

La RATP demande aux constructeurs de lui prêter des bus électriques

La RATP prépare ses appels d'offres sur le bus électrique. Mais comme la plupart des constructeurs ont encore beaucoup de chemin à... parcourir avant de pouvoir livrer des bus électriques suffisamment autonomes et de grande capacité, la régie parisienne a décidé de se faire elle-même son idée sur ce qui existe déjà sur le marché.

« Nous voulons tester toutes les technologies d'ici à 2017. La RATP lance donc un appel aux constructeurs pour qu'ils nous prêtent leurs bus », a annoncé le 9 juin Marie-Claude Dupuis, la directrice du département Matériel roulant bus, lors du Salon de l'UITP à Milan. "Nous voulons avoir une bonne connaissance du marché mondial".

Rappelons que la RATP, qui gère actuellement 4 500 bus, souhaite qu'à l'avenir 80 % de sa flotte roule à l'électricité et 20 % au biogaz. Avec une étape intermédiaire en 2020 : tous les bus diesel seront aux normes Euro 5 et Euro 6.

Sur la partie gaz naturel, pas de souci, le marché industriel est, selon la RATP, « mûre ». En revanche, les enjeux sont considérables sur le marché du bus électrique, en particulier sur les batteries. Partant du constat qu'il n'est pas envisageable de recourir à une alimentation électrique par biberonnage (en raison de l'importance des infrastructures qui seraient alors nécessaires) et suite à des discussions avec EDF, la RATP a décidé de recourir à une recharge lente la nuit.

La RATP a déjà signé un accord avec trois sociétés : le groupe hollandais Ebusco (le châssis de son bus est chinois), le constructeur chinois Yutong qui s'est associé avec l'entreprise alsacienne Dietrich, et le polonais Solaris. L'expérimentation devrait commencer dès septembre avec Ebusco, puis vers la fin d'année avec les deux autres.

« L'annonce en 2014 de notre plan bus a fait réagir tous les constructeurs. Nous avons des discussions avec beaucoup d'entre eux mais nous ne signerons qu'avec ceux qui acceptent nos conditions : ils doivent partager leurs données avec nous », poursuit Marie-Claude Dupuis. Autres impératifs : les bus doivent pouvoir transporter au moins 90 passagers et avoir une autonomie suffisante. La RATP demande au moins 250 km d'autonomie en 2025. Et cela à un prix raisonnable, alors qu'aujourd'hui un bus électrique coûte le double d'un diesel (soit 500 000 euros environ).

Selon la directrice des Bus, Mercedes Benz et Iveco auraient affirmé qu'ils seraient prêts à répondre à l'appel d'offres lorsqu'il sera lancé. Par ailleurs, PVI a proposé, avec l'accord de la RATP, de voir s'il est possible de transformer un bus hybride en un bus électrique. Ces prises de contact tous azimuts correspondent à la stratégie de la RATP qui a toujours travaillé avec plusieurs fournisseurs.

Une phase d'expérimentation va donc être lancée entre 2015 et 2017. Les bus prêtés seront testés sur deux lignes : la ligne 21 en plein Paris et la ligne 147 qui dessert la banlieue. L'objectif est de lancer les appels d'offres fin 2017.

Pour s'y préparer, la RATP a aussi signé un contrat avec Bolloré pour l'acquisition de 20 bus électriques Bluebus qui desserviront en 2016 une ligne de Paris ou de banlieue. Affichant une autonomie de 180 km, ils remplaceront 20 bus diesel. « Ils vont nous permettre de montrer que ce modèle marche, de le tester et de consolider notre plan, précise Marie Claude Dupuis. Si l'expérience se passe bien, on ne peut exclure d'acheter d'autres bus, avec l'accord du Stif », ajoute-t-elle. Le Bluebus sera rattaché au dépôt de Belliard.

La RATP veut évidemment évaluer les coûts d'exploitation, de maintenance, qu'il faudra faire évoluer. « On nous dit qu'on devrait pouvoir abaisser de 20 % nos coûts de maintenance. Les constructeurs nous assurent aussi qu'avec le lancement de la production en série, les prix devraient vite diminuer, indique Marie-Claude Dupuis. Le plan bus 2025 ne sera en effet acceptable que si son coût est raisonnable. »

Les réglementations, notamment celles sur la sécurité des dépôts, sont appelées à évoluer. Enfin, la RATP appelle aussi de ses vœux une standardisation européenne. Elle vient de se greffer en mars dernier au programme européen ZeEUS (Zero émission urbain bus system) lancé il y a deux ans pour faire du benchmark jusqu'en 2017. Ce qui correspond au calendrier de la RATP et devrait pousser à la standardisation.