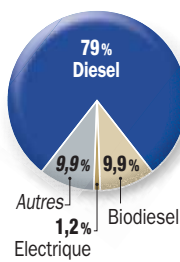
La Mairie de Paris fait venir des bus électriques chinois, c'est choquant. »

Pierre Lahutte, le président d'Iveco (poids lourds de CNH Industrial, ancien groupe Fiat) exprime brutalement sa colère : « Ouvrir en grand les portes aux industriels chinois, c'est du n'importe quoi, des décisions naïves ! » Ce Français, patron du constructeur italien de poids lourds qui fabrique une bonne partie de ses cars et bus dans l'Hexagone, fustigeait, en début d'année, ceux « qui s'accontentent avec des industriels dont l'activité est archisubventionnée en Chine ». La Ville de Paris a immédiatement réagi, arguant qu'elle n'avait aucune responsabilité directe dans les achats de bus circulant pour les transports collectifs. Ceux-ci sont en effet de la responsabilité du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), constitué de la ville, mais aussi des représentants de la région et des sept autres départements franciliens.

Au-delà de cette violente polémique, la réalité est bien celle-là : les industriels chinois Yutong et BYD dominent le marché. Sur les quelque

LE RÈGNE DU DIESEL

Répartition par motorisation de la flotte des bus en Europe



SOURCE : 3IBS
Avec un coût global doublé par rapport aux modèles diesels, le passage aux bus électriques s'annonce douloureux pour les collectivités.

120 000 bus électriques vendus dans le monde l'an dernier, 95% l'ont été en Chine. Du coup, forts des aides gouvernementales reçues dans l'ex-empire du Milieu et des économies d'échelle enregistrées, Yutong et BYD se retrouvent aux premières loges pour répondre aux desiderata européens. Mieux, pour amadouer les clients, BYD a même annoncé le 23 mars un (petit) investissement de 10 millions d'euros à Allonne (Oise) pour assembler des bus zéro émission à partir de composants importés de Chine. Quant à Yutong, il s'est associé au français Dietrich Caribus Group.

Nombreux surcoûts

Si le bus électrique n'a pas décollé en Europe, c'est par manque de modèle économique viable jusqu'à présent. « A 450 000 euros, le bus zéro émission coûte près de deux fois plus cher qu'un diesel », rappelle en effet Pierre Paturel, consultant au cabinet Xerfi. Et encore s'agit-il d'une estimation basse. Les batteries à elles seules coûtent 250 000 euros. Écueil supplémentaire, « il faut changer les batteries tous les sept à huit ans », indique

Xavier Hubert, directeur général adjoint industriel de Keolis. En outre, passer à l'électrique « n'est pas sans risque pour les opérateurs, qui préféreront toujours rouler avec un bon diesel qui ne tombe pas en panne », insiste Laurent Probst, directeur général du Stif. Autre problème : la recharge. Il faut compter huit heures, ce qui nécessitera d'adapter les dépôts de bus en bout de ligne. « L'installation pour dix bus coûte environ 700 000 euros », selon le Stif. Question subsidiaire : « Tous les dépôts de bus pourront-ils recharger en même temps ?, se demande Antoine Dusart, directeur de la communication de l'Association pour le développement de la mobilité électrique (Avere). Car l'appel de puissance sera alors très lourd. »

Si on additionne tous ces éléments, une étude de la Centrale d'achat du transport public, publiée il y a un an, évalue le coût d'un bus électrique à 970 000 euros sur douze ans d'exploitation – l'addition peut même dépasser le million si les batteries sont achetées ou louées –, contre 475 000 euros pour un modèle diesel. En outre, un bus électrique « trans-

Le groupe Bolloré relève le défi

A ce jour, la RATP a commandé 43 bus électriques expérimentaux à Vincent Bolloré, dont 23 roulent sur la ligne 341 à Paris. L'industriel breton a une certaine expérience du transport urbain zéro émission, avec ses 150 navettes de 22 places déjà exploitées en centre-ville à Amiens, Mulhouse et Bayonne. Début 2016,

