

## Transports urbains - Acquisition de bus fonctionnant au GPL - Demande de subvention

**M. LE MAIRE, Rapporteur :** Les villes européennes sont confrontées aux problèmes de pollution dus au trafic urbain.

Une des solutions passe par un développement du transport public urbain et dans ce cadre, par la mise en oeuvre de technologies moins polluantes et moins bruyantes.

A cet égard, par délibération du 5 mai 1997, la Ville s'était engagée, en association avec 10 autres villes européennes, dans un programme européen «THERMIE-SAGITTAIRE» qui prévoyait l'acquisition d'au moins 3 bus hybrides (diesel-électrique) en partie subventionnés par la Communauté Européenne.

A ces subventions s'ajoutait l'aide apportée par la Région de Franche-Comté, à hauteur de 2 400 KF.

Or il s'avère, à l'issue de la consultation des différents fabricants susceptibles de produire de tels véhicules, que cette technologie ne serait vraisemblablement pas opérationnelle avant l'horizon 2005.

Aussi, le groupe de travail formé dans le cadre de ce programme a proposé l'acquisition de bus fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL).

Ainsi, de 1999 à 2004, est-il envisagé l'acquisition de 60 bus (environ 10 par an) qui seraient affectés sur les lignes desservant le centre-ville, pour un coût global de 138 000 KF, soit un investissement moyen annuel consacré aux transports de l'ordre de 22 000 KF. Cet investissement comprend l'amortissement de la station d'approvisionnement en GPL, ainsi que le surcoût pour ce type de bus.

Sur avis favorable de la Commission Transport, le Conseil Municipal est invité à se prononcer sur le principe d'application de cette nouvelle énergie au réseau de transport en commun, ainsi que sur le programme d'acquisition de véhicules GPL et à autoriser M. le Maire à solliciter la subvention de la Région qui sera encaissée au budget supplémentaire de l'exercice courant au chapitre 90.81/1312.00508.35000 et réaffectée en dépenses au chapitre 90.81/2182.00508. 35000.

Le Conseil Municipal est également invité à autoriser M. le Maire à engager la consultation des entreprises et à signer le(s) marché(s) à intervenir, ainsi que les ordres de service ou avenants permettant l'exécution complète des travaux, y compris les travaux supplémentaires, ceci dans la limite des crédits inscrits au budget 1998 et suivants.

**«M. REGNIER :** Je précise que notre choix s'est porté sur le GPL pour les raisons suivantes : une pollution moindre, une technique maîtrisée et un coût plus faible pour les finances de la Ville.

Pour ce qui concerne le reste de la flotte, deux solutions sont à l'étude : soit on se mettra à l'aquazole, soit on optera pour une nouvelle technologie que les constructeurs sont en train de mettre au point. Il s'agit d'un pot d'échappement qui est pour l'instant testé à Marseille, donc qui permettrait à coût équivalent d'amener le même résultat qu'avec l'aquazole c'est-à-dire 30 % de pollution de moins mais surtout de piéger les fumées qui posent problème dans les centre-villes. L'aquazole n'étant pour l'instant pas tout à fait au point, on attend les dernières études des uns et des autres pour pouvoir équiper le reste de notre flotte qui actuellement se compose de 150 bus.

**M. POMEZ :** Je voulais juste dire que c'était une très bonne nouvelle. M. REGNIER vient de répondre en partie à ma question qui était de savoir quelle était la stratégie globale un petit peu à long terme, si effectivement on était dans une situation transitoire ou si réellement on voulait insister sur le GPL avec une partie de la flotte, sur quoi on allait axer, dans quelle stratégie et surtout quel est le lien avec le PDU ? Ma question allait dans ce sens-là et M. REGNIER y a un peu répondu.

**M. JACQUEMIN :** Ma réflexion va un peu dans le même sens que celle qui vient d'être faite puisque par ce rapport on passe d'une décision qui avait été prise portant sur 3 bus hybrides à une décision d'une toute autre portée puisque vous achetez pour 10 ans des bus utilisant un combustible donné. C'est donc un choix stratégique qui est fait à travers cette délibération.

