

Objectif zéro bus diesel en 2025 : la RATP dévoile son plan

TRANSPORTS. L'entreprise s'est donné dix ans pour renouveler son parc de véhicules. Elle lance dès l'an prochain une phase d'expérimentation sur plusieurs lignes avec la mise en circulation de bus électriques.

Milán (Italie)
De notre envoyé spécial

« **C'EST UN DÉFI, UN PARI,** une ambition. » A peine arrivée dans le fauteuil de Pierre Mongin, la nouvelle patronne de la RATP Elisabeth Borne semble avoir repris à son compte l'un des projets prioritaires lancé au printemps 2014 par son prédécesseur : l'objectif zéro diesel pour ses 4 500 bus dans dix ans. Une petite révolution puisque aujourd'hui, 97 % du parc roule au gazole. A l'horizon 2025, 80 % des bus rouleront à l'électrique et 20 % au biogaz, notamment en banlieue où les lignes sont plus longues, promet la RATP. Après avoir fixé le cap, la régie a esquissé sa feuille de route lors du salon de l'Union internationale des transports publics

(UITP) qui s'est déroulée la semaine dernière à Milán (Italie). Avant de lancer fin 2017 des appels d'offres massifs, les deux prochaines années

s'annoncent cruciales pour la RATP qui a décidé de tester in situ différents bus électriques. Trois constructeurs se déclareront prêts à prêter dès la rentrée un véhicule répondant aux normes fixées par l'opérateur : le chinois Yutong, leader mondial, du secteur, l'entreprise néerlandaise Ebusco et le Polonais Solaris. Ceux-ci rouleront sur les lignes 21 (Saint-Lazare-Charléty) et 147 (Sevran-Eglise de Pantin, en Seine-Saint-Denis)

« Il faut qu'un acteur prenne l'initiative. Nous, on veut y aller, on pense que c'est ça l'avenir »

Elisabeth Borne, présidente-directrice générale de la RATP

qui accueillent déjà des bus hybrides. La première, assez lente en raison du trafic très dense, est typique des lignes de Paris intra-muros. La seconde, deux fois plus longue, est représentative des lignes de banlieue.

Mieux, dès l'an prochain, une ligne complète passera au 100 % électrique en étant doté de 20 BlueBus Bolloré (*lire ci-dessous*). Tous les constructeurs retenus devront fournir leurs données à la RATP. « On veut avoir la meilleure connaissance mondiale du marché », souligne Marie-Claude Dupuis, directrice des bus à la RATP. La régie veut aussi profiter

de ces tests grandeur nature pour mesurer les conséquences de cette nouvelle technologie sur les voyageurs, les riverains, les machinistes... En attendant, pour faire la transition vers l'électrique, des bus hybrides continueront d'être livrés. Dans un an, il y en aura 550 sur les routes françaises. Et en 2020, la RATP annonce qu'elle aura étadiqué la moitié de ses bus diesel. La difficulté de l'entreprise, c'est qu'elle se lance alors que le marché des bus électriques est encore balbutiant avec des constructeurs qui peinent à trouver des véhicules conformes à leurs attentes.

« Aujourd'hui on tourne un peu en rond, admet Elisabeth Borne. Il faut qu'un acteur prenne l'initiative. Nous, on veut y aller, on pense que c'est ça l'avenir. » S'ils restent prudents, d'autres constructeurs, notamment européens, se préparent à répondre aux appels de la RATP dès 2018.

JULIEN DUFFÉ

2025
Le parc de bus de la RATP devient 100 % écologique avec 3 900 véhicules électriques et 600 roulant au biogaz.

Fin 2020
La part des bus diesel de la RATP passe sous la barre des 50 %.

2016
Mise en service d'une première ligne de bus 100 % électrique.

Fin 2015
Mise en circulation de 430 bus hybrides pour assurer la transition vers l'électrique.

