

Des taxis cracheurs d'eau roulent dans Paris

ENVIRONNEMENT D'une autonomie de 500 km, ces voitures « propres » fonctionnant à l'hydrogène produisent de l'électricité et rejettent de l'eau.

PAR CYRIL PETER

La carrosserie est recouverte de nuages blancs sur un fond bleu ciel. Une façon, pour les taxis « propres » de Step (Société du taxi électrique parisien), en circulation dans la capitale depuis un an, de narguer leurs concurrents qui carburent majoritairement au diesel.

Le principe : le mélange d'hydrogène, gaz léger stocké dans le réservoir, à l'oxygène de l'air fait rouler ce véhicule sans boîte automatique. « Concrètement, la voiture produit de l'électricité grâce à une pile à combustion qui se trouve en général à la place du moteur, sous le capot, et rejette de la vapeur d'eau par le pot d'échappement », explique Pierre-Etienne Franc, chargé de la transition énergétique chez Air Liquide.

TEMPS DE RECHARGE : 5 MINUTES

Actionnaire minoritaire de Step, le spécialiste des gaz industriels soutient le projet en produisant et distribuant l'hydrogène, source d'inquiétude chez certains clients... « On me demande si ça peut exploser ou

si la conduite est agréable, note Abdou Aacha, ex-chauffeur de taxi diesel converti à l'hydrogène. Si on me laisse rouler dans Paris, c'est qu'il n'y a aucun danger. En plus, c'est très confortable : pas de bruit, pas de vibration et pas d'à-coups pour changer les vitesses. »

Autres avantages : l'autonomie et le temps de recharge. Si Step a vite abandonné son projet de taxis électriques avec batterie nécessitant plusieurs heures de recharge, la voiture à hydrogène, elle, s'approvisionne en 5 minutes. Et un « plein » de 50 € équivaut à une autonomie de 500 km. « De quoi tenir deux jours », selon Abdou Aacha.

TROIS CHAUFFEURS PAR TAXI

Pour se frayer un chemin sur fond de concurrence exacerbée entre véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) et taxis traditionnels, Step a choisi de mutualiser trois licences de chauffeurs par voiture. « On fait des économies sur la distance », remarque son patron Mathieu Gardies.

La jeune compagnie peut ainsi « assurer une partie des surcoûts » liés à cette technologie peu déployée. « La France, à l'instar de Renault, est portée sur l'électrique avec batterie et pas avec hydrogène », regrette



Paris VIII^e. C'est à hauteur du pont de l'Alma que se trouve cette station pilote.

cet ingénieur, qui a frappé à la porte du Coréen Hyundai, seul constructeur commercialisant ce type de véhicules. Résultat des courses, avec cette maudite règle de l'offre et de la demande : 66 000 € l'unité, soit « deux fois moins qu'en 2014 », se console le président de Step.

La flotte, qui passe de 6 à 12 voitures cette semaine, doit atteindre les 70 véhicules d'ici fin 2017. A condition, évidemment,

que les stations de recharge suivent la cadence... Depuis le lancement du projet, au moment de la COP21, seule la station pilote, posée à hauteur du pont de l'Alma (Paris, VIII^e), est à disposition des premiers chauffeurs de taxis à hydrogène parisiens. « C'est même une première mondiale », rectifie Mathieu Gardies.