

# Car&Bus News

COLLECTIVITÉS

RÉSEAU

ENTREPRISE

INDUSTRIE

LE MAGAZINE DES MOBILITÉS COLLECTIVES



# /12

JUIN 26

## LE RÉSEAU DE BUS FRANCILIEN EN PLEINE MUTATION



**LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIE  
D'ÉNERGIE, UNE FORMULE  
ÉLECTRISANTE ?**



**AUTOBUS,  
DU MULTI-ÉNERGIES AU 100%  
ÉLECTRIQUE**



**OTOKAR,  
LE SPÉCIALISTE TURC DES CARS ET BUS**

IVECO  
BUS

HEULIEZ



ÉLECTRIQUE

## GX ELEC

- Conçu pour s'adapter à chaque mission urbaine : 4 longueurs et 2 modes de recharge, pour une flexibilité opérationnelle totale
- Développé pour un service quotidien intensif : maintenance optimisée, taux de disponibilité élevé et connectivité embarquée intelligente
- Système de batterie haute efficacité : packs NMC modulaires offrant jusqu'à 400 km d'autonomie en conditions réelles



Pour plus d'informations, scannez le QR code  
ou visitez [www.ivecobus.com](http://www.ivecobus.com)

ORIGINE  
FRANCE®  
GARANTIE

BVCert. 6035202  
BVCert. 6036118



# À LA CROISÉE DES CHEMINS ?

À bien des égards, les temps qui viennent seront jugés par l'Histoire comme un moment clé de l'évolution des sociétés européennes. Un bref regard sur le Vieux Continent laisserait aujourd'hui à penser qu'il porte un peu trop bien son nom. Alors qu'elle a inventé presque tous les composants du monde moderne dans une période de foisonnement intellectuel et technologique, l'Europe s'est empêtrée depuis quelques décennies dans une frilosité normative et procédurière qui confine à l'immobilisme. Très (trop ?) sensibles à quelques discours apocalyptiques non dénués d'arrière-pensées économiques et politiques, nos dirigeants semblent s'être laissés enfermés, sous couvert de sécurité et de protection, dans une logique de décroissance et d'autoflagellation permanente. Malgré de beaux discours - très souvent éloignés des réalités - l'Union européenne a par exemple raté le coche d'une transition énergétique mal pensée, car plus idéologique que pragmatique. Incapable de saisir que toute société florissante est avant tout bâtie sur un accès à des énergies abondantes et bon marché, elle a diabolisé les hydrocarbures, et se montre toujours particulièrement suspicieuse envers le nucléaire. Comme un mauvais joueur de poker, elle a tout misé sur des technologies qu'elle ne maîtrisait pas, pour sacrifier sa souveraineté au profit d'une Chine qui elle, a parfaitement joué sa partie. Oublieuse du fait que toute activité humaine a forcément un impact, et aveugle à une réalité qui veut que nos ressources soient bien moins proches de leur épuisement que nous le prophétisent les apôtres de notre effacement civilisationnel, l'UE ne semble vouloir mettre en lumière et n'entretenir que ses faiblesses. Le pire étant qu'elle se prépare avec gourmandise à réitérer les mêmes erreurs avec la fameuse intelligence artificielle...

« *L'âge de pierre ne s'est pas terminé par manque de pierres* »,

**Julian Simon**, professeur d'économie à l'université du Maryland.

**Pierre Cossard**,  
Directeur de la rédaction

O  
T  
E  
E



L'AVENIR  
DE VOTRE ENTREPRISE  
EST EN ROUTE



Gestion commerciale  
Exploitation  
Prépaye  
Atelier  
Aide à la décision  
Mobilité Connectée

[www.abc-informatique.com](http://www.abc-informatique.com)  
[info@abc-informatique.com](mailto:info@abc-informatique.com)  
04 75 86 10 20





**Directeur de Publication**  
Yann Saint Denis

**Directeur de la rédaction**  
Pierre Cossard

**Directrice Commerciale**  
Laurence Fournet

**Ont contribué à ce numéro**  
Olivier Meyer  
Marc Fressoz  
Jérémy Anne

**Direction artistique et création**  
David Derolez

**Graphistes et Maquettistes**  
Anna Chaldjian  
Alice Girard

**Imprimeur**  
Printteam  
ZAC Km Delta - 510 rue Etienne Lenoir  
30900 Nîmes.

**Car & Bus News,**  
un magazine édité par :  
Les Clés de la Comm  
56 Bd de Picpus - 75012 Paris.

**Parution :** juin 2026  
**Dépôt légal :** juin 2026

## RÉSEAU

**Le réseau bus francilien en pleine mutation 06**

## ENTREPRISE

**Les certificats d'économies d'énergie, formule électrisante ? 20**

## INDUSTRIE

**Autobus : du multi-énergies au 100 % électrique 26**

**Otokar, le spécialiste turc des cars et bus 38**

**Negobus, les mini et midibus version Basque ! 44**

# SOMMAIRE

A LA PORTE DE ST-CLOUD, CE CITARO PORTE LES COULEURS DE SON NOUVEL EXPLOITANT, ATM.



# Le réseau bus francilien en pleine mutation

Avec la mise en concurrence systématique par IdFM, l'imposant réseau de bus francilien est en pleine évolution. C'est l'occasion pour Car & Bus News de faire le point !

TEXTES : JÉRÉMIE ANNE



Avec près de 10 500 cars et bus en circulation sur 1900 lignes, le réseau de bus géré par Ile-de-France-Mobilités (IdFM) est le plus important de France. L'autorité organisatrice a développé une stratégie de réseau unique des bus, qui tend à effacer les différences historiques. En particulier, on distinguait le réseau de grande couronne, opéré par une multitude d'opérateurs regroupés au sein d'Optile, et le réseau de bus parisien exploité en monopole depuis 1949 par la RATP. En particulier, les deux grands ensembles sont maintenant passés en concurrence.

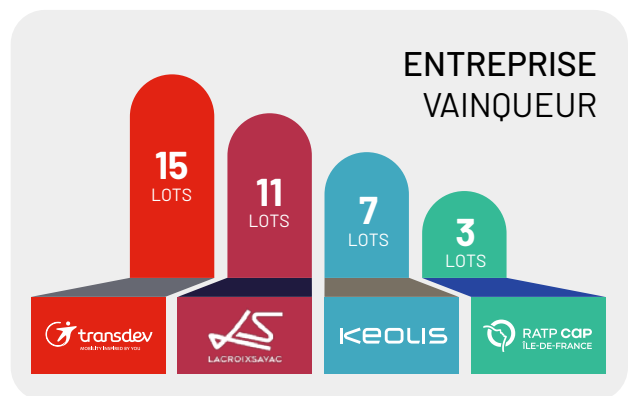
### Les bus en grande couronne : une mise en concurrence pour reprendre la main par l'autorité organisatrice

La situation a profondément évolué pour les 5800 bus de grande couronne, qui circulent sur 1550 lignes (dont 2/3 sont régulières, le reliquat étant des transports scolaires ou à la demande) transportant 1,5 million de voyageurs journaliers. Les 150 contrats d'exploitation dits CT3 étaient reconduits de gré à gré par le STIF (Syndicat des Transports Franciliens, devenu Île-de-France-Mobilités en 2017) à environ 70 opérateurs locaux, regroupés

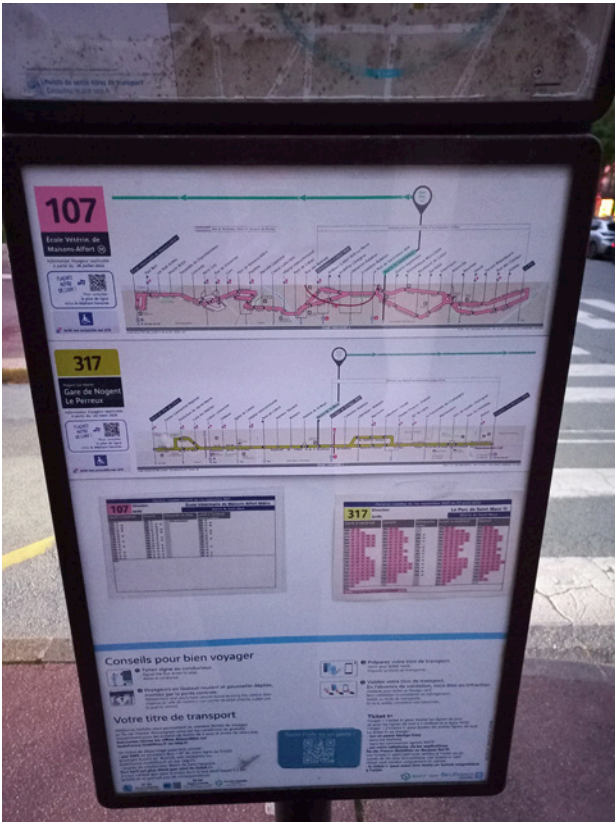
sous la bannière OPTILE (Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France). À cette époque, le STIF apparaissait davantage comme un tiroir-caisse chez qui l'on se finançait sans difficultés, souffle-t-on...

