



l'essentiel

Bruxelles donne un coup de pouce financier au plan bus propres de l'Île-de-France

La Commission européenne financera une petite tranche du programme de conversion de la flotte de bus francilienne vers des motorisations propres, dans le cadre du plan Bus 2025 lancé depuis plus de quatre ans par la région. // **P. 20**



ENTREPRISES

Bruxelles donne un coup de pouce financier au plan bus propres de l'Ile-de-France

TRANSPORT

La Commission européenne financera une petite tranche du programme de conversion de la flotte de bus francilienne vers des motorisations propres.

Denis Fainsilber
dfainsilber@lesechos.fr

A deux ou trois mois près, car certains travaux de conversion énergétique de quelques centres de bus ont dû être décalés, la crise sanitaire n'a pas modifié l'ambitieux projet de la région Ile-de-France et de la RATP de remplacer progressivement 4.700 bus diesel d'ici à 2025 par des modèles « verts » : des hybrides, et surtout carburant au biogaz ou 100 % électriques.

Mercredi matin, Valérie Pécresse, présidente de la région et de l'autorité organisatrice des transports, Ile-de-France Mobilité (IDFM), et Catherine Guillouard, PDG de la RATP, profiteront de la visite de deux nouveaux centres de bus convertis aux énergies propres (porte d'Orléans pour les bus électriques et Massy pour les modèles au gaz naturel) pour annoncer un coup de pouce financier de la Commission européenne à ce programme : une subvention de 23 millions d'euros pour l'achat de bus électriques et la conversion des 25 dépôts franciliens, dans le cadre d'un programme visant à financer les infrastructures de transport durable.

Commande massive en 2019

Ce coup de pouce financier, qui s'accompagne d'un prêt de la Banque des Territoires (groupe Caisse des Dépôts), ne couvre que de 10 à 20 % du coût des travaux, mais marque une impulsion politique, face à des achats massifs récents ou à venir. En 2019, IDFM a passé une imposante commande de bus GNV et électriques (641 véhicules pour les trois premiers lots), sans passer par les opérateurs de transport, afin de standardiser le matériel francilien, dont la RATP aura la part du lion.

Cela en plus du millier de bus électriques commandés, eux, par la RATP à Heuliez, Alstom et Bolloré. La suite arrive déjà, avec le dernier appel d'offre de matériel roulant en phase de dépouillement, en vue de renouveler la flotte actuelle jusqu'en 2025 : soit 1.400 bus GNV et 700 bus électriques supplémentaires, pour un montant maximum de 1,4 milliard d'euros. L'impasse budgétaire de cet été, quand IDFM a arrêté ses paiements mensuels à la RATP et à Transilien (SNCF), faute de recettes, n'a pas eu d'impact sur la sortie des bus diesel, programmée depuis déjà

quatre ans.

600 nouveaux bus par an à compter de 2021 à la RATP

La régie des transports parisiens, qui exploite quelque 350 lignes, dont beaucoup ne traversent pas la capitale, modifiera sensiblement sa flotte à court terme. Les actuels modèles hybrides (diesel et électrique), achetés à raison de 1.100 unités, auront été une solution d'attente. « Nous n'en achetons plus actuellement, mais ils vont poursuivre leur durée de vie normale sur le réseau, soit quinze ans pour un modèle simple et dix ans pour un bus articulé », détaille Nicolas Cartier, le directeur du plan bus propres à la RATP. « A compter de 2021, nous remplacerons les anciens véhicules au rythme de 600 par an. Chaque ligne sera équipée en nouveau matériel dans un délai de deux à trois semaines. Dans certains cas, il s'agit de renouvellement de matériel et, dans d'autres, du renfort d'offre voulu par IDFM. » Comment décider si une ligne doit recevoir des modèles électriques ou GNV ? « On raisonne au niveau des centres de bus, qui ne reçoivent qu'une seule des deux technologies », détaille le cadre.

Treize centres, tous situés hors



de la capitale, sont convertis à la livraison de biométhane, tandis que treize autres s'orientent vers l'électrique. La difficulté étant, pour ces sites qui abritent chaque nuit 220 véhicules en moyenne, de continuer leur exploitation normale pendant les travaux, tout en réceptionnant une vingtaine de nouveaux bus chaque mois. ■

**Treize centres
sont convertis
à la livraison
de biométhane,
tandis que
treize autres
s'orientent vers
l'électrique.**

Infime progrès sur la vitesse commerciale

Tout ça pour ça : en avril 2019, la région francilienne lançait, au bout de trois ans d'études avec la RATP, son nouveau réseau de bus parisien, pour améliorer la qualité de service et alléger les doublons au cœur de Paris : 50 lignes modifiées ou prolongées, 4.000 points d'arrêt déplacés, etc. Du jamais-vu depuis 1950. Au final, en septembre 2020, malgré la forte réduction imprévue du trafic automobile et du nombre de voyageurs dans les bus, la vitesse commerciale des bus n'était que de 11,09 km/h, contre 10,60 km/h un an plus tôt, avant le Covid. Soit à peine le double de la vitesse moyenne d'un piéton ! La création rapide des « coronapistes » et le réaménagement urbain des points névralgiques comme les grandes places n'ont pas facilité la tâche des bus parisiens.



Actuellement, la flotte de la RATP compte 4.700 bus, dont 1.100 hybrides (diesel et électrique), 142 modèles tout électriques et 240 fonctionnant au GNV (biogaz). Photo M. Astar/Sipa