


15 octobre 2015 | mis à jour le 16 octobre 2015 | par Florence Guernaec 

L'autocar durable, c'est – déjà – pour bientôt

Le 23e congrès de la FNTV a consacré une large part de ses échanges à la question de l'autocar durable. Les intervenants de la table ronde n'étaient pas tous d'accord sur la définition d'un véhicule "à faibles émissions", ni sur le calendrier de passage à de nouvelles motorisations. Des enjeux économiques et financiers de taille pour des constructeurs comme pour des collectivités troublés par l'arrivée d'industriels chinois sur ce marché.



La table ronde consacrée à l'autocar durable a réuni des élus et des représentants des autocaristes et des industriels. © DR

Avant même le scandale Volkswagen, le diesel était sur la sellette. La maire de Paris, Anne Hidalgo avait déjà acté [la fin du diesel](#) dans la capitale à l'horizon 2020, le gouvernement avait fait passer [un amendement](#) dans la loi de transition énergétique qui comptait exclure les Euro 6 des véhicules "à faibles émissions". Depuis, la profession a fait beaucoup de pédagogie auprès de la Ville de Paris et de l'État qui ont fait quelque peu machine arrière. Pour autant, la table ronde organisée par la FNTV sur l'autocar durable lors de son congrès, a révélé des divergences entre élus parisiens d'un côté, élus de province, autocaristes et industriels de l'autre, les seconds accusant les premiers de vouloir aller trop vite dans la transition énergétique. Sans surprise, la salle penchait pour les professionnels.

Un enjeu industriel de taille

"Il faut donner du temps au temps", a martelé Jean-Claude Girot, président du Cofit (Comité d'orientation de la filière industrielle du transport). Les industriels sont, aujourd'hui, sommés d'engager des investissements en R&D sur les nouvelles motorisations sans savoir s'il y aura un marché pour acheter ces véhicules... Selon lui, l'Euro 6 a encore de beaux jours devant elle : "Nous avons prouvé que c'est une norme propre. Pour l'autocar, le diesel, c'est le carburant propre de demain". Même tonalité du côté Jean-Baptiste Maisonneuve, vice-président de la FNTV : "l'Euro 6, lancé en 2014, est un véhicule propre, à faibles émissions. Il ne faut pas jeter des années de R&D. On ne va pas éradiquer une filière toute entière."

Serne sème le trouble

Le vice-président de la région Île-de-France en charge des transports, Pierre Serne, a insisté : "le discours que nous entendons en France ne peut plus tenir. Le Stif [2000 autocars à travers le réseau Optile] n'achètera plus jamais de bus au diesel, ce n'est pas une lubie d'écologiste, cela a été voté par le conseil d'administration". Ainsi, l'élu EELV a lancé un appel aux industriels pour qu'il y ait des avancées sur l'autocar comme il y en a eu sur l'autobus. Il a cité le constructeur PVI dont l'usine située en Seine-et-Marne devrait proposer dans les prochains mois des "véhicules propres". Mais Pierre Serne s'est également dit prêt à acheter des autocars au constructeur chinois Yutong, représenté à la table ronde, si celui-ci produit en France. Un soutien appuyé qui n'a pas plu aux représentants d'Iveco présents dans la salle.

Des élus de province en phase

En revanche, les constructeurs européens ont reçu un soutien appuyé des élus de province. Le président du Gart et sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer, Louis Nègre, a souligné "les progrès" accomplis par les industriels en quelques années : "imposer brutalement une norme peut-être contreproductif". Robert Assante, vice-président de Marseille-Provence-Métropole, a également souligné qu'il fallait veiller à ne pas "désorganiser les filières" industrielles. Les deux élus ont aussi expliqué que les collectivités territoriales n'avaient pas les moyens du Stif pour changer toute leur flotte de bus et refaire leurs dépôts.

Un amendement controversé

Pour le directeur général de la DGITM, François Poupard, "le secteur a besoin d'avoir un cadre pour se stabiliser, avant de penser à investir dans des chaînes de montage, et à acheter du matériel et revoir leurs infrastructures". Ainsi, ce serait tout l'objet du décret issu de la loi de transition énergétique qui va définir les véhicules "à faibles émissions" qui devront représenter 50% au moins du renouvellement des flottes en 2020 et 100% en 2025. [L'amendement gouvernemental](#) présenté à la dernière minute avait pris de cours des professionnels - FNTV, UTP, Cofit, Unotra et Otre - qui ont depuis "rectifié le tir". D'abord annoncé avant l'été, puis à la rentrée, ce décret fait encore l'objet d'ultimes arbitrages entre les professionnels et l'État.

Laurent Michel, directeur général de la DGEC (Direction générale de l'énergie et du climat), a cependant esquissé, lors de la table ronde, les grandes lignes de ce décret. Ainsi, il serait décidé de faire une distinction entre le transport urbain et le transport périurbain qui accepterait l'Euro 6 ; entre l'Île-de-France et le reste du territoire ; entre les agglomérations de plus de 250 000 habitants qui ont mis en place un plan de protection de l'atmosphère (avec un cœur de zone faisant l'objet des restrictions les plus sévères où seuls les véhicules électriques et au gaz pourraient circuler), et les autres.

Quelle place pour l'autocar en centre-ville ?

Christophe Najdovski en charge des transports dans la capitale a réaffirmé que "l'autocar avait sa place en ville... avec de la régulation". C'est tout l'objet des discussions entre les professionnels dont la FNTV au sein du comité autocar de la Ville de Paris. Ainsi, il s'agit notamment de définir les aires de stationnement dédiées et les conditions de dépose-reprise. Reste que les différends entre la mairie de Paris et les autocaristes ne sont pas tous aplanis. Les professionnels n'ont toujours pas digéré le triplement du prix des places de parking au 1er mai 2015 : "Il semble qu'il existe une concurrence entre les métropoles pour savoir celle qui sera la plus cher !, a lancé désabusé Jean-Baptiste Maisonneuve. On ne fera pas descendre les touristes aux portes des villes pour les faire prendre les transports en commun !"

Marseille aurait-elle trouvé le bon modus vivendi ? Robert Assante qui voit l'autocar comme "le premier outil de covoiturage", a expliqué que la métropole travaillait avec la FNTV sur un contrat de gouvernance de quatre ans pour accueillir les cars en centre-ville, car Marseille est en train de devenir une attraction touristique notamment via les croisiéristes. Ce contrat de gouvernance définit les aires de stationnement qui seront gérées de façon numérique, ces emplacements seront sécurisés par la police municipale. Un travail est également réalisé sur les parcours et le plan de circulation sera modifié pour faciliter l'accès au centre-ville... En contrepartie, seuls les autocars norme Euro 5 et 6, électriques, et GNV seront admis à circuler, ils ne pourront tourner à vide dans le centre et devront limiter les nuisances, notamment sonores.

Quid des gares routières ?

Quant à l'épineuse question des gares routières et de leur financement qui se pose pour les autocars longue distance, l'accès égal aux places et les prix devront être accessibles sinon les autocaristes s'arrêteront ailleurs, a prévenu François Poupard. On se dirigerait, selon lui, vers une solution pragmatique : "l'idée serait d'identifier les espaces disponibles dans les gares routières qui existent déjà, celles de la SNCF ou encore les places d'autobus libres..."

Bref, l'autocar durable, qui circule en centre-ville, c'est déjà pour aujourd'hui et sans doute aussi pour demain...

Florence Guernalec