

Bus propres : la RATP met les gaz

C'était la première échéance convenue avec le Stif : à la mi-2016, tous les bus standards du centre bus RATP de Créteil devaient rouler au gaz. Contrat respecté puisque depuis le 30 juin, les 140 bus de 12 mètres de ce dépôt du Val-de-Marne... fonctionnent au biogaz. Au fil des mois, la RATP a en effet réceptionné une centaine de véhicules MAN Euro VI, et continue parallèlement d'exploiter une quarantaine d'Agora RVI (Euro III) âgés de 13 ans. Il est prévu de les remplacer en 2018 car à cette date, selon le calendrier prévisionnel, c'est tout le centre bus qui roulera au biométhane, soit 240 véhicules, standards et articulés.

D'ores et déjà, la ligne 24 reliant l'Ecole vétérinaire de Maisons-Alfort à la gare Saint-Lazare est assurée à 100 % au gaz. Et même au gaz issu de la valorisation des déchets organiques. « Depuis juin 2015, tous nos bus au GNV sont exploités au biogaz, assure en effet Damien Jeanneau, responsable d'unité Ingénierie autobus et équipements à la RATP. GNVert nous fournit en effet des certificats de traçabilité équivalents à nos consommations. »

Voilà donc de quoi respecter le calendrier prévisionnel du plan Bus 2025, élaboré conjointement avec le Stif et qui prévoit qu'à cet horizon 20 % du parc de l'opérateur francilien, soit un petit millier de véhicules roule au biogaz. Un appel d'offres est d'ailleurs en cours, car si « des marchés sont encore d'actualité pour les bus standards gaz Euro VI chez MAN et articulés depuis début 2016 avec Scania et Solaris, ils sont limités dans le temps », explicite le responsable. Le nouvel appel d'offres pour des bus standards au gaz ou hybrides doit permettre de parer à tous les aléas. Et de respecter la prochaine échéance inscrite au dernier contrat de services signé avec le Stif pour la période 2016 – 2020, de 18 % du parc au gaz en 2020. Les fameux 20 % devraient ainsi être atteints dès 2021.

Dans le même temps une étude de faisabilité a été lancée en début d'année sur cinq sites de remisage (Neuilly-Plaisance, Bussy-Saint-Martin, Massy, Thiais et Nanterre) afin d'en retenir quatre, qui comme Créteil seront 100 % biogaz. La décision sera prise au plus tard début 2017 en accord avec l'AO francilienne. Bon à savoir : grosso modo, la mise aux normes du centre bus et l'installation d'une station de compression à charge rapide (trois minutes) coûterait dans les dix millions d'euros par site. Mais en contrepartie, les véhicules coûtent beaucoup moins cher en carburant : la facture est divisée par deux !

cecile.nangeroni@laviedurail.com

Vu dans la Lettre Confidentielle de Ville, Rail et Transports