Je trouve pour ma part que cela manque un peu d'argumentation, la présentation est légère pour ce type de décision et ma question est effectivement un peu celle de notre collègue POMEZ : sur quel type d'argument s'appuie cette décision stratégique, quelles applications ferez-vous de ces bus, sur quelles lignes, y aura-t-il d'autres dispositions complémentaires qui seront prises, recherchez-vous d'autres formules de transports urbains non polluantes ?

Si je me souviens bien des remarques faites par M. JUSSIAUX qui disait que la durée de renouvellement d'un bus était 17 ou 20 ans, on prend là un engagement de 10 ans d'achat plus 15 à 20 ans d'amortissement, donc pour 30 ans. C'est une orientation lourde, Monsieur le Maire et le GPL n'est pas totalement non polluant non plus, on substitue une pollution à une autre. Aussi j'aurais aimé qu'on ait une note plus complète de présentation de l'orientation stratégique qui est prise là.

**M. LE MAIRE :** On vous donnera des éléments tout à l'heure.

**M. DUVERGET :** Il s'agit d'une orientation intéressante sur une durée d'une dizaine d'années, sur le plan de l'automobile et notamment des stations de GPL. Il en existe trois actuellement sur le Grand Besançon. Y a-t-il de la part de la Ville, en cohérence avec cette acquisition de bus également, un encouragement au développement des stations GPL et par là même à l'utilisation du GPL par les Bisontins ?

**M. REGNIER :** C'est vrai que c'est un changement de stratégie mais on le fait un petit peu forcé. Notre objectif final reste le même, c'est-à-dire qu'on pense que dans les 8 - 10 ans qui viennent il va y avoir des bouleversements dans les modes de tractions et principalement la pile à hydrogène pour ce qui concerne les transports en commun. Des grands constructeurs européens l'ont compris et à l'heure actuelle, on assiste à des regroupements entre constructeurs, parce que l'investissement est lourd. C'est vrai que l'hybride était pour nous intéressant puisqu'on gagnait sur le bruit et sur la pollution. Mais ce projet pour lequel nous étions associés à d'autres villes européennes n'est pas arrêté. Pour l'instant, les constructeurs ont demandé à la Commission Européenne de mettre un peu en sommeil pendant quelques années puisqu'ils ne seront pas opérationnels d'ici 5 ans.

Au niveau de Besançon, pouvait-on encore attendre pour partir toujours sur des bus un petit peu expérimentaux ? Ce n'est pas mon analyse. On a entamé une réflexion depuis le début de l'année, tant au niveau de la commission que des services qui a abouti à notre proposition de ce soir d'acquisition de 60 bus au GPL sur six ans. Pourquoi 60 ? Parce que c'est à peu près l'objectif qu'il faut tenir pour le renouvellement de notre flotte. On peut aller jusqu'à 65 - 70, mais pas au-delà. Les technologies vont évoluer et si les piles à hydrogène par exemple se mettent au point à un coût compétitif, on pourra alors se diriger dans cette voie.

Certains collègues ont soulevé le problème de la pollution à propos du GPL. D'après les renseignements donnés par les constructeurs, pour les oxydes d'azote c'est 9 fois moins de pollution que le gas-oil, pour le monoxyde de carbone c'est 5 fois moins, pour les hydrocarbures 2 fois moins et pour les particules, c'est-à-dire les suies c'est néant. C'est vrai qu'avec le bus gaz on ne gagne pas sur tout, le bruit c'est 3 décibels de moins par rapport aux derniers bus, ceux qu'on achète depuis 2 - 3 ans qu'on appelle les «Euro2». Cela fait 7 à 8 décibels de moins que pour les bus qui ont déjà une dizaine d'années puisque, depuis, les normes européennes se sont durcies. En l'an 2000, ce sera les normes «Euro3» qui devraient être encore plus performantes au niveau du bruit et de la pollution.

Je crois qu'effectivement c'est un changement de stratégie qu'on a opéré. On l'a calculé pour obtenir un rapport qualité/prix intéressant au niveau de la Ville de Besançon. Mais on reste partisan de l'électrique qui nous permettrait de jouer sur les deux tableaux.

**M. LE MAIRE :** La Commission et la Municipalité ont eu un document pour étudier tout cela. On l'enverra à l'ensemble des Conseillers avec la note complémentaire».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission du Budget, le Conseil Municipal, à l'unanimité, adopte les propositions du Rapporteur.

*Récépissé préfectoral du 10 novembre 1998.*