



Verdissement des bus : Pécresse contre Bruxelles

TRANSPORT

Denis Fainsilber

Valérie Pécresse ne décolère pas contre Bruxelles. En visite à Annonay (Ardèche) vendredi sur le site industriel d'Iveco Bus, dont elle est de loin la première cliente, la présidente de la région Ile-de-France et de l'autorité organisatrice des transports IDFM n'a pas manqué de dénoncer les projets de la Commission européenne en matière de verdissement des bus et autocars. Un sujet sur lequel démarre un ultime trilogue (Commission, ministres, Parlement) jusqu'en février prochain.

« L'Europe ne peut pas être le lieu de l'absurdité bureaucratique ! » a-t-elle lancé, alors qu'elle venait signer chez Iveco une commande de 151 nouveaux bus articulés carburant au biométhane (70 millions d'euros) et une nouvelle génération de minibus, dans le cadre de son plan bus, voué à sortir des motorisations diesel à horizon 2029.

Priorité à l'électrique

La raison de son courroux : la Commission est fortement tentée d'imposer, à partir de 2030, pour les renouvellements de flottes urbaines, des bus 100 % électriques, à batterie, voire à hydrogène, bannissant ainsi les modèles biométhane (ou bioGNV), donc thermiques.

Or ces derniers représentent environ 70 % des achats de véhicules de la région-capitale, contre 30 % pour l'électrique, des versions plus coûteuses à l'achat. Au niveau national, la part des bus au gaz se monte à 60 %, contre 15 % pour le diesel. « Interdire le biogaz en 2030, alors qu'on a financé les méthaniseurs pour les déchets agricoles, y compris avec des subventions européennes ? Il faut que l'on continue à les produire au-delà, jusqu'à ce qu'on fasse le tuilage avec

la filière hydrogène », plaide la présidente de région. En accord avec Iveco Bus, le deuxième acteur du marché européen après l'allemand Daimler, avec une part de marché de 23 %.

Ce plan bruxellois est perçu comme « trop rapide et trop cher », embraye l'état-major du constructeur. *Les collectivités qui parient sur un mix de technologies seraient rapidement privées des choix qu'elles ont faits. Et sur l'après-diesel, la France est le pays le plus avancé dans son calendrier et son taux de conversion.* » En l'état actuel, un autobus électrique se négocie à plus de 500.000 euros pièce, contre environ 200.000 euros pour son équivalent thermique, diesel euro 6, qui continue de se vendre. Et les divers Etats sont bien en peine de compenser la différence par des mécanismes fiscaux.

Le plan bus régional annoncé pendant la COP de Paris, qui prévoit le déploiement de 100 % de bus propres dès 2025 en zone urbaine, puis dans les zones rurales en 2029, suppose la livraison de 6.500 véhicules dans les cinq ans à venir (chez RATP, Keolis, Transdev, etc.), dont un millier l'an prochain (*plus d'informations sur lesechos.fr*). ■

La Commission veut imposer les modèles 100 % électriques dès 2030 pour les renouvellements de flottes urbaines.

