

La longue route des bus parisiens vers l'électrique

D'ici à 2025, 80 % des véhicules seront électriques et 20 % fonctionneront au biogaz. C'est l'engagement pris par la RATP pour supprimer le diesel du réseau francilien.



LP/JEAN-GABRIEL BONTINCK

Aptis sera testé sur les lignes 21 et 147 de la RATP cet été. Ce prototype roule sans bruit grâce à sa traction électrique et ses batteries sur le toit.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

Deux mille vingt-cinq commencent aujourd'hui ! La RATP a prévu d'entièrement renouveler son parc de 4 600 bus d'ici 8 ans, pour s'équiper à 80 % de bus électriques et à 20 % de bus au biogaz. Un plan qui répond à la volonté du syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) de supprimer le diesel du réseau francilien, « une question de santé publique », selon Valérie Péresse, présidente du Stif et de la région. Fini les bus polluants, vous voyagerez à l'avenir dans des véhicules entièrement propres.

UN APPEL D'OFFRES DE GRANDE AMPLIEUR LANCÉ À LA FIN DE L'ANNÉE

Mais on ne tourne pas comme ça la page de décennies de pollution. Pour réussir son plan « Bus 2025 », la RATP doit songer dès maintenant à acheter ses nouveaux véhicules propres, former ses conducteurs et adapter ses dépôts avec des systé-

mes de recharge. « A la fin de l'année, le Stif et la RATP vont lancer un appel d'offres de grande ampleur pour des bus électriques, annonce Valérie Péresse. J'attends des constructeurs qu'ils nous fassent des propositions innovantes à des prix raisonnables. »

Pour l'instant, la RATP fait rouler 81 % de ses bus au diesel, et a mis en service 700 bus hybrides. Depuis 2016, 22 bus électriques, les Bluebus de Bolloré, équipent déjà la ligne 341, la première 100 % électrique du réseau (*lire encadré*). Cette tendance va fortement s'accélérer avec l'appel d'offres massif de fin d'année. Des centaines de bus vont être commandés pour sillonner progressivement, à partir de 2019, tout le réseau RATP.

Qui sera l'heureux constructeur qui va fournir cette masse de véhicules écolos ? Outre Bolloré, les industriels Irizar, Dietrich, Yutong, Solaris, Heuliez ou BYD sont sur les rangs. La RATP a pu tester leurs technologies en conditions réelles sur les lignes 21 (Saint-Lazare - porte de Gentilly) et 147 (Eglise-de-Pantin - Sevran). Dernier en date, le français Alstom-NTL va à son tour pouvoir essayer son

tout nouveau bus électrique sur ces deux lignes, à partir de juin et jusqu'en septembre.

Ce prototype, baptisé Aptis, roule sans bruit grâce à sa traction électrique et ses batteries sur le toit. Autre innovation : les deux roues arrières sont mobiles, ce qui permet au bus de se garer plus facilement, « en crabe », le long des trottoirs, « une première mondiale », selon Alstom.

Avec ses roues très espacées qui laissent une surface de plancher de 20 m² aux voyageurs et 25 % de surfaces vitrées en plus, « Aptis a le confort, le look et les espaces d'un tram, mais c'est un bus », explique fièrement Benoît Stephan, vice-président d'Alstom, pendant la démonstration de stationnement du bus. Le plancher bas permet un gain d'accessibilité pour ce bus qui peut accueillir 100 personnes.

« Le test permettra aussi d'évaluer l'autonomie et le temps de recharge du bus, la nuit », explique Alain Batié, responsables des bus pour la RATP. Si vous êtes curieux, rendez-vous sur les lignes 21 et 147 dès le mois de juin.

Sur la ligne 341, les usagers partagés



LP/D.

Paris (XVIII^e). La ligne 341 est la première à être entièrement équipée en électrique en Ile-de-France.

« SUR LES VIRAGES, prends-les larges ! La traction est différente », conseille un conducteur expérimenté à son collègue, au départ de la Porte de Clignancourt. Depuis près d'un an, la ligne 341 circule entièrement à l'électrique. Un cas unique pour l'instant en Ile-de-France. Les Bluebus, conçus dans le Finistère par le groupe Bolloré, semblent rouler « plus vite » et offrir « plus d'espace », mais « le bruit des portes est un peu gênant », considère Béatrice*. « C'est confortable et le fait que ça ne pollue pas est intéressant », soutient Djibril, habitant de Saint-Ouen et davantage habitué à emprunter la ligne 173.

« Il y a un variateur qui permet d'accélérer plus rapidement, explique Tom, 17 ans, élève en Sciences et technologies de l'industrie et du développement

durable au lycée Newton de Clichy (Hauts-de-Seine). » Steven, également scolarisé dans l'établissement clichois, apprécie ce véhicule qu'il trouve « plus joli et plus calme » que les bus traditionnels.

« LE BRUIT DES PORTES FAIT MAL À LA TÊTE » YACINE, CONDUCTEUR

« Ça me donne mal au cœur, regrette pour sa part Josce, 64 ans. Ça s'arrête brusquement et il y a trop d'à-coups. » Conducteur de bus RATP, Yacine a suivi une formation avant de prendre le volant des Bluebus. Il estime que ces véhicules sont « plus lourds » mais qu'ils « roulent bien ». Il regrette en revanche « le bruit des portes » qui « fait mal à la tête ».

JÉRÉMY DENOYER

*Le prénom a été modifié à la demande de la personne.