

<https://www.arts-mobilites.fr/de-lhuile-de-colza-pour-les-bus-tadao/>

DE L'HUILE DE COLZA POUR LES BUS TADAO

LE SMT SE LANCE DANS UNE NOUVELLE AVENTURE VISANT À DIMINUER ENCORE L'EMPREINTE CARBONE DU RÉSEAU TADAO.

Le SMT AG va faire circuler 26 bus avec un biocarburant

Le B100, c'est son nom, est un biocarburant intégralement produit à partir de colza français et, qui plus est, local. Il remplace le diesel et représente une alternative au diesel classique... On ne parle pas ici de Diester, mais bien d'un biocarburant issu à 100% de végétaux, en l'occurrence du Colza.



Petit retour en arrière

Jusqu'au début des années 70, la France nourrissait ses bêtes avec des protéines issues du soja importé des USA. Sa dépendance était alors de 90%.

Depuis la France a lancé un ambitieux Plan Protéines dont l'objectif était de créer une véritable filière de

Page 1/3



protéines végétales. Quel rapport avec nos bus me direz-vous ?

Les graines de tournesol, de lin ou de colza sont d'abord triturées, c'est-à-dire qu'elles sont broyées et pressées. Le résultat de ce pressage crée une pâte, appelé tourteau.

Grâce à ses qualités nutritionnelles et à son prix attractif, le tourteau de colza est incorporé dans l'alimentation des bovins, des ovins et des porcins.

Par contre, avec ce pressage, si d'un côté on obtient du tourteau, de l'autre on obtient de l'huile. Et les quantités produites sont bien supérieures aux besoins en huiles alimentaires. Les industriels ont donc trouvé un nouveau débouché : les biocarburants.

Donc en fabriquant de la nourriture pour nos animaux d'élevage, les industriels français obtiennent aussi des huiles alimentaires et maintenant des biocarburants.

On ne plante pas du colza pour faire du biocarburant. Celui-ci est juste un nouveau débouché d'une filière préexistante.

En ce qui nos bus, nous avons donc noué un partenariat avec Volvo qui nous a fourni une partie de nos bus hybride et Avril, qui est un groupe français qui commercialise du biocarburant issu de colza.

Comment ça marche ?

Volvo, grâce à une petite intervention technique, permet à l'ensemble de ses bus hybrides, de rouler avec du biocarburant à la place du traditionnel Diesel. Ce biocarburant sera fourni par Avril qui le commercialise sous le nom d'Oléo100®. Avec environ 5% de surconsommation, il est capable d'offrir une autonomie équivalente à celle du Diesel, tout en rejetant beaucoup moins de particules fines.

En effet, le B100 permet de réduire jusqu'à 80% les émissions de particules fines et ultrafines.

Alors soyons clair, même en roulant avec ce biocarburant, les bus vont continuer à produire du CO², mais l'économie se trouve ailleurs. Le colza, avant sa récolte, consomme du CO² et rejette de l'oxygène (photosynthèse), comme tous les végétaux.

Il se trouve que la quantité de CO² absorber avant la récolte correspond à la quantité de CO² qui sera rejetée par le bus en fonctionnement.

Cette compensation fait, « du champs à la roue », une économie de 60% d'émission de gaz à effet de serre par



rapport au diesel.

Le réservoir de biocarburant a été livré le 19 janvier au dépôt de Houdain. Cette cuve mesure 12m de long par 2.5m de large pour un total de 50m³. Elle est accompagnée bien évidemment d'une pompe à (bio)carburant.

Déploiement effectif dès début mars

La cuve en place. Nos véhicules préparés par Volvo. Il n'y a plus qu'à lancer l'exploitation de cette nouvelle solution.

Ce lancement est prévu sur nos 26 bus hybrides Volvo dès le début du mois prochain. Ne disposant que d'une seule cuve, l'ensemble de ces bus tourneront exclusivement sur l'ouest du territoire pour l'instant.

Après la première ligne de bus exploitée entièrement à l'hydrogène en France, le SMT va détenir la plus grande flotte de bus roulant au biocarburant dans l'hexagone.

