

TRANSPORTS

# Elle a conduit le premier bus 100 % électrique de la RATP

**LE NUMÉRO DE LA LIGNE** (le 21) et le terminus (Saint-Lazare) sont bien affichés au-dessus du pare-brise. Le bus gris siglé « Irizar i2e » qui s'apprête à accueillir ses premiers passagers à la porte de Gentilly ne ressemble pourtant pas à un véhicule de la RATP. Logique. Il s'agit d'un des prototypes de bus 100 % électrique que la Régie teste depuis hier, sur son réseau.

« Notre objectif, c'est de voir comment ces véhicules (prêtés par les constructeurs en lice) se comportent en conditions réelles d'exploitation », résume Marie-Claude Dupuis, directrice du matériel roulant, en rappelant que la RATP compte remplacer toute sa flotte diesel par des véhicules propres d'ici à 2025.

**« On entend uniquement le moteur des autres véhicules »**

Stéphane, un passager

Sur la ligne, à chaque arrêt, c'est la même surprise. Les voyageurs hésitent à monter. « Je croyais que c'était un car de tourisme », s'excuse un retraité. Une fois dans le véhicule, nouvelle surprise. Le bus n'est évi-



Sur la ligne 21 (porte de Gentilly - Saint-Lazare), hier. Sladjana est ravie d'avoir été choisie pour tester les véhicules. « Des merveilles par rapport à nos vieux diesels ! » (LP/B.H.)

demment pas équipé de lecteur de passe Navigo. « Aujourd'hui, c'est gratuit » lance avec un grand sourire, Sladjana, la machiniste qui a été choisie pour piloter le bus « test ».

Malgré ses sept ans de conduite, la jeune femme se dit un peu stressée

par l'expérience. « Mais c'est beaucoup plus confortable de conduire ce type de véhicule qu'un bus diesel, précise-t-elle aussitôt. Il y a moins d'à-coup, moins de vibrations et surtout moins de bruit. » Stéphane, un jeune passager, confirme. « On en-

tend uniquement le moteur des autres véhicules », remarque-t-il alors que le bus est bloqué sur la place du Châtelet embouteillée.

Sladjana garde un œil sur le témoin de charge du moteur. L'autonomie de l'Irizar (un bus espagnol) est censée atteindre les 180 km. Largement suffisant pour les huit rotations (environ 120 km) effectuées chaque jour par les bus de la ligne 21.

Pourtant au bout de quelques kilomètres, l'une des 6 barres du témoin de charge s'efface déjà. « A surveiller », commente simplement la machiniste. A l'arrière, les passagers échangent leurs impressions. On loue la propreté du bus, son silence, sa luminosité... Ou on critique la duréte des sièges.

Après le bus espagnol, la RATP va tester, sur la même ligne, un modèle polonais, puis un véhicule chinois ou encore un bus électrique du français Heuliez. Les analyses des ingénieurs de la RATP (mais aussi les avis des voyageurs questionnés par l'Ifop) serviront à déterminer les modèles électriques qui seront commandés par la Régie à partir de 2017. L'enjeu est de taille. Il s'agit de renouveler une flotte de 4 500 véhicules !

BERNOIT HASSE