Toutefois en 2020, IdFM a engagé l'allotissement du réseau associé à des procédures d'appel d'offres pour mise en concurrence. L'autorité organisatrice souhaite piloter de manière plus directe les délégations, pour offrir aux voyageurs une meilleure qualité de service et avoir une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation. IdFM récupère la propriété des véhicules et des centres opérationnels bus. Pour chaque lot, l'attributaire doit créer une filiale dédiée audit lot. La filiale doit produire l'offre conformément au contrat signé, en respectant les standards de qualité de service fixés par IdFM. En outre, les agents au contact du public (machinistes et agents de contrôle) doivent arborer les tenues aux couleurs de l'autorité organisatrice. Plus globalement, la charte graphique d'IdFM se déploie sur tous les supports.

36 lots ont été constitués sur la totalité du périmètre Optile. Le tableau ci-dessous présente les délégataires avec le nombre de lots remportés :



Pour rassurer les agents, un cahier des exigences sociales a été établi pour IdFM par Jean-Paul Bailly et Jean Grosset, respectivement ancien PDG de la RATP et ancien membre du conseil économique, social et environnemental. Ce document doit garantir le maintien des droits sociaux fondamentaux pour les travailleurs, et garantir une juste évaluation des aspects sociaux dans les offres remises.



AUX ARRÊTS DE BUS, LES PRESCRIPTIONS DE LA CHARTE GRAPHIQUE D'IDFM SONT APPOSÉES, ICI À LA MAIRIE DE ST-MAUR-DES-FOSSÉS.

# Les lignes **EXPRESS**

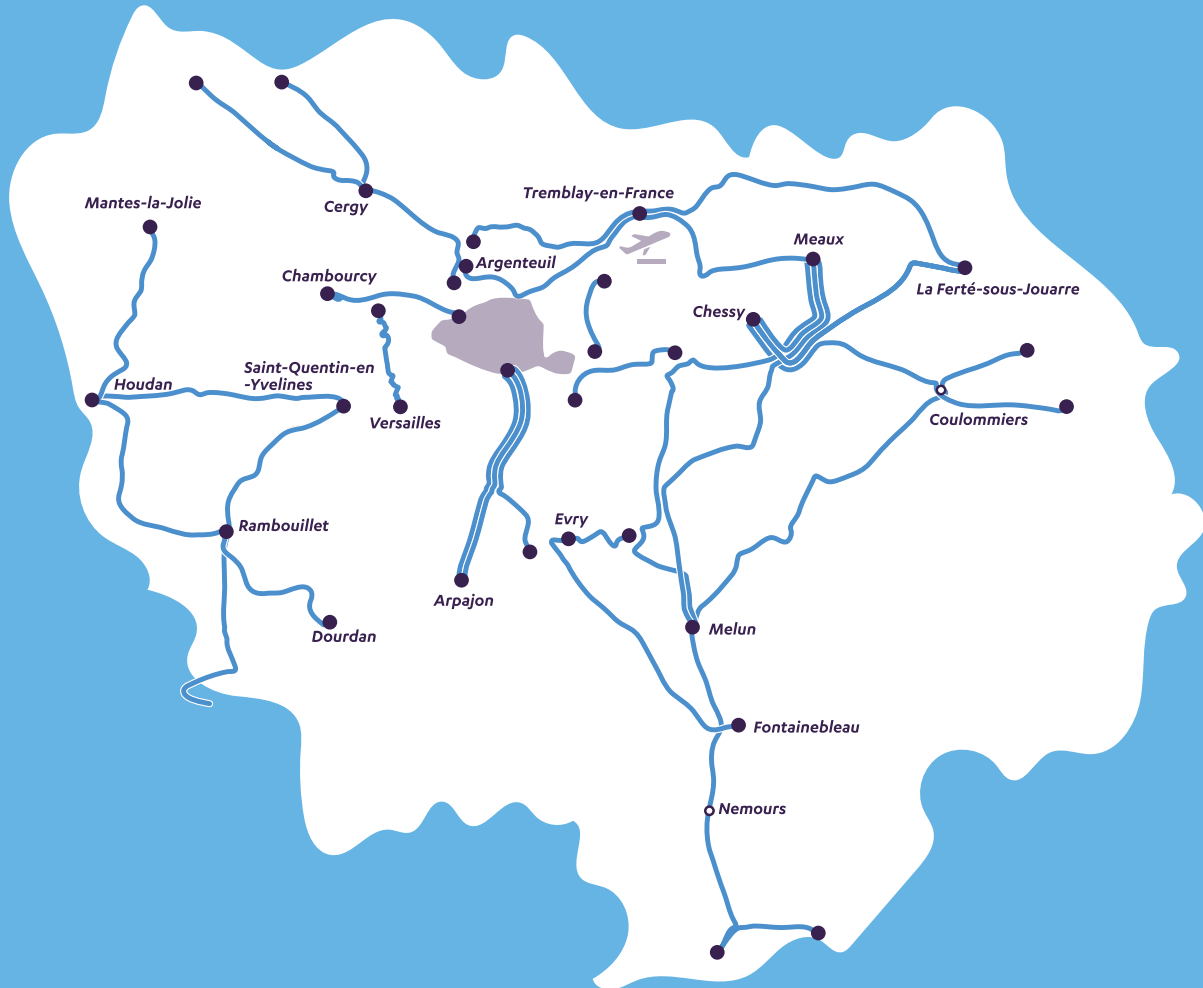
exploitées par Transdev  
pour le compte d'Île-de-France Mobilités

28  
lignes  
exploitées

158  
communes  
desservies

44  
gares  
connectées

270  
véhicules  
dédiés



**28 lignes express pour répondre  
aux enjeux de mobilité du quotidien :**

- Connecter les bassins de vie aux pôles d'activités et aux gares franciliennes
- Désenclaver les communes périurbaines
- Compléter le réseau existant en utilisant les voies rapides
- Renforcer la cohésion des territoires



À LA GARE ROUTIÈRE DE RUEIL-MALMAISON, UN URBANWAY AU BIOGNV ATTEND SA PROCHAINE COURSE SUR LA LIGNE N°241.

“

**Avec près de 10 500 cars et bus en circulation sur 1900 lignes, le réseau de bus géré par Ile-de-France-Mobilités (IdFM) est le plus important de France.**



## RATP CAP ÎLE-DE-FRANCE, LA FILIALE QUI MONTE

RATP Cap Ile-de-France est la filiale de droit privé de l'EPIC RATP créée en 2022 pour prendre part aux appels d'offres d'IdFM sur les bus, les tramways et les trains de banlieue Transilien. En 2026, elle a remporté trois lots de bus en grande couronne et huit lots de bus à Paris et en petite couronne. Les (historiques) ateliers de Championnet, en charge de la grande révision des bus, sont devenus RATP Cap Championnet, afin de conserver les savoir-faire fondamentaux et conquérir de nouveaux marchés. La filiale Origami est spécialisée dans les circuits spéciaux, et a remporté un contrat auprès de l'établissement public local Grand Paris Seine Ouest pour son réseau de minibus locaux. Côté ferroviaire, les gains se matérialisent par les lignes de tram-trains T12 et T13.

Au 1<sup>er</sup> novembre 2026, le groupe RATP n'opérera plus aucun bus en propre, marquant un tournant historique. Les bus de l'établissement franciliens seront exploités soit par RATP Cap île-de-France sur le territoire historique, soit par RATP Dev en France et à l'international. Le chiffre d'affaires va être amené à fortement progresser à partir de 2027.

## Un allotissement pour repenser les lignes

L'allotissement du réseau a permis d'entamer d'importantes réorganisations. Aux quatre coins de la région, plusieurs lignes ont été repensées pour répondre aux besoins des habitants, le tout en augmentant l'offre de 25% depuis 2016, vante IdFM. En 2026, 60 000 courses sont produites quotidiennement. En parallèle, l'exploitation des lignes de cars express (voir encadré) s'inscrit dans les délégations attribuées. Dans le même

temps, les lignes sont progressivement renumérotées. Pour faciliter la vie des voyageurs et le fonctionnement des systèmes d'information, une nouvelle logique de numérotation se déploie. Un indice à quatre chiffres permet d'identifier la ligne. Le premier chiffre correspond à un secteur géographique donné. Le deuxième est le sous-secteur où est implantée la ligne. Enfin, les troisièmes et quatrièmes chiffres identifient la ligne.



LE SCANIA OMNICITY N°9258 ALIMENTÉ AU BIOGNV VU À ST-MAUR-CRÉTEIL SUR LE TVM. CETTE LIGNE EST DANS LE LOT N°46, QUI DÉBUTERA SES OPÉRATIONS LE 1<sup>ER</sup> AOÛT 2026.



## Des difficultés pour la réalisation du service

L'exploitation des nouveaux lots constitués a été émaillée de perturbations. Dans certains cas, des opérateurs-sortants ont adopté des pratiques non coopératives envers les arrivants, en sabordant les outils transférés... Le redressement de la situation et le retour aux standards usuels de production ont nécessité beaucoup de temps et de labeur sur certaines délégations...

En outre, certains exploitants ont voulu remettre en cause les organisations de travail héritées des anciens opérateurs. L'un des exemples qui a fait parler est le lot Cergy-Pontoise-Conflans. Le délégataire, Francilité Seine-et-Oise, a voulu revoir certaines pratiques en

vigueur chez l'ancien exploitant Stivo (RATP Dev). En réaction, les agents se sont mis en grève pendant près de cinq mois en continu. Il a fallu l'organisation de deux médiations entre l'exploitant et les salariés et qu'IdFM tape du poing sur la table pour aboutir à une fin du conflit et le retour du service nominal. En outre, l'opposition régionale et les associations d'usagers mettent régulièrement en avant des suppressions inopinées de courses.

