

Bus électriques, premiers tours de roues

DATE : 2014-10-17

Quatre minibus à batterie LMP sont mis en service lundi pour relier l'Étoile au musée Louis Vuitton, dans le bois de Boulogne. La RATP va également en tester à partir du 1er novembre.

Lundi, ils circuleront en silence depuis la bruyante place de l'Étoile jusqu'au paisible bois de Boulogne... Sans bruit car ces quatre petits bus sont électriques. Ils feront le voyage tous les jours entre la Fondation pour l'art contemporain Louis Vuitton, inaugurée le 20 octobre, et les Champs-Élysées, aller et retour. Avec 22 passagers à leur bord, pour un ticket coûtant 1 euro. S'ils portent le nom du célèbre malletier inscrit bien en évidence sur leurs flancs, ces navettes appartiennent au groupe Bolloré, qui livre au nouveau musée un service clés en main, dont la gestion des chauffeurs, l'entretien, la billetterie, la recharge. Les bus ont une autonomie de 120 km et feront le plein d'énergie le soir à Puteaux (92).

Ces navettes sont des Bluebus, un nom calqué sur celui des Bluecar, les voitures du réseau Autolib' à Paris, conçu et exploité par le même Bolloré. Et ce n'est pas un hasard : ces véhicules disposent tous de la même technologie de batteries LMP (lithium métal polymère). Pour le groupe, ces quatre premiers bus constituent une belle vitrine (tout comme ceux qui circulent au très touristique Mont-Saint-Michel). "C'est un transport doux en vogue, les collectivités locales sont de plus en plus demandeuses", reconnaît Julien Varin, porte-parole d'Autolib'.

Les épisodes de pics de pollution de l'air, qui ont duré plusieurs jours en mars et en septembre, se répètent de plus en plus dans la capitale. Pour lutter contre cette augmentation des particules fines, provoquée en grande partie par le diesel, les agglomérations étudient les moyens afin de passer à des transports verts : les municipalités de Vauresson et Rambouillet utilisent déjà quelques Bluebus électriques.

Des Bluebus testés pendant un mois

Mais, à Paris, c'est surtout la RATP avec ses 4.500 bus diesel qui pourrait changer la donne. La Régie veut se positionner sur un braquet moins polluant (poussée notamment par le Stif et, tout récemment, par la mairie de Paris). Le PDG, Pierre Mongin, a annoncé il y a quelques mois le "plan 2025" : "Un basculement de l'ensemble des bus à l'électrique (à hauteur de 80% de son parc et au biogaz pour le reste)", d'ici à dix ans. Quatre-vingt-dix cars fonctionnant au gaz et 46 autres hybrides (diesel/électrique) circulent actuellement, mais c'est peu en regard de l'importance de la flotte. Deux lignes de minibus électriques – les traverses – ont aussi déjà été créées.

À partir du 1er novembre et pendant un mois, la RATP va tester les Bluebus sur deux lignes. En juin 2014, la Régie a en effet décidé l'achat de 20 à 40 de ces véhicules. Et pourquoi pas de grands cars électriques transportant 80 passagers ou plus? Pour l'instant, "seuls les minibus font l'objet d'un développement industriel à grande échelle", précise-t-on à la Régie. Le problème principal étant encore celui de l'autonomie des batteries, pas encore au point sur des véhicules de 12 m de long. Plusieurs constructeurs planchent sur ce dossier.

En attendant, ce sont des "hybrides" qui vont occuper le bitume parisien très rapidement : d'ici à 2017, près de 600 à 700 bus de grande taille, roulant alternativement au diesel et au moteur électrique, vont être mis en circulation dans la capitale. Ils consomment moins d'essence (20% de moins), mais polluent encore. Un pis-aller, en attendant 2025...

SOURCE LeJDD