

EUROMETROPOLE/DUPPIGHEIM Test d'un bus hybride GNV - électrique

L'essieu électrique économe

Lohr et Solaris ont présenté hier avec la CTS le prototype d'un bus hybride GNV - électrique qui circule depuis quelques jours sur la ligne 15. L'expérimentation permettra de valider (ou non) un objectif de réduction de 25 % des gaz à effet de serre.



Marie-José Navarre, directrice générale adjointe de Lohr, et Alain Fontanel, président de la CTS, devant le prototype.
PHOTOS DNA - LAURENT RÉA

« En 2015, Lohr est retourné à la croissance. 2016 doit marquer l'ancrage du groupe dans cette croissance, notamment par l'innovation, et en devenant prestataire de solutions soucieuses de l'environnement », démarrait, ce lundi, le vice-président de Lohr, Hervé Richert. Après la présentation, en juin, des petits véhicules électrique Cristal, qui seront testés comme navette urbaine à

Strasbourg à partir de l'an prochain, on célébrait, hier un nouveau prototype : le bus hybride GNV - électrique Boreal. L'innovation de Boreal réside dans son « essieu électrique complet équipé de moteurs roues ». Le néophyte retiendra la traduction aimablement fournie par Marie-José Navarre, directrice générale adjointe chez Lohr, dans son intervention. « L'essieu électrique vient donner la poussée au démarra-

ge du véhicule et récupère de l'énergie au freinage ». L'économie escomptée grâce à ce système est une réduction de 25 % des gaz à effet de serre.

4 mois de transformations

Après avoir conceptualisé l'affaire au sein du service recherche et dévelop-



L'essieu conçu dans les bureaux R et D de Lohr est de forme classique, avec de la connexion électrique en plus.

pement de Lohr, la société a réceptionné un bus Solaris roulant au gaz naturel et, en partenariat avec cette entreprise, a posé son essieu à la place de l'essieu médian d'origine. Quatre mois de travaux de transformation plus tard (dont un mois pour la seule homologation), le prototype fait son circuit sur la ligne 15, entre les stations Lingolsheim - Alouettes et Robertsau - Boecklin. Il y restera 9 mois durant, pour permettre à la CTS de tester « in vivo » les performances de ce bus. Ce dernier doit être gagnant non seulement en dépense énergétique mais aussi en tranquillité, puisque le prototype est quasi silencieux.

On peut rappeler que le transporteur de l'Eurométropole a planifié d'ici 2019, d'atteindre une proportion de 80 % de bus roulant au GNV et 20 % du parc seulement au plus traditionnel (et polluant) gazole.

Mix énergétique

Mais la CTS ne s'interdit pas de faire son mix énergétique avec une proportion d'électrique, voire de tout électrique. C'est ainsi qu'un test de quinze jours, au printemps dernier, s'est fait avec un bus 100 % électrique chinois de la marque Yutong, prêté par le distributeur d'Ingwiller Dietrich Carebus. ■

MSK