

## Électromobilité

# Un minibus électrique alsacien défriche les routes romandes

**Le véhicule modulaire du constructeur Lohr Industrie est en tournée dans une quinzaine de localités, en quête de marchés et d'homologation.**

**Fabien Lapiere**

C'est un convoi digne d'un chef d'État. Un motard de la gendarmerie ouvre la voie, un autre la referme, tandis que des agents bloquent le trafic à plusieurs carrefours. Un éminent personnage ferait-il le tour d'Orbe en ce mercredi après-midi? Que nenni. Ce cortège encadre simplement deux minibus électriques blancs lors d'une course de démonstration. Car le véhicule français n'est pas encore homologué en Suisse.

Qu'a-t-il de si spécial? Outre le fait d'être mû par des électrons, le minibus Cristal du constructeur alsacien Lohr Industrie est aussi compact qu'une voiture (4,20 m de long) et s'adapte à la demande. Si une navette transporte quatre passagers assis et jusqu'à quatorze debout, avec une ou deux unités supplémentaires attelées en convoi «monotrace», l'ensemble peut véhiculer jusqu'à 42 personnes. L'accouplement automatique se fait en deux minutes. L'engin en solo, d'une autonomie de 120 à 170 km, se faufile aisément dans les centres-villes exigus.

«Les bus de ligne sont dimensionnés pour les heures de pointe. Mais ils fonctionnent presque à vide aux heures creuses.»

Thierry Chanard, architecte urbaniste chez GEA



En démonstration dans les rues d'Orbe, le minibus modulaire Cristal peut s'atteler à une ou deux navettes identiques.

«Les bus de ligne sont dimensionnés pour les heures de pointe. Mais ils fonctionnent presque à vide aux heures creuses.»

**Thierry Chanard**, architecte urbaniste chez GEA

Le minibus Cristal circule depuis fin 2021 en France, dans les rues d' Ajaccio, Avignon, Orange et Saverne. L'Allemagne étudie l'homologation en convoi. «On s'attaque à la Suisse romande, mais on vise le marché national, annonce Noël Cosmo, directeur commercial chez Lohr Industrie. Nous cherchons une ville et un exploitant pour démarrer une période d'homologation.»

## À Berne, on est «ouvert»

CarPostal, les Transports publics du Chablais (TPC), les Transports publics fribourgeois (TPF) et Mobil s'affichent comme partenaires. La tournée romande du constructeur, du 15 septembre au 5 octobre, passe par quatorze localités: Port-Valais (VS), Morgins-Troistorrens (VS), Leysin (où des essais sur la neige ont été menés en 2019), Ollon et Villars, Orbe, Bulle

(FR), Marly (FR), Gland et les communes voisines de La Rippe, Chéserex, Gingins et Trélex.

La démonstration du 4 octobre à Gland sera cruciale en vue d'une autorisation de rouler avec des passagers. «Nous avons convié l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral des routes, pour leur montrer la pertinence de Cristal. En voyant les communes et les transporteurs intéressés, j'espère qu'ils seront dans la facilitation. Car développer ces systèmes de mobilités innovants, c'est un parcours du combattant», regrette Thierry Chanard. Indice positif: le directeur de l'Ofrou, Jürg Röhliberger, indique dans une brochure diffusée par GEA que son office «se veut ouvert à ce genre de projets» qui «utilise la surface routière de façon optimale».

«On est cougnés à sept», estime un représentant du transporteur

nord-vaudois Travys, brinquebale debout dans l'habitacle alors que le minibus monte et descend les pentes d'Orbe. Effectivement, la cabine du chauffeur et les batteries occupent la moitié de l'espace, mais un second module sans chauffeur est possible. La navette se négocie 200'000 euros, sans compter un onéreux changement du pack de batteries (70 kWh) au bout de huit ans, tout en nécessitant un faible coût de maintenance.

La syndique urbigène, Mary-Claude Chevalier, se montre intéressée. «Un bus classique ne passe pas à la place du Marché, ce qui est dommage pour les commerçants, ni dans certaines rues résidentielles qui méritent d'être desservies. Ce pourrait être un véhicule idéal, d'autant que notre bus arrive en fin de vie.» La réflexion est ouverte, mais l'homologation sera déterminante.