Entre fin 2015 et 2017
Expérimentations en condition réelle de plusieurs technologies de bus électriques sur les lignes 21 et 147.

2017
Lancement des appels d'offres pour des livraisons massives de bus électriques et au biogaz dès 2019.

LP/Infographie.



DIX ANS POUR PASSER DU DIESEL AUX BUS PROPRES
Aujourd'hui, la RATP compte 4 500 bus en Ile-de-France transportant 1,1 Md de passagers par an. **97 %** roulent au diesel.

Une première ligne 100 % électrique dès l'an prochain

Ce sera une première à l'échelle européenne pour une flotte de cette taille, annonce la RATP. Dès l'an prochain, la régie lancera à Paris la conversion totale d'une ligne de bus à l'électrique. En clair, 20 bus diesel standards de 90 places seront remplacés par 20 bus 100 % électriques de même capacité. On sait déjà que l'expérimentation sera menée au centre bus Belliard (XVIII^e) où sont remisées 16 lignes RATP dont celle du petit bus touristique Montmartrobus, déjà passé à l'électrique.

Un appel d'offres remporté par le groupe Bolloré

Suite à un appel d'offres lancé début 2014, en accord avec la Syndicat de transports d'Ile-de-France (Stif), c'est BlueBus, filiale du groupe Bolloré, qui a été retenue pour fournir des véhicules et leurs systèmes de recharge associés. L'entreprise présentera son bus à la RATP en septembre avant que celui-ci ne soit dévoilé au moment de la conférence sur le climat (COP 21) début décembre. Le prototype est en cours de construction dans la région lyonnaise. D'une longueur de 12 m et d'une autonomie annoncée de 180 km, il



Trois questions encore en suspens

Quelle autonomie pour les batteries ?

Comme pour la voiture électrique, l'autonomie des batteries des bus verts reste une vraie source d'interrogation. Pour ne pas défigurer l'espace public, spécialement dans les quartiers historiques de la capitale, la RATP a très vite renoncé à des points de recharge aux arrêts des bus le long du parcours (la technique dite du bi-beronnage) pour une recharge la nuit en dépôt. Mais cela suppose des batteries suffisamment puissantes. Pour ses tests, la RATP a fixé l'autonomie minimum à 180 km. Mais en 2025, elle devra absolument atteindre 250 km. « C'est notre challenge », souligne Marie-Claude Dupuis, directrice des bus à la RATP. Les cons-

Quel prix pour les véhicules ?

Ce pourrait être le principal frein aux ambitions écologiques de la RATP. Pour l'instant, le bus électrique coûte cher, très cher même. « Aujourd'hui, c'est en gros 500 000 €, soit le double d'un bus diesel, reconnaît Marie-Claude Dupuis. Il faut absolument que le prix baisse. Mais selon les constructeurs, cette baisse des prix va aller très vite avec l'effet de production en série. Ce plan bus ne sera acceptable que s'il se fait à un coût

Quelles contraintes pour les dépôts de bus ?

Alimenter en électricité et en biogaz mais aussi sécuriser les centres bus franciliens avant l'arrivée des bus écoles : c'est un autre dossier clé pour la régie. « Le parc existant qui passera à l'électrique, ce sont 25 dépôts, dont beaucoup ont plus de 100 ans et ont connu les voitures à cheval, et qui sont installés dans des milieux urbains très denses », souligne Marie-Claude Dupuis. Pour le raccordement en électricité nécessaire à la recharge nocturne des bus, la RATP travaille depuis l'an dernier avec ERDF qui devra sans doute redimensionner son réseau. Elle planche aussi sur la sécurité incendie de ses centres bus et appelle à une standardisation de la réglementation européenne sur la question.

J.D.

Fondation Louis Vuitton (XVI^e), le 17 octobre. En 2016 une ligne complète de la RATP sera équipée de bus électriques BlueBus, filiale de Bolloré. Ils feront le double des minibus qui desservent depuis cet automne la Fondation Vuitton. (LP/110)