

Communiqué de presse du 15 mars 2016

Un groupe de constructeurs européens d'autobus électriques conclut un accord concernant une interface commune pour la charge

Les constructeurs d'autobus européens Irizar, Solaris, VDL et Volvo ont accepté d'assurer l'interopérabilité des autobus électriques au moyen de l'infrastructure de charge fournie par ABB, Heliox et Siemens. L'objectif est d'obtenir une interface commune entre les autobus électriques et l'infrastructure de recharge afin de faciliter l'introduction de systèmes d'autobus électriques dans les villes européennes.

La communauté des transports publics en Europe se prépare à la venue d'autobus électriques et les activités de standardisation ont débuté par le biais de l'instance européenne (CEN-CENELEC) et par la voie de l'organisation internationale (ISO/IEC). Les normes européennes devraient entrer en vigueur en 2019 et les directives internationales en 2020.

En fait, de nombreuses municipalités européennes appliquent déjà des systèmes d'autobus électriques. Afin de répondre aux besoins de ces villes, les constructeurs européens d'autobus Irizar, Solaris, VDL et Volvo sont convenus avec les fournisseurs de systèmes de recharge ABB, Heliox et Siemens d'adopter une démarche ouverte,



transparente et sur une base volontaire. Des interfaces communes et privilégiées seront mises à disposition de tous les participants et utilisées pour des autobus électriques à charge intermédiaire (charge rapide aux terminus) et pour des autobus électriques chargés pendant la nuit. Le groupe s'est engagé dans des activités de standardisation européennes et partage son expérience avec CEN/CENELEC et ISO/IEC afin de définir une norme européenne commune pour les systèmes d'autobus électriques.

L'objectif est de faciliter le transfert d'électricité vers des systèmes d'autobus électriques dans les villes afin de garantir la fiabilité et la compatibilité pour plusieurs marques d'autobus et systèmes de charge. D'autres constructeurs d'autobus et de systèmes de charge ont été invités à rejoindre ce groupe.

Pour la charge intermédiaire, le système comprend un contact automatique via un pantographe, une communication sans fil, des plaques de contact et un équipement infrastructurel qui relie automatiquement les véhicules. Pour les véhicules électriques qui sont chargés la nuit, la norme de charge rapide pour les voitures (CCS) sera utilisée pour la connexion et la communication.