

Evolution du parc Bus de la RATP

Avec près de 4400 véhicules au parc en 2014, la RATP est le plus important exploitant d'autobus de France. Les marchés destinés au réseau parisien constituent un manne importante pour le secteur industriel. Depuis plus de 10 ans, l'entreprise a entamé une politique de diversification de ses fournisseurs, coïncidant avec le retrait des derniers autobus Standard SC10 en 2002.

L'objectif est de pouvoir susciter une certaine émulation entre les constructeurs, et de comparer les différentes solutions techniques proposées. Parmi les critères déterminants pour un opérateur, citons évidemment la fiabilité, les coûts d'exploitation et de maintenance, la consommation de carburant et l'aspect environnemental puisque les normes de réduction des émissions polluantes deviennent de plus en plus sévères.

Ces derniers mois, l'arrivée des premiers autobus hybrides a constitué un autre tournant dans le parc de la RATP (voir le dossier de **transporturbain** sur les autobus hybrides).

Le tournant de l'accessibilité

Si la gestion quotidienne de la circulation constitue le principal obstacle à une accessibilité réelle du réseau d'autobus, du fait du laxisme des autorités à l'égard notamment des livraisons et des taxis, les exploitants n'ont d'autre choix que de faire preuve d'exemplarité pour l'accès des personnes à mobilité réduite. Ainsi, en 2002, le retrait des derniers SC10, puis en 2012 la fin des R312 a permis la généralisation à l'ensemble du réseau des autobus à plancher bas. Désormais, le retrait des premières séries d'Agora, à plancher bas mais sans palette sous la porte centrale, permet de généraliser l'exploitation de véhicules répondant aux normes d'accessibilité.



Maisons Laffitte - Avenue de Verdun - 7 mars 2010 - Les R312 livrés entre 1988 et 1995 ont été frappés par la réforme dans le double objectif de dépolluer et de rendre accessible la flotte d'autobus. Les derniers R312 ont été réformés en 2012. © transportparis

Un parc de moins en moins polluant

En 2002, l'argument ayant entraîné l'anticipation de la réforme des derniers SC10 était l'obsolescence de leur motorisation et les taux élevés de particules émises. Parallèlement, l'adoption des normes Euro3, Euro4, Euro5 et désormais Euro6 a permis de diminuer considérablement les rejets émis par les moteurs Diesel des autobus franciliens.



Courbevoie - Place de Belgique - 14 juillet 2012 - Les Agora V3 ont été équipés d'un moteur Iveco répondant à la norme Euro3. Plus puissants (290 CV contre 206 CV), ils sont en outre climatisés et accessibles. © transportparis

Néanmoins, la forte médiatisation des effets sur la santé de ce type de combustion appelle irrémédiablement à une diminution progressive de sa présence mais il sera économiquement difficile de précipiter la disparition des autobus Diesel, surtout en période de restriction budgétaire. Il faudra assurément jouer sur d'autres leviers, comme la fluidité de la circulation des autobus afin d'abaisser la consommation de carburant ce qui, à Paris, est loin d'être une évidence.

Les échanges de voyageurs : une faiblesse persistante

En dépit du trafic considérable des lignes d'autobus, le maintien d'un aménagement des autobus standard à 2 portes ou à 3 portes sur les véhicules articulés apparaît de plus en plus incongru. Cette disposition entraîne une mauvaise répartition des voyageurs avec une surconcentration à l'avant. C'est surtout le maintien du principe de montée par l'avant sur les autobus standard qui « légitime » le maintien de ces configurations, au prix d'un allongement des temps d'arrêt et donc de coûts d'exploitation en termes de consommation de carburant. Or au quotidien, la montée par la porte centrale est un phénomène courant face à la saturation de nombreuses lignes.



Saint Denis Université - 10 septembre 2011 - Depuis l'arrivée des derniers R312 à 3 portes en 1993, la RATP ne commande plus que des autobus standards à 2 portes. Cette disposition ne facilite pas le service, ni un confort satisfaisant puisque les voyageurs restent entassés entre les deux portes avant et milieu. Sur les Lion's City, la porte centrale a été reculée au maximum. © transportparis

En revanche, les lignes en autobus articulés étant exploitées en libre-service, l'acquisition de voitures à 4 portes serait une avancée notable pour le service, fut-ce au prix de la diminution du nombre de places assises.

D'ailleurs, dans les dernières livraisons de Citélis 18 à 3 portes, l'implantation de 4 places face à la porte arrière s'avère pénalisante pour la capacité et la répartition des voyageurs. En ce sens, l'aménagement des Lion's City NG272/NG283 apparaît bien plus adapté.

