

Le décret sur les bus propres enfin publié au Journal officiel

Après des mois d'attente, le décret sur les bus à faibles émissions pris en application de la loi sur la transition énergétique a été publié au JO du 12 janvier 2017. Il oblige les agglomérations de plus de 250 000 habitants ou concernées par un plan de protection de l'atmosphère à acheter à partir de 2020 une proportion de plus en plus importante de bus propres pour arriver à 100% en 2025.

Enfin il est publié. Les collectivités qui attendaient depuis plusieurs mois de savoir quels type de bus propres elles auraient l'obligation d'acheter en application de la loi sur la transition énergétique sont désormais fixées. Exit les bus au gazole dans Paris et sa petite couronne mais aussi dans la partie centrale des agglomérations de province de plus de 250 000 habitants et dans celles qui sont concernées par un plan de protection de l'atmosphère.

L'élaboration de ce décret a fait l'objet d'un long bras de fer entre Ségolène Royal et les autorités organisatrices de la mobilité. La ministre imposant des obligations toujours plus lourdes au fur et à mesure des discussions. A tel point qu'en avril 2016 les représentants des collectivités locales (Régions, Départements, communes) associés aux opérateurs adressaient une lettre à la ministre pour dénoncer son jusqu'au-boutisme qui "fragiliserait fortement" les réseaux de transport public.

Depuis, la ministre a mis un peu d'eau dans son gazole et le texte qui vient d'être publié au Journal officiel du 12 janvier et qui est applicable le lendemain de sa publication, est quasi identique à celui dont nous avons publié les grandes lignes en septembre 2016.

C'est quoi un bus propre ?

Le texte définit les types de bus à faibles émissions puis les territoires sur lesquels ils seront autorisés à circuler. Pour les véhicules, on distingue deux groupes :

- Le groupe 1 comprend les bus 100% électriques y compris ceux alimentés par une pile à combustible à hydrogène, ou utilisant un carburant gazeux si une fraction du gaz consommé est d'origine renouvelable (20% à partir de 2020 et 30% à partir de 2015). A noter que les bus hybrides sont exclus de ce groupe, ce qui n'était pas le cas dans les versions précédentes
- Le groupe 2 regroupe les bus hybrides ou au gaz et les véhicules conçus pour ne fonctionner qu'avec des biocarburants "très majoritairement d'origine renouvelable".

Le décret distingue ensuite plusieurs types de zones en fonction de leur densité de population et de leur exposition à la pollution atmosphérique. Dans Paris et les 22 communes de la petite couronne, ainsi que dans la partie centrale des agglomérations de province de plus de 250.000 habitants (périmètre défini par le préfet), seuls seront autorisés les bus du groupe 1. A noter une petite différence par rapport au texte de septembre 2016, les véhicules hybrides seront également autorisés s'ils sont aptes à fonctionner uniquement en mode électrique sur les territoires précités.

Plus de la moitié de la population concernée

Ces contraintes s'appliqueront aussi aux agglomérations de province touchées par un plan de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ce cas, la liste des communes concernées sera fixée par arrêté du préfet de département "après avis des autorités organisatrices de transport public." Actuellement, 39 PPA ont été signés, ce qui représente la moitié de la population française.

Dans la partie périphérique des agglomérations de plus de 250.000 habitants pourront circuler également les véhicules du groupe 2.

Le décret prévoit des exceptions à ces règles. Ainsi, "*si le réseau électrique ne peut pas être rendu compatible avec le besoin énergétique d'une flotte de véhicules à des coûts économiquement acceptables*", les bus au gaz pourront se substituer aux bus électriques quel que soit l'origine du gaz. Enfin, une clause de revoyure est prévu mi-2018 "*pour examiner l'opportunité d'une évolution de la définition des véhicules à faibles émissions*", précise le décret.

Ces nouvelles contraintes qui vont peser sur le transport public pourraient coûter plus de 4 milliards d'euros aux collectivités selon [un calcul de l'Union des Transports Publics et ferroviaires](#).