Bolloré a inauguré une usine à Ergué-Gabéric (Finistère), un investissement de 40 millions d'euros. Le site peut produire 200 Bluebus par an avec 150 salariés en deux équipes. Les bus pour la RATP sont équipés de huit batteries lithium-métal-polymère sur le même principe que les Autolib' de Paris. Bolloré est le seul à avoir opté pour cette



technologie réputée robuste, mais dont les batteries doivent être rechargées en permanence. Sinon, elles se vident rapidement. Son groupe doit affronter un développement

de l'activité bien plus modeste que prévu. Il va ainsi reprendre le contrôle total de la filiale Blue Solutions, pourtant introduite en Bourse fin 2013. ■



EyePress News/ATP

porte de 20 à 30% de voyageurs en moins », souligne Pierre Lahutte. Et l'autonomie reste limitée. On est à « 150 kilomètres seulement, mais il faudrait arriver à 250 », juge Xavier Hubert. Voilà qui explique que, sur les 4 600 bus de la RATP, 50 à peine sont électriques. « La RATP s'est reposée sur ses lauriers avec une flotte de vieux bus diesels qui n'a pas été renouvelée », fustige d'ailleurs Christophe Najdovski, adjoint à la mairie de Paris chargé des transports.

A l'origine de ce subit intérêt pour les bus à traction électrique : la COP21 de la fin 2015 et la loi de transition énergétique, dont les décrets ont été publiés début 2017. Objectif : 100% de bus à faibles émissions à l'horizon 2025 pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants. La RATP procède à un appel d'offres, dont les résultats devraient être connus en fin d'année, pour près de 30 bus électriques. Elle s'est engagée à introduire 300 à 400 bus propres par an, puis 600 par an à partir de 2020. Le but est de parvenir

à 80% de véhicules électriques vers 2025. Mais il faudra que le prix d'un bus électrique soit ramené à celui d'un bus hybride, soit un surcoût de seulement 40%. Actuellement, « on rentabilise grâce aux économies liées au carburant – l'électricité reviendra trois à quatre fois moins chère que le diesel – et aux frais de maintenance moindres », plaide Nicolas Cartier, directeur du programme Bus 2025 à la RATP. Rude gageure.

Retard européen

La Régie mène des tests avec des modèles Yutong et BYD, mais aussi Heuliez (Iveco), Bolloré (*lire l'encadré ci-contre*). Alstom se mêle aussi à la bataille avec l'essai au second semestre 2017 d'un véhicule baptisé Aptis, capable d'emmener une centaine de passagers et proche d'un tramway dans sa physionomie.

Les constructeurs européens s'y mettent peu à peu. Mais les deux premiers bus électriques mis en service avant l'été à Orléans seront un BYD et un Yutong. Pourquoi un tel

Un bus électrique BYD, à Hangzhou (Chine).

En matière de prix et de délais de livraison, les constructeurs chinois sont imbattables.

choix ? « Nous avons consulté les industriels et les seuls qui ont répondu à nos critères en matière de prix et de délais de livraison sont les Chinois », explique Xavier Hubert. La promulgation de la loi sur la transition énergétique est allée trop vite pour la technologie européenne. Et leurs bus « durent moins de dix ans, alors qu'on veut les exploiter quinze ans », d'après Laurent Probst. D'où le coup de colère de Pierre Lahutte, qui se sent menacé puisque Iveco détient plus de 60% du marché des bus dans l'Hexagone. Des positions historiques héritées de l'époque où l'italien a repris les véhicules de Renault en 1999 et du carrossier Heuliez.

Serge Amabile, directeur général commerce de Blue Solutions (filiale spécialisée de Bolloré) en appelle carrément au patriotisme économique : « Il faudrait que l'Etat préserve les acteurs nationaux pour créer une vraie filière française des bus électriques ! » Un dossier de plus pour le président Macron.

Nicolas Stiel et Alain-Gabriel Verdevoye