

ÎLE-DE-FRANCE | RATP Le 1 000^e véhicule « propre » est entré en circulation ce vendredi. Valérie Pécresse promet un arrêt du diesel en 2025 dans le Grand Paris. La transition s'achèvera à la fin de la décennie.

La fin des bus diesels, c'est pour 2029

Sébastien Compagnon

SA PLACE sera-t-elle bientôt dans un musée ? Le diesel, ce carburant qui faisait rouler la totalité des bus en Île-de-France, est en voie de remplacement par des solutions alternatives, beaucoup moins polluantes, comme l'électricité, le biogaz ou les huiles végétales (HVO).

35 % des 7 000 bus et cars d'Île-de-France sont aujourd'hui électriques, au gaz ou hybride. À l'heure de la transition écologique, et pour lutter contre la pollution de l'air, Valérie Pécresse, la présidente d'Île-de-France Mobilités (IDFM), autorité régulatrice des transports franciliens, veut « accélérer » cette mutation.

« Je souhaite que nous sortions définitivement du diesel, afin que 100 % des bus franciliens puissent rouler avec des énergies propres dès 2025 à Paris et en petite couronne, et dès 2029 dans la région. C'est un enjeu de santé publique et un enjeu industriel majeur pour l'ensemble des Franciliens », a-t-elle déclaré à l'occasion du lancement du 1 000^e bus RATP roulant au biométhane, ce vendredi à Aubervilliers (Seine-Saint-Denis).

Pour la RATP et les autres opérateurs (Keolis, Transdev, Lacroix&Savac), la fin du diesel est une rupture technologique majeure, entamée depuis plusieurs années. Cette transition vers des technologies générant moins d'émissions de CO₂ et de particules fines demande de lourds investissements.

Le centre bus d'Aubervilliers, où travaillent 850 machinistes, a bénéficié de 20 millions d'euros de travaux. Il est désormais le plus grand dépôt de bus au biogaz en Europe. Le site



Aubervilliers (Seine-Saint-Denis), le 20 octobre. Le centre bus accueille 100 véhicules estampillés « biométhane ».

site par quatre compresseurs géants, qui alimentent les bus via des grands portiques. Les véhicules se remplissent en 4 minutes (charge rapide) ou en 4 heures (la nuit).

Peu explosif, le biogaz ne représente pas de risque majeur. En revanche, l'adaptation des centres bus à l'électrique exige une refonte complète des dispositifs anti-incendie, capables de contenir un éventuel feu de batterie.

670 bus électriques en zone dense

La RATP exploite à ce jour 670 bus électriques, essentiellement dans Paris. Les modèles électriques ont l'avantage de n'avoir aucune émission polluante, et d'être très silencieux. Mais leur coût à l'achat reste encore nettement plus élevé que celui d'un modèle thermique. Alors qu'Île-de-France Mobilités comptait parvenir à 50 % de la flotte francilienne en électrique en 2025, cet objectif a été ramené à environ 30 %.

Mais l'Union européenne pourrait contraindre les transporteurs à aller encore plus loin, en se tournant vers l'hydrogène, par exemple. À Bruxelles, la Commission débat sur la possibilité d'imposer que tous les nouveaux bus mis en service dans les villes de l'Union européenne à partir de 2030 soient « zéro émission ». Ce qui exclurait le biométhane, notamment, sur lequel mise Île-de-France.

« On ne peut pas changer les règles tout le temps. Ce débat est aberrant ! » déplore Valérie Pécresse.

accueille 100 véhicules estampillés « biométhane », utilisant l'énergie produite par méthanisation des déchets organiques.

« Un carburant propre et silencieux »

« Il s'agit du plus important programme de transition énergétique du bus en Europe qui contribuera significativement à l'objectif poursuivi par la RATP, pour le compte d'Île-de-France Mobilités, de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre de 50 % sur le territoire franci-

lien pour la période 2015-2025 », se félicite Jean Castex, le PDG de la RATP. Les avantages de ce carburant sont nombreux. Les bus au biogaz ont une autonomie de 500 km, adaptée aux longs itinéraires.

Surtout, « le biométhane est un carburant propre et silencieux, explique la RATP. Il produit peu de CO₂ (jusqu'à 80 % de moins que le diesel), et peu de particules fines (95 % de moins que le seuil autorisé au niveau européen) ». Autre bénéfice : « Les moteurs émettent moitié

moins de bruit que les moteurs diesels ».

À la RATP, le plan Bus 2025, lancé en 2016, coûte environ 1,8 milliard d'euros. « Depuis cette rentrée 2023, 45 centres ont été convertis et plus d'une trentaine vont suivre dans les mois à venir. Cela est indispensable afin de mettre en service des bus propres », souligne la RATP. D'ici deux ans, les 4 700 bus de la Régie seront des modèles électriques ou biométhane.

À Aubervilliers, le biogaz est acheminé par le réseau de GRDF, puis redistribué sur le



Le plus important programme de transition énergétique du bus en Europe

Jean Castex, PDG de la RATP

Actu express

MÉTRO | La ligne 14 fermée jusqu'au 5 novembre

Depuis ce dimanche, la ligne 14 n'est plus accessible. Elle est fermée pour tester le nouveau système de pilotage automatique sur ses prolongements. Une étape essentielle pour la mise en service en juin 2024. La RATP explique

qu'en raison du temps qu'il faut pour mettre en place ces essais, il est impossible de les faire la nuit ou pendant les week-ends.

Du street art à Châtelet

Quatre figures du street art ont habillé les 425 m² de la station Châtelet. Deux fresques ont été réalisées par Yann L'Outsider et Arnaud Liard, Julien Colombier et Pastel. Les artistes ont travaillé chaque nuit jusqu'à samedi. Les voyageurs peuvent voir leurs œuvres depuis ce dimanche.

AUTOROUTE | Réduction de voie sur l'A 1 et fermeture du Duplex A 86

D'après Sytadin, le nombre de voies va être modifié sur l'A 1 pendant une semaine et dans les deux sens entre les échangeurs numéro 2 et 3. En direction de Paris, il ne restera que deux voies. Les équipes de la direction des routes d'Île-de-France vont réaliser l'entretien de la chaussée. En parallèle, la Sanef réalise l'entretien du tunnel de l'A 86. Il sera fermé les nuits de ce lundi, mercredi 25 et jeudi 26 octobre, ainsi que les bretelles qui y mènent.

FINANCEMENT | Le 49.3 prévoit des recettes supplémentaires pour les transports

Le 13^e recours au 49.3 de la Première ministre, mercredi dernier, pourrait régler la question du financement des transports franciliens d'ici à 2031. Le versement Mobilités (redevance payée par les entreprises de plus de 11 salariés) et la taxe de séjour seront augmentés. IDFM précise que « ces recettes supplémentaires permettront de modérer la hausse de la contribution des usagers pour 2024 » et donc celle du passe Navigo.