

L'Aixpress se met à l'heure espagnole

Le constructeur ibère Irizar vient d'être retenu pour fournir ces bus nouvelle génération 100% électrique qui seront mis en service à la rentrée 2019

Un tram sur des pneus" ("A tram on wheels"). Les gens du collectif qui s'était mobilisé il y a quelques années pour supplier Maryse Joissains d'opter pour un élégant (mais coûteux) tramway plutôt que pour un simple bus électrique en seront peut-être consolés à la découverte du slogan qui accompagne ces bus de nouvelle génération.

Courant juillet, c'est finalement le constructeur espagnol Irizar qui a été retenu face à plusieurs autres concurrents européens (dont des Français) par la Régie des transports (RDT 13) de la Métropole pour fournir les 15 bus à haut niveau de service (BHNS) de l'Aixpress. Ces engins de la gamme "IE-TRAM" inaugurée en 2015 promettent donc une synthèse entre "la facilité d'accès et la circulation intérieure d'un tramway et la flexibilité d'un autobus".

Ava

nt Aix-en-Provence, les agglomérations d'Amiens et de Bayonne ont déjà passé commande de ces modèles dans leur version 18 mètres (Aix aura une version raccourcie de 12 mètres) et tous prévoient de les mettre en service en 2019.

Cette technologie de bus électrique avec batteries embarquées est encore peu répandue dans les réseaux de transport urbain et c'est pour cette raison que les services de la RDT 13 et de la Métropole, craignant d'essuyer les plâtres, assurent avoir obtenu de larges garanties de la part du constructeur qui prend notamment en charge les batteries pour les 15 années de service que doivent assurer ces bus. Concrètement, ces batteries installées sur le toit des bus seront rechargées la nuit au dépôt de la RDT 13 et bénéficieront,

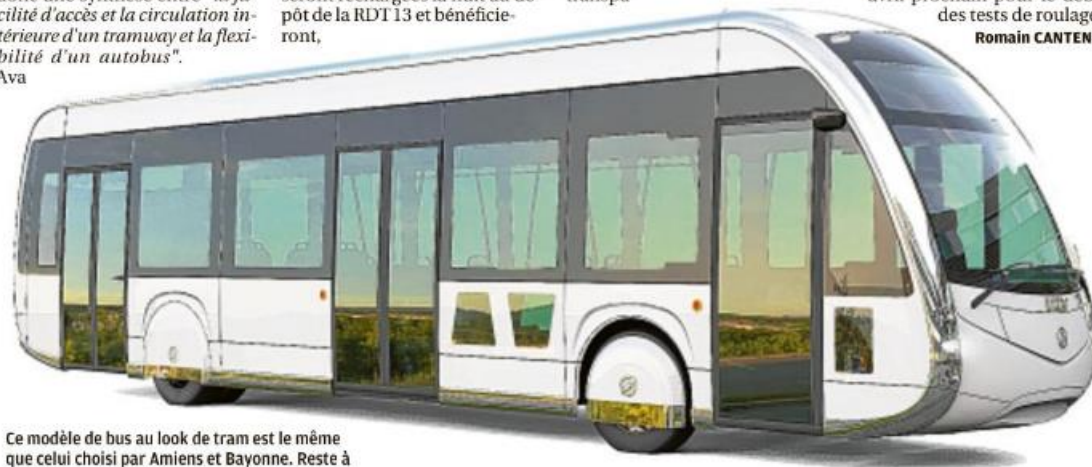
en cours de service, de compléments de recharge effectués grâce à un pantographe pendant les quelques minutes d'arrêt au terminus. Cela doit en principe suffire aux bus pour assurer l'intégralité de leur service qui commencera à 5 h 30 le matin et se poursuivra jusqu'à une heure du matin les vendredis et samedis.

Ces bus de nouvelle génération offriront des services inédits aux voyageurs qui pourront recharger leurs appareils numériques grâce à des prises USB dans les sièges et les barres d'accroche, et pourront même profiter d'une connexion internet en wifi. Si les aménagements intérieurs ne sont pas encore finalisés (les décideurs pencheraient pour le mobilier transpa-

rent), le design extérieur reste à définir. Des étudiants en art ont été mis à contribution pour concevoir une livrée moderne qui soit une forme de synthèse entre l'identité aixoise et la "marque métropolitaine" étant entendu qu'un des objectifs de la Métropole, qui met en œuvre l'Aixpress, cherche à unifier les multiples réseaux de transports en place sur son vaste territoire.

Les quinze bus commandés à Irizar ont été négociés légèrement en dessous de l'enveloppe prévue de 15 millions d'euro qui inclut aussi les infrastructures de rechargement et la maintenance. Ils seront fabriqués sur le site d'Aduna, dans le Nord de l'Espagne, près de la frontière française. Le premier exemplaire doit être livré en avril prochain pour le début des tests de roulage.

Romain CANTENOT



Ce modèle de bus au look de tram est le même que celui choisi par Amiens et Bayonne. Reste à en définir le design extérieur qui devra faire référence à la "marque métropolitaine".

LA FICHE TECHNIQUE

Zéro émissions, 90 places, wifi...



UNE NOUVELLE USINE ULTRA-MODERNE

Les modèles "ie-Tram" choisis pour la nouvelle ligne aixoise à la rentrée 2019 seront fabriqués dans la toute nouvelle usine inaugurée en mai dernier à Aduna dans le nord de l'Espagne. Ce site de 18 000 m² est présenté comme la "première usine d'électromobilité européenne" par le groupe Irizar qui prévoit d'y fabriquer à terme 1 000 véhicules par an : des bus pour le transport urbain mais aussi des camions électriques destinés aux villes, notamment pour le ramassage des déchets. Cette nouvelle usine représente un investissement de 75 millions d'euro pour le groupe espagnol qui entend se positionner comme un leader européen des solutions de transport 100% électrique à destination des collectivités.



Outre l'absence d'émissions de CO₂ et de particules polluantes, ces bus à propulsion électrique promettent un agrément nouveau et des services inédits. Ils intègrent des batteries lithium-ion avec complément de recharge rapide aux terminus garantissant une autonomie supérieure à 50 km en conditions difficiles et une vitesse maximale de 70 km/h. De quoi assurer, selon le constructeur, une journée entière de service le long de 7,2 km de voies en site propre en cours d'aménagement entre le Jas de Bouffan et le quartier des Facultés.

D'une longueur de 12 mètres et pourvus de grandes surfaces vitrées traitées anti-éffet de serre, ils présentent le même gabarit que les bus de ville que l'on voit actuellement dans les rues. Ils compteront 22 places assises (dont 4 pour personnes handicapées et un espace poussette) avec une capacité maximale de 90 personnes. Des prises de recharge USB seront à disposition des usagers dans les sièges et les barres d'accroche ainsi qu'un accès wifi. Côté sécurité, ils embarqueront neuf caméras de vidéosurveillance.