

18 juillet 2017

Bus électriques : les doutes du STIF

... enfin de Ile de France Mobilités puisque telle est l'appellation nouvelle de l'autorité organisatrice des transports en Ile de France.

Au cours d'une discussion avec la FNAUT Ile de France, le directeur général d'Ile de France Mobilités n'a pas caché ses doutes sur le [Plan Bus 2025](#) de la RATP : celui-ci prévoit l'abandon à cette date des véhicules à moteur Diesel et un "mix énergétique" composé de 80% de bus électriques et 20% au gaz naturel. A cette échéance, il considère que la priorité devrait être accordée aux véhicules au gaz et la proportion de bus électriques ne devrait pas excéder 20%.



La Courneuve - Carrefour des Six Routes - 23 août 2016 - Le parc d'autobus hybride comptait pas moins de 801 véhicules en service en juillet 2017. Présenté comme une solution de transition, son bilan technico-économique semble déjà très contesté par l'autorité organisatrice. Pas sûr de voir de nouveaux véhicules de ce type dans les prochains marchés... © transportparis



Créteil - Avenue du Général de Gaulle - 15 février 2017 - Les bus au GNV semblent avoir en ce moment les faveurs de la direction d'Ile de France Mobilités, mais les contraintes d'équipement sont nombreuses et le bilan environnemental mitigé. Bref, que faire ? © transportparis

Cependant, massifier le recours au GNV n'est pas évident compte tenu des contraintes de sécurité liées au stockage du gaz dans les dépôts, limitant le nombre de sites pouvant être équipés, ceux les plus éloignés des habitations. C'est par exemple le cas du dépôt de Créteil, équipé depuis une vingtaine d'années, et qui sera complètement converti dans les années à venir. Le site est enchâssé dans une zone commerciale, sans habitat à proximité.

Le principal reproche fait par la nouvelle direction d'Ile de France Mobilités réside dans l'absence de démonstration de la capacité à amortir le surcoût du bus électrique par un effet de flotte. La RATP considérait possible par ce biais qu'il serait possible d'atteindre un coût de possession équivalent aux bus Diesel Euro6. Manifestement, on en est loin et le bus hybride n'est pas mieux loti.

Bilan, l'électrique pur remis en cause, l'hybride quasiment enterré à peine les premières commandes achevées, le GNV remis en selle mais avec de fortes contraintes, la dépollution du parc d'autobus de la RATP frise le coup d'arrêt.

Dans l'attente, le meilleur moyen de diminuer les émissions polluantes des autobus reste encore d'améliorer leurs conditions de circulation. La balle est d'abord dans le camp des municipalités, à commencer par la Ville de Paris, et de la Préfecture de Police, pour faire respecter les voies réservées, mettre en place des zones avec déclenchement d'une onde prioritaire par les bus. Combien de litres de gasoil économisés pour chaque km/h de vitesse moyenne récupérés ?

Quant au devenir des énergies alternatives, le test de bus électriques sur 6 lignes supplémentaires devrait être l'occasion d'un bilan économique complet avant de s'engager dans une voie pour l'instant bien incertaine.

Doit-on aussi rappeler qu'il existe une solution électrique complètement maîtrisée et dont le coût est connu et peut donc être comparée ? Le trolleybus, qui pourrait être adopté sur certains grands axes en banlieue. Finalement, reprendre le plan d'équipement étudié en 1945, avec à l'époque une vingtaine de lignes...



Paris - Porte de Choisy - 1964 - Clin d'oeil aux quelques trolleybus ayant circulé en banlieue parisienne sur les lignes 163, 164, 183 et 185. Cet élégant VBRh fait partie de la centaine de trolleybus de la RATP exploités entre 1943 et 1966. Une solution électrique connue, fiable et au modèle économique éprouvé... © J.H. Manara