

## Les TL agrandissent leur flotte

TRANSPORTS – **10 véhicules diesel et 10 à gaz vont se joindre à un parc en perpétuelle modernisation.**

**Par MEHDI-STÉPHANE PRIN**

*Publié le 6 mars 2003*

Les Transports publics de la région lausannoise (TL) viennent de passer commande de 20 nouveaux bus, dont 10 articulés. Un achat surprenant, d'environ 9 millions de francs, après le renouvellement ces deux dernières années de près d'un tiers de la flotte avec l'arrivée sur le réseau de 53 véhicules flambant neufs. D'autant plus que la décision d'acheter ces engins au plancher bas est tombée au mois de décembre, juste après le oui des Vaudois sur la construction métro M2. Alors, le transporteur joue-t-il les gourmands en voulant en même temps plus de rails et de volants?

### « Politique normal de renouvellement »

Pour le directeur des TL, Michel Joye, l'achat des bus, carburant pour une moitié au diesel, l'autre au gaz, n'a pas directement de lien avec le futur métro. « Il n'a jamais été question de diminuer notre réseau routier avec l'arrivée du M2. De nouvelles lignes de bus seront d'ailleurs créées pour desservir cette colonne vertébrale des transports lausannois. Cet achat fait juste partie de notre politique normale de renouvellement de la flotte. »

Cette nouvelle stratégie implique le changement régulier des véhicules fonctionnant avec les énergies fossiles. Ils passeront désormais en moyenne seulement huit ans sur les routes lausannoises, alors qu'aujourd'hui, certains vieux diesels affichent plus de vingt ans de service au compteur.

Les TL ont, en effet, décidé de ne plus conserver pendant des décennies leurs bus pour des raisons d'économie. « Cela coûte moins de prévoir les services pendant huit ans, puis de revendre ces véhicules dans des pays où la main-d'oeuvre coûte moins cher pour les entretenir. On veut aussi offrir des véhicules attractifs à notre clientèle. » Chaque nouvelle génération de bus diesel à également l'avantage de polluer moins que la précédente.

L'entreprise n'a en revanche pas l'intention de mener la même politique avec son parc électrique. Depuis l'introduction des 28 bimodes l'année dernière, le conseil d'administration a même introduit un moratoire sur l'achat

de nouveaux trolleys. Mais promis, les TL n'ont pas l'intention de remplacer ces engins parfaitement propres par des diesels. Ils profitent juste de la très longue durée de vie des véhicules munis de perches pour observer les évolutions techniques dans les transports urbains, dont les moteurs à hydrogène (*lire encadré*).

En attendant, les Lausannois profiteront de la fin de l'année de 20 nouveaux autobus équipés de la climatisation. A quelques détails près, ils sont la copie conforme de s20 bus articulés et 14 petits à gaz circulant déjà sur le réseau. Comme le révélait la Feuille des Avis officiels, c'est le même constructeur belge, Van Hool, qui a remporté le marché. Les dix nouveaux articulés diesel seront en revanche équipés d'un filtre à particule, désormais au point pour ce modèle, contrairement à leur grand frère.

## **Et les bus à hydrogène ?**

**ÉNERGIE VERTE - Des villes d'Europe testent ce type de moteur. Les TL suivent l'expérience de près.**

**Par MEHDI-STÉPHANE PRIN**

La pile à combustible est certainement le système le plus prometteur pour les transports publics urbains. Cette génératrice de courant permettant d'alimenter de puissants moteurs électriques, fonctionne en effet avec de l'hydrogène. Le mélange de ce gaz avec l'oxygène de l'air rejette seulement de la vapeur d'eau dans l'atmosphère. Plusieurs villes européennes testent depuis plusieurs semaines des bus équipés d'un tel dispositif construit par Daimler-Benz. Le géant allemand avait d'ailleurs approché le transporteur lausannois pour lui proposer de participer à l'aventure.

Les TL ont refusé pour des raisons de coûts, et surtout de manque de moyen en personnel. « Nous ne pouvons pas nous battre sur tous les champs de bataille explique Michel Joye. La construction du métro M2 pose déjà un grand défi technique. Notre rôle est avant tout de transporter des passagers. Et pas de faire du développement technologique. » Et pour cause, les bus à hydrogène demandent encore une longue période de mise au point avant d'être fiables.

Reste à connaître la durée d'un tel développement C'est bien le problème des entreprises de transports publics, comme les L Tout dépendra certainement des investissements des industriels dans cette énergie. Les piles à combustible sont pourtant présentées par de nombreux experts comme une véritable révolution dans la production d'électricité, Après les bus, le système pourrait également équiper les voitures, mais aussi remplacer les batteries de téléphones portables et celles des ordinateurs.