



L'électromobilité rentable et déjà disponible

Philippe Glarner

Directeur général de Volvo Bus France

Constructeur d'une gamme complète de l'hybride au 100 % électrique, Volvo est le premier constructeur européen à avoir abandonné les motorisations conventionnelles pour ses bus. Philippe Glarner dévoile la feuille de route du groupe en matière de mobilité verte dans les collectivités territoriales.

PAR ANDRÉ ASSE

Les villes européennes sont-elles en train de prendre le virage de la mobilité durable ?

Philippe Glarner : Le virage de la mobilité durable est indéniablement amorcé. Les villes doivent relever de nombreux défis, à commencer par la réduction de l'impact sur l'environnement et la santé publique. Dans ce contexte de transition énergétique, les décideurs politiques sont, en effet, à la recherche de « la solution du transport de demain » qui minimise les émissions locales.

Pour Volvo Bus, cette situation se traduit par la livraison de plus de 3 000 hybrides (soit plus de la moitié de ceux roulant en Europe) et par des commandes en forte croissance pour notre véhicule 100 % électrique.

Aussi, pensez-vous que les collectivités puissent arrêter le 100 % diesel à moyen terme ?

P. G. : Oui, c'est même possible à court terme pour les renouvellements de parc urbain. Dès 2013, nous avons fait le pari d'abandonner les motorisations conventionnelles au profit des motorisations hybrides. Les conditions d'exploitation des bus sont particulièrement adaptées aux véhicules hybrides et électriques qui récupèrent l'énergie lors du freinage. Les générations actuelles sont déjà à maturité et permettent de réduire de plus d'un tiers les émissions. Silencieux en phase de roulage électrique, les usagers et les riverains apprécient ces véhicules.

Le passage immédiat à l'hybride a également permis à nos équipes techniques et à celles de nos clients de se préparer au tout électrique tout en maintenant une activité dans leurs ateliers. Nos motorisations hybrides sont fabriquées en France et la Suède exploite déjà le biocarburant HVO*, une solution pragmatique qui répond aux objectifs de transition énergétique tout en gardant les mêmes installations de distribution. Nous réalisons actuellement des premiers tests de roulage au HVO en France.

Tant sur le plan de la santé publique que celui de la transition énergétique, cette solution est rentable, immédiatement disponible et ne nécessite aucune infrastructure supplémentaire.

Vous-même, quelle offre complète apportez-vous en termes de transport public vert ?

P. G. : En matière de transport urbain, notre gamme est résolument tournée vers l'électromobilité afin de tirer parti des rendements élevés des moteurs électriques (de l'ordre de 80 % contre 30 % pour un moteur thermique) tout en permettant de récupérer l'énergie lors des nombreux freinages en milieu urbain.

“ Réduire les nuisances sonores devient urgent. ”

L'idée est d'utiliser des énergies renouvelables avec la meilleure efficacité possible. Notre gamme se compose de l'hybride parallèle Volvo commercialisé à plus de 3 000 exemplaires dont la motorisation est produite en France, de l'électrique hybride basé sur la même plateforme qui peut parcourir jusqu'à 7 km en tout électrique et de notre 7 900, 100 % électrique, qui est déjà en exploitation en Suède et au Luxembourg. Nos véhicules électriques utilisent des systèmes de rechargement ouverts Opp Charge non-proprétaires. L'interopérabilité des infrastructures est ainsi garantie. Grâce au Volvo zone management, ces véhicules se voient attribuer des consignes d'exploitation en fonction de leur localisation sur la ligne : limitation de la vitesse, circulation en zéro émission. Nous ne sommes plus fournisseur de véhicules, nous sommes fournisseurs de solutions de transport.

*HVO : gazole synthétique renouvelable

