

Lausanne et région

Un bus zurichois arpente Lausanne pour des tests

Transports publics
Toute cette semaine, les TL testent dans le chef-lieu un bus équipé d'un moteur auxiliaire électrique

Chloé Banerjee-Din

Depuis hier, un trolleybus des Transports publics zurichois (VBZ) quadrille les rues de Lausanne. Bleu clair parmi les habituels bus aux couleurs des Transports lausannois (TL), il a pris ses quartiers dans la capitale vaudoise pour une semaine. Pas pour prendre des passagers, mais pour tester un nouveau type de moteur auxiliaire.

Les trolleybus des TL circulent grâce à des perches reliées à des lignes électriques aériennes. A l'heure actuelle, ils sont équipés d'un moteur d'appoint au diesel, qui prend le relais en cas de coupure de courant ou de déconnexion des perches, par exemple. Le bus emprunté par les TL aux VBZ est, lui, doté d'un moteur d'assistance électrique. Une alternative qui pourrait bien équiper une partie de la flotte de trolleybus lausannois à l'horizon de 2019. C'est en tout cas le projet des TL, si les tests conduits cette semaine sont concluants.

Moins d'autonomie

C'est que les rues lausannoises sont connues pour être bien plus en pente que celles de Zurich, ce qui devrait avoir une incidence sur l'autonomie du moteur d'appoint électrique. De fait, alors que les moteurs au diesel tiennent la route sur environ 100 kilomètres, les batteries ne peuvent prendre le relais que sur 4 à 5 kilomètres. «Cela, c'est en théorie. C'est justement ce que nous voulons tester à Lausanne cette semaine», explique Serge Werro, ingénieur véhicules aux TL.

Si leur autonomie est moins grande, pourquoi passer aux moteurs d'appoint électriques? «En cas de panne, les moteurs au diesel ne permettent qu'une exploitation nettement dépréciée de la



Un trolleybus prêté aux TL par les Transports publics zurichois circulera jusqu'à lundi à Lausanne. Il s'agit de tester son moteur à assistance électrique. PHILIPPE MAEDER

ligne. On ne peut pas continuer de circuler normalement» détaille Serge Werro.

Au contraire, le moteur électrique permet en principe aux trolleybus de poursuivre leur route de manière bien plus fluide, même si c'est sur une distance plus courte. Un autre point que les tests permettront de confirmer. Alors que 80% des clients des TL

sont déjà transportés avec de l'énergie électrique (en métro et en trolleybus,) une telle évolution a bien sûr un avantage écologique, mais aussi - et surtout - économique. Cela devrait en effet permettre de prolonger certains parcours de trolleybus sans avoir besoin de poser à grands frais de nouvelles lignes aériennes. Une telle option est déjà envisagée

pour étendre le réseau de bus en direction de l'EPFL. Autre avantage: les nombreux travaux qui s'annoncent à Lausanne ces prochaines années impliqueront que des lignes aériennes seront supprimées par endroits. Un exemple parmi tant d'autres: la place de la Gare, un nœud complexe au cœur du réseau de bus qui sera en chantier dès 2020.

La fâcheuse histoire des bus bimodes

● A Lausanne, l'affaire des trolleybus bimodes, qui pouvaient rouler indifféremment au diesel via un moteur classique ou à l'électricité via leurs perches et les lignes aériennes, avait commencé en 2005 par deux incendies rapprochés de deux de ces bus censés révolutionner les transports publics. Heureusement sans blessés. Les TL avaient acheté 28 véhicules afin de profiter de la souplesse que ces engins hybrides devaient amener dans l'exploitation. En permettant

par exemple de continuer le service lors de travaux empêchant l'accès à la ligne aérienne - assez fréquent à Lausanne - et sans devoir faire appel à un bus d'appoint. Des défauts de fabrication de ces bimodes, à l'origine des deux sinistres, ont définitivement mis fin à leur carrière lausannoise. Ils ont terminé leurs vies, aux dernières nouvelles connues, dans les rues de la ville roumaine de Ploiesti. La souplesse d'exploitation et l'indépendance par rapport à la ligne électrique aérienne les

points communs avec les trolleybus zurichois que les TL testent en ce moment. Mais la similitude s'arrête là. Parce que les unités à double moteur venues d'outre-Sarine n'emploient que la traction électrique, et que le second moteur reste un propulseur d'appoint.

On ne peut donc pas vraiment qualifier la fâcheuse affaire des bimodes, qui s'était terminée sur un dédommagement conséquent de la part du constructeur, de précédent. **J.DU.**