Face à cela, l'autorité organisatrice vante un taux de ponctualité de 91% et une satisfaction voyageurs de 82,1%. Les équipes déplorent régulièrement des manquements aux standards de qualité de service sur certaines délégations. Toutefois, les EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunales) locaux peuvent être responsables d'aménagements en défaveur des bus, générant des difficultés de production pour les autobus, indépendamment de la bonne volonté des exploitants...



DEUX VÉHICULES DU LOT N°9. LORSQUE CETTE PHOTO A ÉTÉ PRISE, LA RATP EST ENCORE L'OPÉRATEUR. DEPUIS LE 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2025, KEOLIS A REPRIS LES RÊNES DE CES DEUX LIGNES.



AUX ARRÊTS DE BUS, LES PRESCRIPTIONS DE LA CHARTE GRAPHIQUE D'IDFM SONT APOSÉES, ICI À LA MAIRIE DE ST-MAUR-DES-FOSSÉS.

## LES CARS EXPRESS, UN CONCEPT QUI TRACE SA ROUTE

Indépendamment de la mise en concurrence, un ambitieux plan de création de lignes de cars express est sur pied. 11 lignes préexistaient, dont les fréquences ont été renforcées. Le corridor le plus connu se situe sur l'A10, où la ligne 91.03 relie Dourdan et Massy-Palaiseau en 35 minutes et dessert deux gares routières à Briis-sous-Forges et Longvilliers. Une voie réservée sur l'A10 est en fonctionnement. La fréquence est de cinq minutes aux heures de pointe, avec des cars à deux étages, fait unique en Ile-de-France. Le second corridor se situe sur l'A14, avec différentes lignes express au départ de La Défense vers Mantes-la-Jolie, Les Mureaux et Orgeval, atteints en une trentaine de minutes. Les intervalles sont très resserrés en pointe, mais l'introduction de cars à deux étages est impossible suite au gabarit réduit des tunnels de l'A14.

Une première étape est d'atteindre 62 lignes, puis 97 en 2030. La fréquentation attendue est de 90 000 voyageurs par jour, avec un investissement annoncé d'un milliard d'euros sur 10 ans. Ce montant doit permettre d'aménager des voies réservées, avec l'implication des concessionnaires autoroutiers et de la DIRIF (Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France) et des gares routières de haut standing.

L'ACTUALITÉ **Réunir**  
LA VOIE DES PME

**say bus**  
by Réunir

## Saybus au salon IFTM 2026 : un rendez-vous incontournable pour les professionnels du tourisme

Pour la 5<sup>e</sup> année consécutive, Saybus aura le plaisir de participer au salon IFTM Top Résa 2026, l'événement de référence des acteurs du voyage, du tourisme et de la mobilité.

Du 15 au 17 septembre 2026, nos équipes vous accueilleront sur le stand R036 avec une ambition claire : simplifier vos projets de transport, vous faire gagner du temps et vous accompagner avec des solutions fiables, flexibles et sur mesure.

Chaque année, l'IFTM réunit l'ensemble des professionnels du secteur autour des grandes tendances du marché : tour-opérateurs, agences de voyages, autocaristes, destinations, hôteliers, réceptifs et acteurs de la mobilité. Avec plus de 1 400 exposants, des conférences inspirantes, des débats stratégiques et de nombreuses opportunités de networking, le salon constitue un véritable carrefour d'échanges et d'innovation pour toute la filière tourisme.

Pour Saybus, cette présence est l'occasion de réaffirmer notre engagement auprès des professionnels en proposant une approche du transport toujours plus fluide, réactive et durable. Notre objectif : permettre à nos clients de se concentrer pleinement sur l'expérience voyageur pendant que nous gérons toute la partie transport et logistique.

Cette édition 2026 sera également marquée par l'organisation de notre traditionnelle soirée annuelle Saybus, devenue au fil des années un moment incontournable du salon. Un temps convivial placé sous le signe du partage, des rencontres et des échanges entre professionnels du secteur.

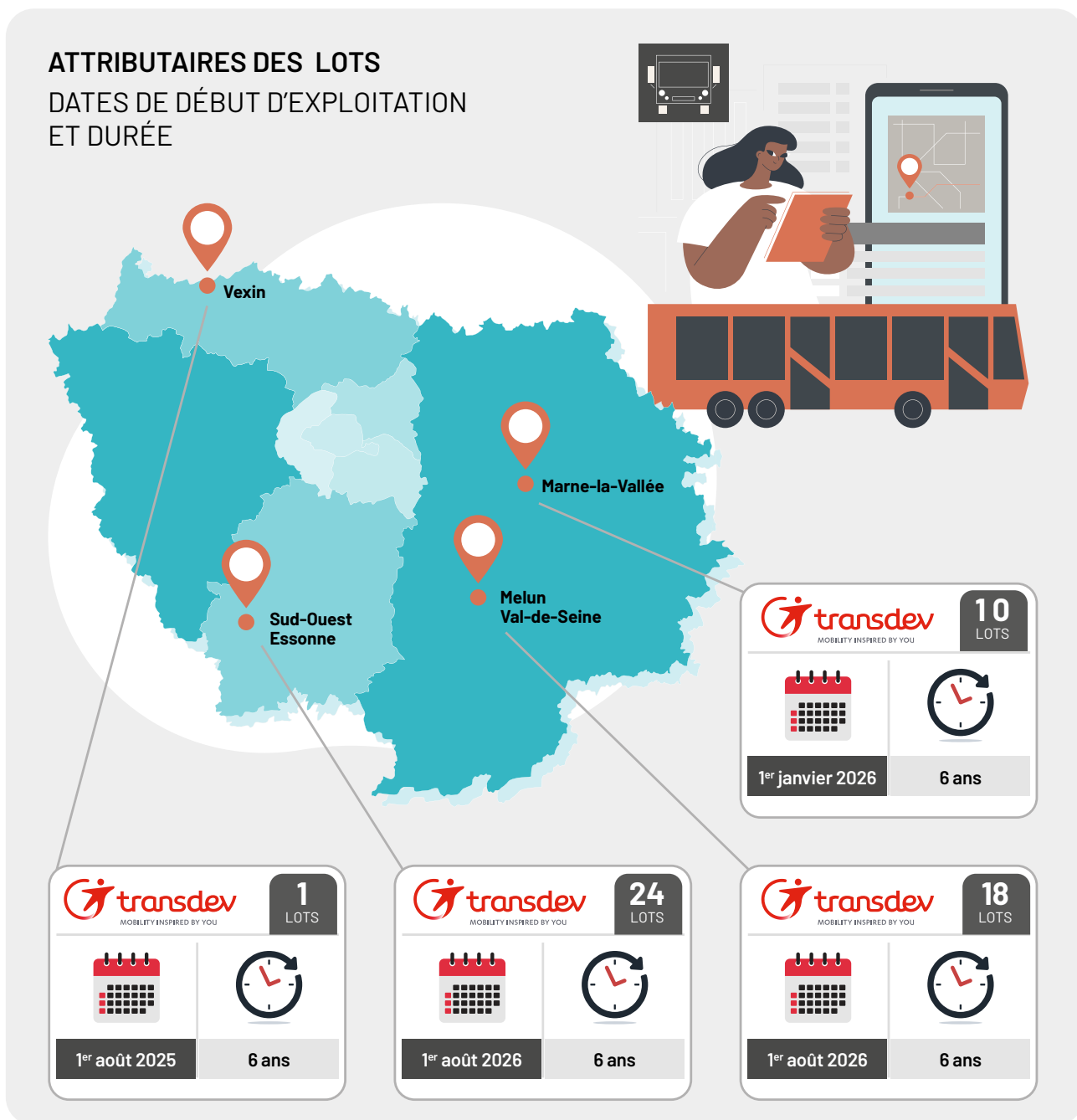
Vous avez un projet de déplacement en autocar, ou des besoins spécifiques en mobilité de groupe ? Venez rencontrer nos équipes sur le stand R036 pour découvrir des solutions concrètes, adaptées à vos enjeux et pensées pour faciliter votre quotidien.

**Nous avons hâte de vous retrouver à l'IFTM 2026 !**



## La seconde vague d'appels d'offres débute

Quoi qu'il en soit, l'autorité organisatrice vient d'enclencher la seconde vague d'appels d'offres des bus de grande couronne. Plusieurs lots ont été réattribués, présentés dans le tableau ci-dessus :



En mai 2026, la DSP n°12 (Coulommiers Pays de Brie et Deux-Morin) était en processus d'appel d'offres. Les lots suivants ont vu leur avis de pré-information publié par l'autorité organisatrice : DSP 4 (Val Paris), 6 (Roissy-Ouest), 25 (Cœur d'Essonne), 27 (Versailles-Est), 32 (Saint-Germain Boucles de Seine), 34 (Grand Paris Seine & Oise) et 35 (Mantois et Portes de l'Île-de-France).