La diversification des fournisseurs

Les décennies 1960, 1970 et 1980 ont été marquées par une forte homogénéité des commandes, au travers des autobus standard puis de leurs successeurs. Le succès du SC10 de Saviem, au détriment du PCMR de Berliet, et sa commercialisation pendant 23 ans, y compris après la constitution de Renault Véhicules Industriels, ont fortement marqué la gestion du parc parisien. L'arrivée du R312 puis de l'Agora perpétua ce mouvement.

Les années 2000 sont assurément celles de la diversification, d'abord pour des besoins spécifiques, notamment les services autoroutiers et dessertes aéroportuaires. Ainsi le Citaro de Mercedes fut retenu pour succéder aux PR100.2 sur les premiers, tandis que l'Omnicity de Scania prit la relève du PR180.2 sur Orlybus.



Place Denfert-Rochereau - 16 juin 2007 - Pour remplacer les PR180.2, la RATP avait retenu l'Omnicity de Scania pour l'Orlybus, avec des aménagements spéciaux liés à la desserte de l'aéroport et une motorisation adaptée au trajet autoroutier. © transportparis

Le mouvement fut amplifié avec l'ouverture des marchés de la RATP et leur allotissement. C'est ainsi que MAN remporta successivement trois lots, avec le NL223 d'abord, puis le NG272 articulé et le NL255 (tous deux issus de la gamme Lion's City) et enfin avec le NL204 hybride. Autre nouvel arrivant, Scania, qui après avoir fourni le nouvel Orlybus, remporta un marché de véhicules urbains de 12 m, marqués toutefois par un aménagement intérieur non optimisé, notamment en partie avant, du fait de la position du réservoir. Mercedes a réussi à se repositionner avec une nouvelle série de Citaro restylés en version 12 m et, plus récemment avec sa nouvelle gamme Citaro C2, en version articulés, retenue dans le cadre de l'équipement à terme d'une vingtaine de lignes en manque de capacité.

RVI devenu Irisbus a conservé une position dominante, avec la fin de carrière de l'Agora et son évolution Citélis. Cependant, la version « Line » de l'Agora, à moteur transversal, souffre d'une fiabilité moyenne, de nombreuses indisponibilités, mais aussi d'une boîte de vitesses misant sur la moindre consommation au détriment des performances. Ces points restent néanmoins imperceptibles pour les usagers. Au reste, la position du moteur a toutefois permis l'ajout de quatre places assises.

Ne donnant pas satisfaction et nécessitant une rénovation lourde du fait d'une usure prématurée des caisses et des châssis, la plupart des Agora Line devraient être réformés à brève échéance. Si les premières commandes de Citélis reconduisaient la même implantation du moteur, l'arrêt de sa production à l'initiative d'Irisbus a entraîné le retour à la motorisation verticale, apparue sur le R312 dès 1988.



Chatillon - Rond Point Charles de Gaulle - 20 avril 2013 - Les Agora Line auront eu une carrière brève marquée par une fiabilité médiocre et des performances anémiques malgré une puissance de 257 CV : en cause, un mauvais étagement de la boîte de vitesse. En outre, les vibrations nombreuses du moteur ne procurent qu'un médiocre confort en plus de solliciter le châssis. © transportparis

En revanche, en version articulée, Irisbus est restée fidèle à cette implantation « historique » sur l'Agora comme sur le Citélis. Toutefois, l'aménagement intérieur des Agora s'est avéré plus judicieux que celui du Citélis, marqué par l'obstruction de 4 places assises en partie avant, du fait du nouvel emplacement du réservoir, récupérées face à la porte arrière. De fait, le Lion's City prend l'avantage sur le Citélis.



Maisons Alfort - Carrefour de la résistance - 7 avril 2013 - Les Citélis Line puis Citélis Line ont constitué la majorité des commandes d'autobus standard par la RATP. Ce modèle sera remplacé par l'Urbanway dont les livraisons sont prévus dès 2014. © transportparis

Enfin, en 2014, la RATP a renoué avec les productions Heuliez. On se souvient qu'outre deux GX187 en essais dans les années 1980, le partenaire de RVI n'avait été retenu que pour une première tranche d'autobus à plancher bas en 1995 avec le Citybus GX317 livré en version deux et trois portes, en attendant la commercialisation de l'Agora. Heuliez fournit des GX427 Hybrides dans le cadre de l'expérimentation grandeur nature de ce type de motorisation.