

RATP

Le premier bus 100 % électrique entre en service



Place Charles-de-Gaulle (VIII^e), hier. Le premier bus standard 100 % électrique de la RATP circule sur la ligne 341 (Porte-de-Clignancourt - Charles-de-Gaulle-Etoile). (LP/J.D.)

C'EST LE DÉBUT DE LA FIN pour les bus diesel du réseau RATP. Hier, le premier bus standard 100 % électrique de la RATP est entré en service régulier sur la ligne 341 (Porte-de-Clignancourt - Charles-de-Gaulle-Etoile). Un Bluebus fabriqué en Bretagne par l'industriel Bolloré. D'ici à la fin octobre, 22 autres véhicules équiperont la 341, qui deviendra alors la première ligne de bus standards 100 % électriques en Europe. Une « étape majeure », selon la RATP, qui prévoit une conversion complète de son parc de 4 500 véhicules en 2025, avec 80 % d'entre eux roulant à l'électrique et le reste au biogaz.

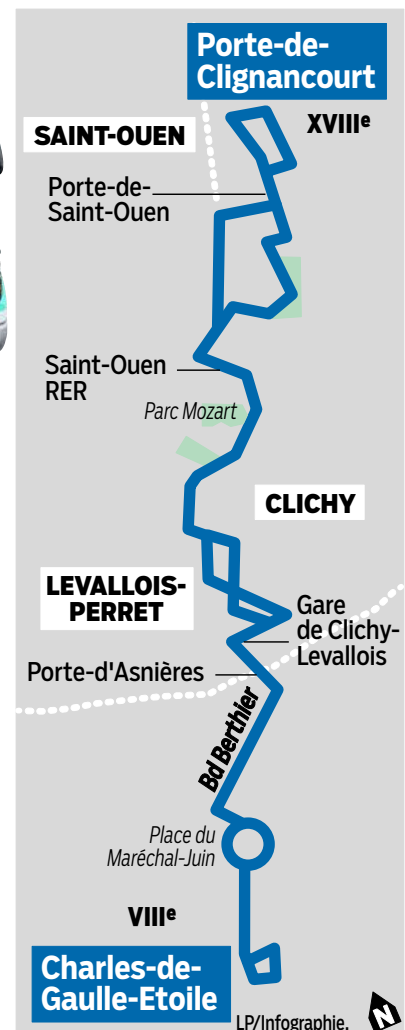
Huit batteries de 300 kg

Si ce n'est sa carrosserie rondelette, le Bluebus ne diffère pas beaucoup des bus thermiques que l'on croise tous les jours : 12 m de long, une capacité de 100 personnes. La vraie différence se trouve sous le capot ou plutôt sous le toit du bus, où sont stockées huit batteries électriques de 300 kg. Rechargées chaque nuit au centre bus Belliard (XVIII^e), elles offrent 180 km d'autonomie, ce qui permet de rouler une journée sans avoir à recharger. Seule entorse à la fée électricité : le chauffage reste thermique, et fonctionne au méthane. S'il était électrique, il aurait pompé 30 % de l'autonomie du bus.

« Cette première étape nous permettra de recueillir des informations de nature technique, mais aussi sur le confort de nos voyageurs et la simplicité de la conduite », souligne Elisabeth Borne, PDG de la RATP.

Car Vincent Bolloré n'est pas le seul industriel sur les rangs. Avant les appels d'offres massifs qu'elle entend lancer en 2017, la RATP teste tous azimuts sur ses lignes 21 et 147. De décembre à avril, elle a expérimenté les prototypes des constructeurs Solaris (Pologne), Irizar (Espagne) et Yutong (Chine). En juillet, ce sera au tour du Français Heuliez. Et des discussions sont engagées avec trois autres industriels.

La grande inconnue reste le prix de ces machines. Un Bluebus coûte 450 000 €, soit le double d'un bus diesel. Vincent Bolloré prédit « qu'au bout de sept ans, les bus électriques seront d'un prix équivalent » à ceux thermiques, insistant sur les gains énergétiques et le coût moindre de la maintenance. « Nous, on est capable de fournir », annonce-t-il, bravache. Patronne (LR) de la région mais aussi présidente du Syndicat des trans-



ports d'Ile-de-France (Stif), Valérie Pécresse lui a lancé un nouveau défi : créer « des RER autoroutiers électriques » sur le réseau francilien.

JULIEN DUFFÉ

« La différence, c'est le silence » Salima, une des premières voyageuses

À Charles-de-Gaulle-Etoile, ils sont les premiers à monter dans le premier bus électrique standard de la RATP, alors que l'inauguration officielle vient à peine de s'achever. Logés par le 115, Daniela et Dragan, un couple de Serbes, rejoignent leur nouvel hôtel de Clichy (Hauts-de-Seine). « Je suis fière, sourit la jeune femme. C'est bien d'avoir des bus écolos à Paris, où l'on sent beaucoup l'odeur du gazole dans les rues. Et il est plutôt beau avec ses fenêtres panoramiques. » Salima, 46 ans, qui vit à Clichy et prend la ligne 341 tous les jours, apprécie aussi le véhicule. « De prime abord, il ressemble à un bus normal en un peu plus spacieux mais, dès qu'il a démarré, j'ai vu la différence : c'est le silence. Il est beaucoup moins bruyant que les bus classiques. Et puis, avec un bus 100 % électrique, on va mieux respirer. C'est bien. »