Dans le même temps, le service PAM (Pour Aider à la Mobilité) spécialisé pour le transport des personnes en situation de handicap, a vu ses contrats renouvelés. Les exigences de qualité de service sont revues à la hausse. Les aspects relatifs à la relation clients et centre de services sont attribués à Kisio CDS. Les courses dans les départements 78, 91, 92, 95 sont assurées par Citémobil, et celles des départements 75, 77, 93, 94 le sont par Keolis Mobilité Paris. Enfin, le contrôle des prestations et le suivi de la qualité de service sont du ressort de Service public Lab.

DEUX BUS RATP (À GAUCHE, UN BLUEBUS ET À DROITE, UN GX 337) PHOTOGRAPHIÉS À LA GARE MONTPARNASSE.



### Les bus de Paris et de la Petite Couronne : la fin progressive du monopole RATP

La situation vécue en grande couronne se duplique à Paris et en petite couronne. Jusqu'à peu, l'EPIC (Établissement Public Industriel et Commercial) RATP opérait en monopole le réseau de bus de Paris et de la petite couronne, composé de 352 lignes, 3900 kilomètres et environ 12 000 arrêts.

L'exploitation des lignes, les 4600 voitures (dont 670 articulés) et leur entretien (dans 25 centres-bus) étaient sous la houlette du département Bus (devenu Réseau de Surface en 2021) de la RATP. 18 000 agents assuraient la production du service. La charte graphique applicable tant sur les véhicules qu'aux arrêts reprenait la police de caractères parisienne, créée par l'opérateur parisien.

Mais ici aussi, l'affirmation d'IdFM et l'extinction progressive du monopole RATP ont changé la donne. Conformément au droit européen, plusieurs textes de lois mettent progressivement fin au monopole de la RATP. Pour rassurer les agents RATP (légitimement) inquiets pour leur avenir, des dispositions législatives ont été adoptées pour maintenir leurs droits (portabilité du régime spécial de retraites, garantie de rémunération et des conditions de travail, protection de l'emploi). En sus, le cahier des exigences sociales d'IdFM est en vigueur, pour garantir la bonne prise en compte des items sociaux dans l'attribution des lots. Les transferts de personnel sont réalisés par centres-bus, afin que les agents conservent le même lieu de travail.



**En 2025, près de 60% du parc était déjà alimenté par des carburants propres**

LORSQUE CETTE PHOTO A ÉTÉ PRISE EN 2022, LE CENTRE-BUS DE FONTENAY-AUX-ROSES EST ENCORE RATP. DEPUIS LE 1<sup>ER</sup> MARS 2026, C'EST LE CAMP DE BASE D'ATM CROIX DU SUD.



LES PRESCRIPTIONS D'IDFM SE DÉPLOIENT SUR LA PRÉSENTATION DES LIGNES À BORD DES VÉHICULES, ICI DANS UN GX 337 ATM.

## ET LA DÉCARBONATION ?

En ces temps de renchérissement des prix du pétrole, la décarbonation des autobus et autocars franciliens progresse à bas bruits. En 2025, près de 60% du parc était déjà alimenté par des carburants propres (électricité, bioGNV ou HVO). Un effort massif a été engagé sur le parc ex-RATP, grâce au plan Bus 2025 financé par IdFM (avec le soutien de la Commission européenne) et conduit par la RATP.

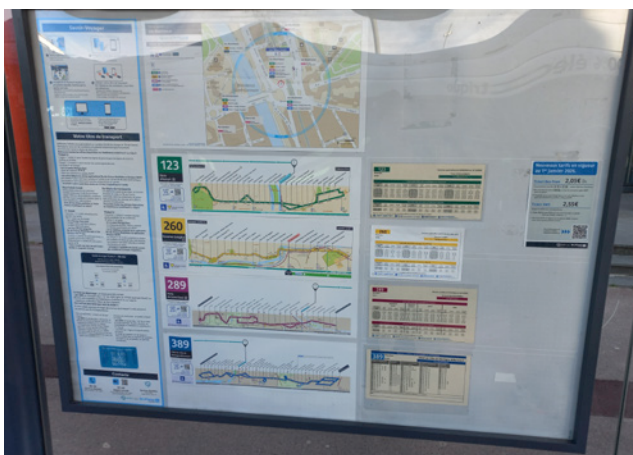
Les centres-bus se convertissent pour accompagner cette transition. D'ici 2029, l'autorité organisatrice francilienne prévoit que la totalité des 10 500 véhicules fonctionne soit à l'électrique soit au BioGNV. Toutefois, elle rappelle la nécessité du soutien à la filière industrielle européenne, la défense du mix énergétique, la neutralité technologique et l'impérieux besoin de visibilité et de stabilité réglementaire.



SUR CE GX 337, LE LOGO D'ATM CROIX DU SUD, LA FILIALE D'ATM QUI EXPLOITE LE LOT N°40, EST BIEN VISIBLE !

Sur ces bases assainies, IdFM a constitué 13 lots, dont l'attribution a été réalisée après appel d'offres. Les centres-bus, les véhicules et les systèmes d'exploitation sont transférés de l'EPIC RATP à IdFM. L'autorité organisatrice récupère également de la RATP le CRIV (Centre de Régulation et d'Information Voyageurs), qui devient le CESCO (Centre de supervision et de coordination opérationnelle des réseaux de bus). Sa mission est de coordonner l'exploitation des 13 lots, incluant l'information voyageurs et la sûreté. Le CESCO chapeaute le déploiement d'un service routier de substitution, en cas d'interruption d'un axe lourd. Les opérateurs des lots sont appelés pour envoyer des moyens, sous la houlette d'Origami, filiale de RATP Cap Île-de-France spécialisée dans les transports spéciaux.

Pour chaque lot, l'attributaire doit créer une filiale dédiée. Celle-ci produit l'offre conformément au contrat signé. Elle dispose d'une flotte de véhicules et des centres-opérationnels bus pour réaliser la maintenance. Ici aussi, les agents au contact des voyageurs portent des tenues aux couleurs d'IdFM. Globalement, les exigences et la charte graphique de l'autorité organisatrice se répandent sur tous les supports. À noter que les agents RATP ne peuvent pas voyager gratuitement sur les lots attribués à d'autres opérateurs.



DES PLANS D'INFORMATIONS DE LIGNES, À L'ARRÊT LES MOULINEAUX. DEUX LIGNES SONT OPÉRÉES PAR LA RATP ET DEUX AUTRES PAR ATM.

DEUX CITARO DE LA LIGNE 350 À LEUR DÉPART DE PORTE DE LA CHAPPELLE. DEPUIS LE 1<sup>ER</sup> MARS 2026, LA LIGNE EST EXPLOITÉE PAR TRANSDEV.



**Lambert**  
Point Services

**1- 3 rue de la Ferme Saint Ladre**  
**95470 Fosses**  
(ancien site Van Hool France)

- ✓ **Atelier réparation bus & cars toutes marques**
- ✓ **Vente de pièces détachées toutes marques**  
*avec la reprise du stock Van Hool*
- ✓ **Vente et pose de pare-brise**
- ✓ **Distribution de carburant**
- ✓ **Parking**
- ✓ **Location emplacement prestataires**
- ✓ **Location d'autocars, autobus et auto-école sans conducteur**



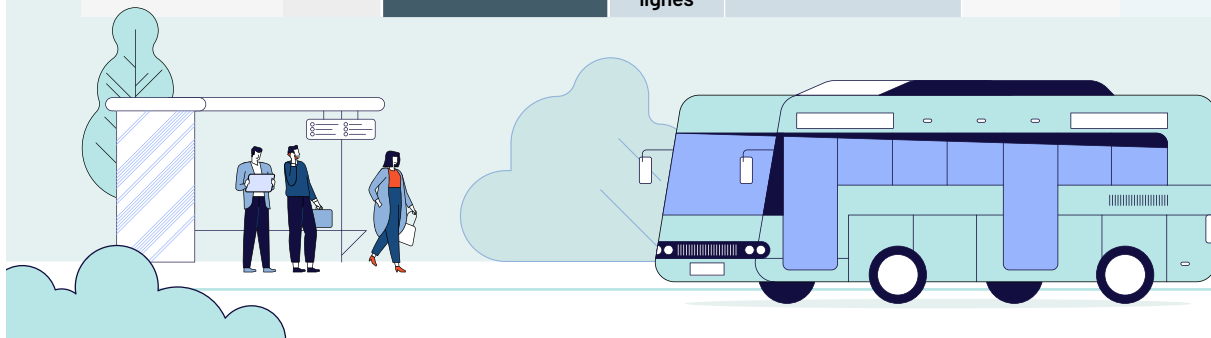
**CONTACTEZ-NOUS : 01 34 47 47 47**  
Raphaël : 01 34 47 47 49  
Magasin : magasin.fosses@lambertpointservices.fr

