

Premiers tours de roue parisiens des bus électriques Irizar et Solaris

Une chance sur dix, c'est à peu près la probabilité pour les utilisateurs de la ligne 21 de monter dans un bus électrique. C'est entre Saint-Lazare et le stade Charléty, sur la ligne 21 de la RATP que les deux premiers bus 12 m 100 % électriques ont démarré leurs tests le 17 décembre. Le Solaris Urbino 12 du constructeur polonais ainsi que l'Irizar i2^e tourneront pendant les deux prochains mois sur cette ligne parisienne « typique », avec ces 7,8 km et sa vitesse commerciale moyenne de seulement 10 km/h. Selon l'un des régulateurs, entre les vélos, les livreurs et les poussettes, les couloirs réservés sont en effet régulièrement impraticables. C'est aussi la ligne qui a été « retenue par l'Ademe comme référence pour mesurer les émissions de polluants », rappelle la RATP.

« Rapidement les deux bus iront aussi rouler sur la ligne 147 (Église de Pantin - Sevan), caractéristique d'une ligne de banlieue », rappelle Marie-Claude Dupuis, directrice du département matériel roulant bus de la RATP. Il s'agit cette fois d'une ligne plus longue, de 16,1 km où les bus filent à 16 km/h en moyenne. Les deux véhicules seront rejoints dès janvier par le bus Yutong - Dietrich Carebus Group, qu'on expérimentera d'abord sur la 147 puis sur la 21. « Ce sont des tests sur les performances des batteries, moteurs et systèmes de recharge, très techniques, pour les ingénieurs de la RATP, qui dialogueront en permanence avec les ingénieurs des constructeurs de façon à pouvoir extrapoler les résultats à toutes nos lignes », poursuit-elle.

Les discussions sont en cours avec le néerlandais Ebusco, allié au chinois Golden Dragon, pour choisir le moment des tests de son véhicule. En février, la tête de série du Bluebus de Bolloré devrait être livrée. Ce véhicule roulera deux mois sur la ligne 341 (Étoile - Porte de Clignancourt), avant que la régie donne le feu vert pour lancer la construction des 22 autres bus commandés. L'intégralité de cette commande est destinée à proposer la première ligne de bus RATP en 100 % électrique en 2016. La suite du calendrier prévoit d'expérimenter le modèle GX 337 Elec d'Heuliez pour six mois à partir de juillet.

Une dizaine de conducteurs ont été formés à la conduite des deux premiers véhicules – et à l'utilisation du tableau de bord entièrement digital et tactile sur Solaris ! Formation indispensable car « l'accélération, le freinage, le rayon de braquage sont spécifiques à chaque modèle », explique Patrick Guillaume, responsable de cette formation. Les machinistes seront questionnés sur leurs impressions de conduite, mais l'avis des voyageurs sera lui aussi sollicité par l'Ifop.

Sur la ligne 21, quoi qu'il arrive, ils tomberont sur un véhicule à motorisation récente, la ligne étant pourvue de 17 hybrides sur un parc de 23. « La RATP monte en puissance sur l'hybride, rappelle Marie-Claude Dupuis. Son parc est passé de 49 en début d'année à 150 fin 2015 ». Et d'ici à la mi-2016, les 523 bus hybrides commandés devraient être en circulation. Ils sont considérés comme des modèles de transition vers les 100 % électrique ou biogaz du plan Bus 2025. Une transition énergétique qui devrait s'accélérer. « Il y a de la concurrence, puisque 12 véhicules différents nous ont été présentés durant la Cop 21, continue la directrice du matériel roulant. C'est ce qui nous permet d'être optimistes quant à notre objectif d'obtenir un coût de revient pour les bus zéro émission identique à celui du diesel en 2019. ».