

CRISTAL, UN TRANSPORT COLLECTIF PARTICULIER

A la différence du F-City, transport individuel développé à Etupes (lire ci-dessous), Cristal se rattache à l'univers des réseaux collectifs. Il est en cours de développement à Duppigheim, chez Lohr Industrie. Ces nouveaux véhicules seront un temps fort des rencontres internationales Mobilis à Belfort en novembre.

■ «Depuis 2001, le tramway sur pneus a été installé dans sept villes. Nous voulons maintenant compléter la gamme par un système de véhicules individuels semi-collectifs. Depuis trente ans, on a vu des succès technologiques mais des échecs commerciaux. Il nous semble qu'il faut réunir quatre facteurs pour réussir : un véhicule spécifique adapté au libre service ; un système de gestion et d'exploitation le plus intelligent possible ; s'inscrire dans un système global de déplacements ; prévoir des mesures d'intégration et d'accompagnement. C'est le projet du véhicule Cristal», explique Jean-François Argence, directeur commercial du Translohr au sein de Lohr Industrie.

Concrètement, le Cristal se présentera comme un véhicule très compact, de 3 mètres de long, pouvant embarquer six personnes entrant debout (comme dans un tram), totalement accessible aux personnes à mobilité réduite. Sa propulsion sera électrique, avec des moteurs dans les roues, il sera piloté par son utilisateur mais utilisable seul ou en convoi de cinq unités au maximum. A usage exclusivement urbain, Cristal sera limité à 50 km/h, avec une autonomie de 50 km et une recharge inductive

des batteries, sans contact, dans les stations. L'accès se fera via un abonnement et l'exploitant devra prévoir des stations où six à huit véhicules seront regroupés. Le tarif devra s'intégrer dans le système de transport existant.

Strasbourg et Montbéliard, candidats à l'expérimentation

«C'est une solution de transport public, c'est-à-dire lavable au jet à l'intérieur. Ce qui plombe le libre-service,

c'est le manque de disponibilité», fait observer Jean-François Argence. Comme pour les systèmes de vélo en libre service, une des difficultés est de rééquilibrer les flux, autrement dit de ramener les véhicules là où s'exprime la demande. Cependant, à la différence des vélos, il ne sera pas nécessaire d'utiliser un camion de transport, le Cristal étant autonome et pouvant être piloté en séries.

Après l'étude de faisabilité, le concepteur a engagé un programme de 19 millions

d'euros pour achever le développement sur une durée de cinq ans. Une ligne serait créée à Duppigheim pour produire Cristal. On n'en est pas encore là... Pour mettre au point son projet, labellisé par le pôle Véhicule du futur, Lohr s'est allié à plusieurs partenaires industriels et de recherche, dont VULog pour la gestion de la flotte, sollicité également par F-City.

Deux villes auraient manifesté leur intérêt, Strasbourg et Montbéliard, pour une exploitation expérimentale. Des

études territoriales doivent être menées dans chaque cas. «Pour que ça marche, il faut une certaine dissémination du véhicule dans l'espace, il en faudrait 300 à Strasbourg et 100 à Montbéliard. Le système se rentabilise avec dix déplacements par jour et par véhicule, pour des courses de 2 à 3 km», évalue Jean-François Argence. A horizon de trois ans, quatre engins Cristal devraient être mis à disposition des deux territoires candidats à l'expérimentation.

Antoine Latham