**Chef atelier Jean-Michel :**  
06 16 61 31 54 - jmcolon@lambertpointservices.fr

## Des premières mises en exploitation

Les 13 appels d'offres ont été menés à bien. Le tableau ci-dessous présente les lots, leur attributaire et la date de mise en exploitation :

| Attributaire            | Lot                        | Date mise en exploitation | Durée contrat  |       |
|-------------------------|----------------------------|---------------------------|--|-------|
| KEOLIS                  | 9 Marne et Brie            | 37 lignes                 | 25 ex-Transdev → 01/08/2025  | 7 ans |
|                         |                            |                           | 12 ex-RATP → 01/11/2025  |       |
| RATP CCIP ÎLE-DE-FRANCE | 36 Massy-Juvisy            | 19 lignes                 | 14 ex-Transdev → 01/03/2026  | 6 ans |
|                         |                            |                           | 5 ex-Keolis →  |       |
| transdev                | 39 Roissy Terres de France | 4 lignes                  | 2 cars express nouvellement créés (9509 et 9517, remplace le Roissybus) → 01/12/2025 | 6 ans |
|                         |                            |                           | 2 ex-RATP (350 et 351) → 01/03/2026  |       |
| ATM                     | 40 Croix du Sud            | 18 lignes                 | 18 ex-RATP première référence de l'opérateur ATM en France → 01/03/2026              | 5 ans |
| RATP CCIP ÎLE-DE-FRANCE | 41 La Défense Saint-Cloud  | 38 lignes                 | 34 ex-RATP → 01/05/2026  | 9 ans |
|                         |                            |                           | 4 ex-Transdev →  |       |
| RATP CCIP ÎLE-DE-FRANCE | 42 Boucles Nord de Seine   | 19 lignes                 | 19 ex-RATP → 01/11/2025  | 8 ans |
| RATP CCIP ÎLE-DE-FRANCE | 43 Plaine Saint-Denis      | 30 lignes                 | 30 ex-RATP → 01/05/2026  | 9 ans |
| transdev                | 44 Ourcq                   | 19 lignes                 | 19 ex-RATP → 01/05/2026  | 6 ans |
| RATP CCIP ÎLE-DE-FRANCE | 45 Bords de Marne          | 31 lignes                 | 31 ex-RATP → 01/11/2025  | 8 ans |
| RATP CCIP ÎLE-DE-FRANCE | 46 Pompadour               | 24 lignes                 | 24 ex-RATP → 01/08/2026  | 9 ans |
| KEOLIS                  | 47 Seine Orly et T9        | 28 lignes                 | 4 ex-Keolis (plus le tramway T9) → 01/08/2026  | 7 ans |
|                         |                            |                           | 24 ex-RATP →   |       |
| RATP CCIP ÎLE-DE-FRANCE | 48 Rive Gauche             | 25 lignes                 | 25 ex-RATP → 01/11/2026  | 9 ans |
| RATP CCIP ÎLE-DE-FRANCE | 99 Rive Droite             | 41 lignes                 | 41 ex-RATP → 01/11/2026  | 9 ans |



Lorsque des lignes sont transférées de centres-bus (et parfois d'exploitant), il est nécessaire d'organiser le transfert des véhicules d'un centre-bus à un autre, avec présence en nombre suffisant de conducteurs.



LA GARE ROUTIÈRE À MONTPARNASSE, OÙ PLUSIEURS BUS ATTENDENT LEUR DÉPART.

## Une meilleure qualité de service vantée

S'il est encore trop tôt pour tirer des enseignements, l'autorité organisatrice s'est félicitée d'une qualité de service en hausse. Les indicateurs des trois premiers lots sont meilleurs, avec un taux de réalisation de l'offre de « 92% à 97% », malgré les contraintes de circulation « et l'absentéisme ponctuel de conducteurs ». Plusieurs mois de recul apparaissent nécessaires pour voir apparaître les grandes tendances. En outre, 98% des agents ont accepté leur transfert, vante IdFM. Toutefois, reste à savoir si les agents y rejoignent avec enthousiasme ou par nécessité de conserver son emploi...

IdFM profite de cette reprise en main pour déployer de nouveaux services à bord, à l'image des bornes de paiement par carte bancaire. Une fiabilisation des bornes d'information voyageurs est attendue.

Le périmètre des trois premiers lots n'inclut aucune ligne pénétrant au cœur de Paris. En effet, la circulation des bus dans Paris et dans plusieurs communes de la petite couronne est rendue délicate suite aux aménagements de voirie. Constatons que les bus apparaissent comme les grands oubliés des politiques locales de mobilités... Un aménagement bien pensé en faveur des bus permet une vitesse commerciale attractive, ainsi qu'une optimisation de leur fonctionnement...

De plus, un œil non averti continuera à penser que la RATP exploite toujours en monopole les bus... le travail de pédagogie sur l'organisation des transports franciliens va être encore long...

“

**Au 1<sup>er</sup> novembre 2026, le groupe RATP n'opérera plus aucun bus en propre, marquant un tournant historique.**



# Les certificats d'économies d'énergie, formule électrisante ?

TEXTES : MARC FRESSOZ

**Grands oubliés du mécanisme par rapport à d'autres secteurs, les transports urbains et interurbains vont bénéficier de façon plus conséquente des primes CEE (certificats d'économies d'énergie). Reste que ce rééquilibrage intervient à un moment où certains partis voudraient faire la peau à ce dispositif ?**

SOLARIS URBINO 12 H2



## LES CEE DE QUOI PARLE-T-ON ?

Comment fonctionne ce mécanisme choisi par la France pour tenir ses engagements européens de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ? « *Le principe des CEE repose sur celui du pollueur-payeur à qui on demande d'inciter les consommateurs à consommer moins et mieux* », résume Léa Monnier de chez Heliio. La liste des obligés est longue : on trouve les TotalEnergies, EDF, Engie, ENI, ESSO, EXXON, Antargaz, Butagaz mais aussi des distributeurs de carburants comme Leclerc, Carrefour, Auchan etc. A travers cette forme de subvention découlant de la loi POPE (Programmation fixant les orientations de la politique énergétique), les obligés sont incités à verser des aides financières aux particuliers, entreprises ou collectivités - de l'ordre de 10 à 20% de la facture dans les transports - qui réalisent des investissements vertueux en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. Les CEE s'organisent par période pluriannuelle, la sixième portant sur 2026-2030. Fixées par décret les quantités d'obligations globales, passée à 8 milliards d'euros cette année sont ensuite réparties chaque année entre les différents obligés en fonction de leurs ventes d'énergie.

**E**n France, on n'a plus d'argent mais des certificats d'économie d'énergie ou CEE. Le détournement du slogan « *on n'a pas de pétrole mais des idées* » apparu après le choc pétrolier de 1973 peut s'appliquer à la problématique du financement des bus et cars électriques ou hydrogène. Outil extra-budgétaire reposant sur le principe du pollueur-payeur (voir encadré), les CEE suscitent comme jamais la convoitise des protagonistes du transport urbain et interurbain. Car dans cette période difficile, ils permettent d'alléger le montant des conséquents investissements à réaliser pour le déploiement de ces véhicules zéro émissions. D'ailleurs, la plupart des fédérations professionnelles (FNTV, OTRE, l'UTPF) ou lobby d'élus (GART) scellent des partenariats avec des organismes de conseil spécialisés dans la pêche aux primes CEE.

## Les CEE pour qui, pour quoi ?

Tout l'écosystème est concerné : transporteurs, autorités organisatrices, constructeurs, fournisseurs de recharge, sans compter bien sûr en amont, les énergéticiens (Total, EDF, Engie, Eni etc.) qui injectent de plus en plus l'argent dans la tuyauterie. En 2025, les certificats ont représenté de 6 milliards d'euros et doivent augmenter de 25% en 2026, en atteignant 8 milliards d'euros ! Mais l'essentiel est réservé aux autres. « *Le secteur des transports n'a peut-être pas saisi à plein ce dispositif* », souligne Jean-Marie Fievet, député des Deux Sèvres, corapporteur d'une mission flash sur le verdissement des poids lourds présenté le 20 mai. La répartition inégalitaire de cette manne s'avère frappante. Depuis la création des CEE il y a vingt ans, le bâtiment continue de se tailler la part du lion. Le résidentiel en capte 62,5%, loin devant l'industrie (14,9%) et le tertiaire (13,9 %). A la traîne, les transports (voiture particulière, poids lourds, maritime, fluvial, et autres, tout confondu) n'en récupèrent que 4%. Autres parents pauvres, les réseaux (3%) et l'agriculture, selon un bilan gouvernemental transmis en 2025 au Parlement. Une sacrée anomalie pour les transports, à l'origine de 30% du CO<sub>2</sub> rejeté dans l'air en France.





## Le transport en retard ?

Obsédée par sa revendication sur la baisse de la TVA et la hausse du versement mobilité, la profession a-t-elle raté le coche ? « Certitude, les CEE sont historiquement tournées vers le résidentiel et l'offre performante que l'on trouve aujourd'hui pour remplacer un bus thermique n'existait quasiment pas il y a quelques années. Il n'y avait pas de moyen de valoriser un achat », retrace Léa Monnier, responsable du développement commercial du secteur public chez Hellio, un cabinet qui a aidé le Grand Angoulême à décrocher 1 million d'aides CEE pour l'achat de 9 bus électriques et 3 camions benne à faible émission.

Mais les temps changent. « Je pense qu'à terme le transport va prendre une part importante sur le marché des CEE davantage en rapport avec son impact sur le réchauffement », prédit Victor Chamard, ingénieur commercial chez CertiNergy. Grâce au lobbying du secteur, la dernière génération de certificats (on parle de « sixième période », P6) propose des fiches plus intéressantes. « À partir de juillet 2026, l'aide à l'achat d'un bus pourra ainsi être portée entre 75 000 à 80 000€ continue le spécialiste. Il est question de la restreindre à ceux fabriquant leur batterie en Europe, alors qu'aujourd'hui, les constructeurs chinois peuvent aussi en bénéficier », continue-t-il. Petit bémol, le transport routier de marchandise a mieux plaidé sa cause, l'aide pour un camion électrique passant de 75 000 à 110 000€.

Pour l'urbain et l'interurbain, la priorité est d'abord d'être en mesure de capter les dispositifs disponibles. D'où le rôle des facilitateurs qui permettent de sécuriser la génération des certificats. « Cela permet au constructeur de proposer à une collectivité ou à un acteur privé un devis incluant d'office une ristourne CEE », résume Victor Chamard. Mais la technicité des dossiers de demande exclut souvent les petites structures. « C'est une réalité, hélas mais elle permet de déjouer les escroqueries qu'a pu connaître le secteur du bâtiment », décrypte Léa Monnier chez Heliio.



UN AUTOCAR YUTONG ÉLECTRIQUE

“

**En 2025, les certificats ont représenté de 6 milliards d'euros et doivent augmenter de 25% en 2026, en atteignant 8 milliards d'euros !**

A l'approche des présidentielles, une partie de l'échiquier politique attribue aux CEE d'autres travers rappelant ceux de la fameuse taxe carbone : celui de contribuer à augmenter la facture du carburant à la pompe d'une quinzaine de centimes par litre (en mars) ou celle d'électricité de quelques euros. Car le renforcement des contraintes fixées aux obligés les conduit à mettre le consommateur à contribution. A l'instar d'associations de consommateurs, le Rassemblement National et une partie de la droite LR ou Horizon, prônent la suppression totale, temporaire ou sectorielle des CEE selon les sensibilités. « Nul doute que cela réduirait le financement de l'électrification de l'économie », estiment les professionnels.



www.solarisbus.com

# L'électromobilité pour répondre aux nouveaux défis urbains !

Une gamme de solutions durables, silencieuses  
et adaptées aux mobilités d'aujourd'hui.





Retrouvez-nous :  
**DU 09 AU 11 JUIN**  
**À PARIS**  
Hall 4 - Stand 13



# Otokar



# Autobus : du multi-énergies au 100 % électrique

**Le salon Mobco est l'occasion pour les constructeurs de véhicules de transport en commun de personnes de présenter leurs dernières gammes aux principaux acheteurs : les autorités organisatrices de la mobilité et les transporteurs. Après le lancement des modèles conformes au règlement européen GSR II, les constructeurs ont peu de nouveautés à présenter. Toutefois, plusieurs évolutions seront visibles lors du salon, comme, par exemple, un nouveau véhicule électrique dévoilé par Irizar e-mobility.**



TEXTES : OLIVIER MEYER (TRANSBUS.ORG)

**E**n France, plus de 26 000 autobus de tous gabarits sont en circulation. En volume, le marché annuel de l'autobus varie entre 1 500 et 2 000 véhicules. En valeur unitaire par véhicule, ce marché est en augmentation constante du fait des évolutions des normes qui exigent des équipements de sécurité supplémentaires et de la transition énergétique ; les alternatives aux bus à moteur diesel sont plus onéreuses à l'achat.

En 2025, le nombre d'autobus neufs immatriculés en France a été légèrement inférieur à 1500, un marché pénalisé par d'importants retards de livraison par les constructeurs principalement en raison de difficultés d'approvisionnement. Ce volume est nettement insuffisant pour pouvoir réformer de manière massive les bus diesel d'avant 2014 qui ne sont pas à la norme Euro 6.



HEULIEZ GX 337 H2



Les motorisations évoluent avec une part croissante de bus électriques à batteries, quelques bus à hydrogène supplémentaires, une part de marché des bus au gaz en baisse et toujours un volume significatif de bus à moteur diesel. Le marché du minibus est un segment à part, en forte croissance.

La transition énergétique n'est pas simple, elle nécessite des évolutions des infrastructures, des chantiers, qui lorsqu'ils prennent du retard, conduisent à maintenir en service des bus anciens, ou même parfois à devoir acheter ou louer temporairement des bus diesel neufs ou d'occasion.

En 2025, les acquisitions d'autobus ont été réalisées à plus de 60% par des acheteurs publics dont une grande partie via une centrale d'achat.

### Une production de bus principalement en France, en Turquie, en Pologne et en Espagne

Les acteurs présents sur le marché de l'autobus varient selon les segments et les motorisations. Les industriels leaders sont les groupes Iveco (deux usines en France), Daimler Buses (une usine en France, une en Allemagne et une en Turquie) et MAN Truck & Bus (une usine en Pologne et une en Turquie), Solaris (usine en Pologne) et Irizar e-mobility (usine en Espagne). Mais d'autres

industriels sont aussi présents, notamment ceux de Turquie : Anadolu Isuzu, Otokar, Tamsa et Karsan. Leurs capacités de production sont importantes, à tel point que, par exemple, Daimler Buses a confié à Otokar l'assemblage de son autobus Mercedes-Benz Conecto.

Le néerlandais Ebusco a changé de stratégie, la société a externalisé en Chine l'assemblage de ses bus électriques. Le suisse HESS a des usines dans son pays et au Portugal.

Trois autres sociétés implantées en France produisent des bus électriques. Il s'agit de Bluebus, qui a une usine en Bretagne, mais l'entreprise a cessé sa production de minibus en février dernier et recherche un investisseur. En Occitanie, le groupe Safra a été repris par une société basée à Singapour. En Seine-et-Marne, PVI, filiale de Renault Group, lance la production en France d'un nouveau minibus électrique sur la base du véhicule utilitaire léger Renault Master.



“

**En France, désormais plus de 14% de la flotte de bus en circulation est électrique.**

# À LOUER BUS ÉLECTRIQUE, SPACIEUX, LUMINEUX ET CONFORTABLE. IDÉAL JUSQU'À 22 PERSONNES.

LOCATION  
LONGUE DURÉE  
36 MOIS\*



**Louez votre minibus Karsan e-JEST** et passez à une mobilité 100% électrique, encore plus responsable, tout en maîtrisant vos coûts. **À partir de 4 400 € HT / mois**, vous optimisez votre flotte et votre budget. Karsan e-JEST est le minibus 100% électrique le plus apprécié en Europe depuis 5 ans !  
**Un essai, un devis ?** 06 34 54 76 68 / [commercial@hcigroupe.com](mailto:commercial@hcigroupe.com)

Prochain arrêt :

**mobco**

09-11 JUN 2026  
PARIS

hall 4 - stand 11



**e-JEST**

\* véhicules neufs en location longue durée 36 mois. Offre valable suivant stock disponible

[hcigroupe.com](http://hcigroupe.com)



“

**Les besoins de renouvellement dans les prochaines années du parc de bus en France sont élevés.**

**Depuis quelques années, le taux de renouvellement est en baisse alors que le volume reste stable à 26 000 bus.**

**Il en résulte une augmentation de la moyenne d'âge.**

La nouvelle stratégie des industriels Scania et Volvo Buses de ne plus produire de véhicules complets a réduit l'offre disponible. Néanmoins, Scania poursuit la production de châssis. Volvo Buses est de retour avec un autobus électrique produit sous licence par un carrossier égyptien.

Enfin, contrairement à d'autres pays européens, les acteurs chinois sont à ce jour très peu présents sur le marché du bus en France. En 2025, seulement 7 bus produits en Chine ont été immatriculés dans l'Hexagone, des modèles électriques sortis des usines Ankai, Asiastar, Wisdom, Yutong et Zhongtong. La moitié des bus neufs de 2025 a été produite en France ; 23% en Turquie ; 8% en Allemagne ; 4% en Pologne et 3% en Espagne.

## Bus électriques : une offre abondante

En France, désormais plus de 14% de la flotte de bus en circulation est électrique. Ce pourcentage regroupe les bus à batterie, les bus équipés d'une pile à combustible alimentée avec de l'hydrogène et les trolleybus. Le marché du bus électrique à batteries est vaste, avec des modèles de 6 à 24 mètres de long. La densité énergétique des batteries progresse régulièrement et les constructeurs travaillent à alléger la structure des véhicules afin d'accroître l'autonomie.

L'arrivée d'une grande flotte de bus électriques nécessite la mise en place de programmes de conversion vers l'électrique des dépôts afin d'installer les infrastructures de recharge, d'adapter la maintenance et de mettre en place des outils de supervision. La recharge de la plupart des bus s'effectue au dépôt de nuit ou ponctuellement lors d'un retour en cours de journée. Les bus avec recharge en ligne par pantographe (montant ou descendant) sont principalement des articulés ou bi-articulés circulant sur des lignes à haut niveau de service (BHNS). L'installation d'équipement de recharge rapide aux terminus et à certains arrêts permet de limiter la quantité de batteries à bord des bus par rapport aux véhicules à recharge au dépôt.

Les réseaux de transport public d'Amiens, Bayonne, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Nantes, Nice, Rennes, ou bien encore de Saint-Nazaire, exploitent des bus articulés avec recharge rapide de marque Irizar, Heuliez, HESS, Mercedes-Benz et VDL). À noter que plusieurs systèmes existent et tous ne sont pas compatibles entre-eux. Les midibus électriques les plus courants sont les modèles Heuliez GX137 Elec (deux longueurs, 9,5 et 10,7m), Karsan e-Atak et Isuzu Novociti Volt. Ces modèles compacts circulent dans de nombreux réseaux de transport public. D'autres modèles moins connus en France sont aussi disponibles en France : Solaris Urbino 9 LE electric, Temsa MD9 electricITY et Yutong E9.

Sur le marché français du bus électrique de plus de 8 tonnes, Iveco est largement leader avec ses modèles produits en France et commercialisés sous la marque Heuliez : les « GX » de 9,5 m à 18 m de long. Plus de 1000 Heuliez GX337 Elec circulent en France. En complément, Iveco a ajouté une version autobus du Crossway LE Elec, quelques exemplaires circulent depuis fin 2025. Les autres modèles de bus électriques exploités en France sont principalement les Bluebus 12, Irizar le bus / le tram, Mercedes-Benz eCitaro (12 et 18 mètres et depuis peu 10 mètres), Volvo 7900 Electric (12 et 18 mètres), Ebusco 3.0 (12 et 18 mètres) et MAN Lion's City (10, 12 et 18 mètres).

Concernant le segment de marché de l'autobus BHNS de 24 mètres de long, seuls HESS et Solaris en proposent.

Parmi les bus électriques, le trolleybus fait partie des possibilités à ne pas négliger. Un choix retenu par quatre collectivités françaises : Lyon, Limoges, Nancy et Saint-Étienne. Au total, près de 200 trolleybus circulent en France. Les évolutions techniques de ces véhicules permettent de s'affranchir des bifilaires sur une partie de l'itinéraire en circulant avec l'énergie des batteries intégrées. L'intérêt est double, limiter le génie civil et réduire le poids des batteries à bord par rapport à un bus électrique classique.

## Bus à hydrogène : une croissance lente

Les premiers bus à hydrogène ont été mis en service en France en 2019. À ce jour il y en a moins d'une centaine en circulation. La filière a été pénalisée à la fois par le retrait de plusieurs constructeurs et par des difficultés d'approvisionnement en hydrogène via les infrastructures de recharge.

L'offre de bus reste limitée. Le constructeur Solaris est leader de ce marché avec des modèles de 12 et 18 mètres. Ses concurrents sont Daimler Buses et Iveco Bus. L'allemand est un acteur historique de la filière ; le constructeur améliore régulièrement son offre. Désormais, le Mercedes-Benz eCitaro FC est proposé en plusieurs versions de 12 et 18 mètres. Le passage aux batteries NMC4 va permettre d'atteindre 700 km pour le modèle de 12 mètres et 600 km pour celui de 18 mètres. Iveco Bus est arrivé récemment sur ce marché, il propose le modèle Heuliez GX 337 H2 équipé d'une pile à combustible HTWO (Hyundai Motor Group) GEN 2.5 de 110 kW, de quatre réservoirs d'hydrogène (32 kg à 350 bars) positionnés en toiture, d'une batterie FPT eBS de 69,3 kWh et d'un moteur électrique Accelera (ex-Siemens) ELFA 3 de 310 kW. Son autonomie est de 450



SOLARIS URBNO 18 H2



RATP DEV À LORIENT

km dans des conditions de fonctionnement normales. Ce véhicule est assemblé dans l'usine Iveco Bus d'Annonay. Des Heuliez GX 337 H2 ont été livrés à Lorient et à La Roche-sur-Yon, d'autres sont en cours de production pour Dunkerque, Cannes et Annecy.

Des bus à hydrogène circulent sur une dizaine de réseaux de transport public en France. Plusieurs projets de déploiement d'autobus à hydrogène sont en cours ou à l'étude. Les plus avancés sont ceux de Metz où des bus articulés Solaris sont en cours de livraison et Béziers.

À noter que plusieurs projets de transition énergétique vers des bus à hydrogène ont été abandonnés. Le plus important est celui de Dijon, où la métropole a réorienté sa stratégie pour la transition énergétique vers des bus électriques à batteries.

L'utilisation de l'hydrogène s'avère pertinente pour les cas d'usages où les bus électriques à batterie affichent des autonomies insuffisantes. Mais l'amélioration des batteries, aussi bien en ce qui concerne leur densité énergétique que les temps réduits pour leur recharge, tend à limiter l'intérêt des bus à hydrogène dont le coût total de possession (TCO) reste très élevé dans tous les domaines : énergie, maintenance et prix des véhicules.

### Bus au gaz naturel : une exception française ?

Longtemps seule alternative réellement opérationnelle aux bus diesel, les bus équipés d'une motorisation fonctionnant au gaz naturel sont arrivés sur le marché à partir de la fin des années 90. Les arguments pour leur développement sont alors la réduction du bruit et des vibrations, moins d'odeurs et moins de rejets de particules. L'Etat et l'UE ont encouragé cette motorisation via des aides à l'acquisition d'autobus et des aides fiscales sur ce carburant. Il y a eu en moyenne 200 bus au gaz neufs par an entre 1998 et 2007. Deux fois moins entre 2008 et 2014.



# À L'APPROCHE DE LA RENTRÉE SCOLAIRE, NOUS VOUS PROPOSONS DES AUTOCARS PRÊTS A PRENDRE LA ROUTE

Confort, sécurité et performance sont au cœur de notre gamme. Avec la version électrique, offrez un transport scolaire silencieux, économique et respectueux de l'environnement.

Des autocars fiables pour vos élèves, aujourd'hui et pour demain.



**63**  
SIÈGES



**DISPONIBLE EN**  
DEUX LONGUEURS



**VÉHICULES EN**  
**STOCK DISPONIBLES**



**LD SB PLUS**



**LD SB E**

 100% ÉLECTRIQUE

1, Route de Bitche  
67340 Ingwiller  
FRANCE  
T: +33 3 88 89 40 16

[temsa.com](http://temsa.com)

Suivez-nous sur



**TEMSA**

## FCC MIDIBUS ÉLECTRIQUE NOVOCITI VOLT



IRIZAR - BUS TAO À ORLÉANS

L'énergie gaz naturel a ensuite connu un second souffle à partir de 2015, avec annuellement plus de 230 bus jusqu'en 2018. Ce renouveau est lié au développement de la filière du bioGNV, un gaz produit par des unités de méthanisation à partir de déchets organiques provenant des ménages, de l'agriculture ou de l'industrie. Ce biogaz est injecté dans le réseau de gaz naturel après épuration et les transporteurs peuvent acquérir des garanties d'origine pour démontrer qu'ils ont consommé du biométhane (fraction du gaz consommé d'origine renouvelable d'au moins 30% depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, 20% avant).

Sur la période allant de 2019 à 2024, on a compté en moyenne près de 800 bus au gaz neufs par an. Cette forte hausse est en grande partie liée à la politique d'investissement d'Île-de-France Mobilités dans le cadre du programme de la décarbonation des bus et aussi au renouvellement des premiers bus.

En 2025, le nombre d'immatriculations de bus neufs fonctionnant au GNV a fortement chuté avec seulement 314 véhicules. Cette baisse a plusieurs explications. La première est législative. Depuis janvier dernier, les plus grandes collectivités doivent acquérir une part de Véhicules à Très Faibles Emissions (VTFE). Cette catégorie comprend les véhicules électriques mais pas les bus au gaz. La seconde résulte des constructeurs, on observe une réduction de l'offre de bus au gaz disponibles dans leurs catalogues et des retards de livraison.

Au niveau européen, près de 2 400 bus au gaz et plus de 1 250 cars au gaz ont été livrés en 2025. Avec 956 bus et cars neufs au gaz en 2025, l'Italie est l'autre pays européen où cette motorisation est également très présente.

## Une importante flotte de bus au gaz en France

À ce jour, plus de 6 700 bus fonctionnent au GNV ou au bioGNV en France, soit 24% du parc de bus.

Parmi eux, plus de 2 200 véhicules sont en exploitation en Île-de-France et plus de 600 bus sont en commande. Ces véhicules sont exploités par 66 centres opérationnels bus franciliens équipés pour cette énergie. En 2020, le très ambitieux Plan Bus 2025 prévoyait 2 200 bus au gaz en service en 2025 pour le seul périmètre RATP.

Les flottes de plusieurs métropoles ont aussi un grand nombre de bus au gaz en service. C'est le cas à Lille (depuis 1997, près de 500 bus GNV actuellement), Toulouse (depuis 2002, près de 500 bus), Nantes (depuis 1998, 450 bus), Bordeaux (depuis 1998, plus de 300 bus), Strasbourg (depuis 1997, 200 bus), Nancy (depuis 1999, près de 200 bus), Grenoble (depuis 2002, près de 200 bus), Montpellier (depuis 2000, plus de 130 bus)...

En Europe, la France est le pays qui compte le plus de véhicules de transport en commun de personnes fonctionnant au gaz naturel (8 497 bus et cars, hors minibus/minicars), suivi par l'Italie (7 189), l'Espagne (3 820), la Suède (2 469), la Tchéquie (1 929) et le Portugal (881) d'après les données Eurostat de 2024.



SOLARIS - IDFM - LIGNE 103

## Une offre de bus au gaz qui se réduit

Désormais, seuls quatre constructeurs ont à leur catalogue des autobus équipés d'une motorisation fonctionnant au gaz naturel : Iveco Bus, MAN Truck & Bus, Isuzu et Solaris. Iveco domine très largement ce marché, suivi de MAN et d'Isuzu pour quelques unités. Solaris n'a pas livré de bus au gaz en France depuis 2021.

À noter que le constructeur allemand Daimler Buses (ex-Evobus) s'est retiré de ce marché dès 2021 avec l'arrêt de la commercialisation de son modèle Citaro NGT.

Des bus au gaz sont néanmoins proposés sur tous les segments du marché. Concernant les minibus, un seul véhicule est disponible. Il s'agit de l'Indcar Mobi City GNV, un minibus aménagé sur la base d'un châssis Iveco Daily 70C14 GNC d'une puissance de 140 ch (102 kW). Les réservoirs de gaz sont placés sous le plancher, seule la plateforme arrière est surbaissée.

Pour les midibus, il y a aussi une seule offre, celle d'Iveco Bus avec le modèle Heuliez GX 137 CNG qui existe en deux longueurs (9,5 et 10,7 m) équipé avec un moteur FPT Tector 7 CNG d'une puissance de 206 kW (280 ch). Ce véhicule a été commandé majoritairement par Île-de-France Mobilités. Les premiers exemplaires ont été livrés fin 2024.

Sur le segment phare du bus standard, Iveco Bus commercialise deux modèles, le Crossway LE City et l'Urbanway 12 (système mild-hybrid en option : boîte de vitesses automatique Voith NXT). Ces bus sont équipés du moteur FPT Cursor 9 CNG. Le modèle Urbanway 12 est le leader du marché avec des livraisons à venir à Saint-Étienne, Lens, Le Havre, Tours... MAN Truck & Bus commercialise le Lion's City 12G (système mild-hybrid en option) équipé du moteur MAN E18. Anadolu Isuzu produit le Citiport équipé du moteur Cummins L9NE6E320 de 235 kW (320 ch). Quatre bus de ce type ont été livrés en 2025 aux Rapides du Poitou. Enfin, Solaris a dans son catalogue l'Urbino 12 CNG équipé aussi du moteur Cummins L9NE6E320.

Sur le segment du marché des bus articulés, trois modèles sont commercialisés par les constructeurs : Iveco Bus Urbanway 18 (livraisons à venir à Mulhouse, Tours...), MAN Lion's City 18G (livraisons à venir en Île-de-France) et Solaris Urbino 18 CNG.

La trajectoire vers des bus zéro émission fixée par l'Europe devrait entraîner l'arrêt de la commercialisation des bus au gaz d'ici moins de dix ans. L'arrivée de la norme Euro 7 à partir de 2029 pourrait même anticiper la fin de la filière des bus au gaz si les constructeurs n'adaptent pas leurs véhicules et privilégient les bus électriques à batteries.



**En Europe, la France est le pays qui compte le plus de véhicules de transport en commun de personnes fonctionnant au gaz naturel**



## Bus diesel : encore une large gamme

L'avenir du bus à moteur diesel est plus qu'incertain en raison du cap fixé par l'UE vers des bus zéro émission en 2035. L'utilisation de carburants liquides d'origine renouvelable (XTL, B100...) n'a pas été retenue par le législateur européen.

En 2025, 30% des bus neufs en France étaient à moteur diesel, en tenant compte des versions hybrides équipées d'un système de récupération d'énergie au freinage et d'un petit moteur électrique proposées par certains constructeurs.

De 8 à 10,5 mètres, le segment du midibus diesel est couvert uniquement par les industriels turcs : Otokar Vectio C, Tamsa MD9 LE, Isuzu Novociti Life, Isuzu Citibus. Iveco Bus propose une version raccourcie du Crossway, le Iveco Bus Crossway LE City 10 et de la même manière, Daimler Buses commercialise le Mercedes-Benz Citaro K.

Sur le segment majeur du bus standard (12 mètres) à moteur diesel, les principaux modèles vendus en 2025 ont été l'Isuzu Citiport, les Mercedes-Benz Citaro et Conecto (avec ou sans dispositif hybride), l'Iveco Urbanway (hybride ou non), mais aussi quelques modèles à plancher low-entry comme l'Iveco Crossway LE.

Les bus articulés à moteur diesel sont désormais rares dans les immatriculations. En 2025, seulement quelques exemplaires du Mercedes-Benz Conecto G et de l'Iveco Bus Urbanway 18 hybrid.

## Minibus : le thermique résiste

Le segment des minibus est bien différent des autres gabarits, aussi bien par les acteurs présents que par son très fort dynamisme en 2025, avec plus de 280 exemplaires neufs, un record. Deux types de minibus existent : les dérivés de véhicules utilitaires légers transformés par des carrossiers qui commercialisent leurs véhicules en direct ou via des revendeurs ; et les minibus produits par des constructeurs de bus.

Il s'agit probablement des véhicules qui sont les plus simples à électrifier. L'offre est abondante, les infrastructures de recharge nécessaires restent légères. Étonnamment, en 2025 le minibus à moteur thermique reste encore dominant avec 54% de part de marché pour ceux à moteur diesel et 7% à motorisation gaz naturel. Les minibus électriques ont représenté seulement 38% des immatriculations.

Dans cette catégorie, on distingue plusieurs types de modèles en fonction de leur capacité : jusqu'à 22 places et plus de 22 places.

Dans la première catégorie, le leader est le Karsan e-Jest, un modèle qui a vu récemment son autonomie s'améliorer avec de nouvelles batteries NMC.

Dans la seconde, le Bluebus de 6 mètres a dominé le marché en 2025. En 2026, les parts de marché vont évoluer avec notamment la montée en puissance des modèles Otokar eCentro C, Tremonia City 45 Electric (sur base Mercedes-Benz Sprinter), Altas Novus Cityline (également sur base Sprinter), Altas Novus City V7, Renault Master Citybus E-Tech, Omnistar W-Smile E7, Yutong E7S et Urbaneo City 6.



**En 2025, les acquisitions d'autobus ont été réalisées à plus de 60% par des acheteurs publics dont une grande partie via une centrale d'achat.**



MAN - BUS TRAM MONTPELLIER

## **Acquisitions de bus : les acheteurs publics dominent**

En France, le parc d'autobus est détenu par les autorités organisatrices ou leurs opérateurs internes à plus de 75%, le solde l'est par les transporteurs privés.

Avec 8 700 bus, Île-de-France Mobilités détient de très loin le plus grand parc de France. Le deuxième parc de bus est celui de Sytral Mobilités : un peu plus de 1 000.

Les besoins de renouvellement dans les prochaines années du parc de bus en France sont élevés. Depuis quelques années, le taux de renouvellement est en baisse alors que le volume reste stable à 26 000 bus. Il en résulte une augmentation de la moyenne d'âge.

Pour acquérir des bus, les acheteurs publics peuvent soit passer leurs propres marchés soit s'appuyer sur une centrale d'achat qui a contractualisé des accords-cadres avec des constructeurs ou des revendeurs.

Deux centrales d'achat proposent des autobus : l'UGAP piloté par l'État et la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP), un service proposé par AGIR Transport.

Ces centrales d'achat font évoluer leurs référencements en fonction des évolutions développées par certains constructeurs afin de proposer une offre la plus large possible. C'est ainsi qu'en 2018 la CATP a créé un lot « bus électriques à faible rayon de braquage », que l'UGAP a ajouté un lot « navette urbaine modulaire à motorisation électrique, d'une capacité totale strictement inférieure à 15 places (hors poste de conduite), d'une longueur strictement inférieure à 5 mètres » en 2015, ou bien encore que l'UGAP, dans son appel d'offres en cours, a ajouté un lot intitulé « autobus articulé à motorisation électrique, d'un poids total à vide en ordre de marche strictement inférieur à 15 tonnes, d'une longueur comprise entre 17 mètres et 19 mètres ».

Concernant l'acquisition de bus électriques, deux stratégies sont possibles : acquérir séparément les véhicules, l'infrastructure de recharge et les outils de supervision, ou bien passer un marché global. Le choix d'un groupement permet d'avoir un système clés en mains sans risque d'incompatibilité entre les véhicules, les bornes et la supervision.

En fonction de la stratégie retenue, on constate que le nombre d'offres déposées par les industriels est très différent : Rennes Métropole a eu 12 offres pour un lot d'acquisition de bus articulés électriques (attribué à Daimler Buses France) ; en revanche, Limoges Métropole a eu une seule offre (Iveco France) pour son marché d'acquisition de bus électriques et systèmes de charge en ligne.

La transition du parc d'autobus vers des bus électriques est donc bien engagée. L'offre est désormais mature. La récente augmentation des prix des carburants fossiles renforce la pertinence du remplacement de ces véhicules puisqu'il existe des alternatives adaptées.



# Otokar, le spécialiste turc des cars et bus

**Fondée en 1963, Otokar est leader du marché turc des autobus depuis 17 années consécutives, et figure parmi les constructeurs pionniers de véhicules utilitaires en Turquie. Il est aussi un acteur majeur du marché européen.**

TEXTES : PIERRE COSSARD

Otokar est une filiale de Koç Holding, le plus grand groupe industriel de Turquie, qui emploie 131 000 personnes. Koç Holding est d'ailleurs la seule entreprise turque figurant au classement Fortune Global 500 et possède plus de 130 sites de production et filiales à l'étranger.



Otokar est cotée à la Bourse d'Istanbul (BIST). Elle bénéficie d'une notation de gouvernance d'entreprise de 96,93/100, témoignant de son engagement en matière de transparence et de responsabilité. En 2025, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 1,2 milliard de dollars, dont 789 millions de dollars à l'export, soit 66 % de son chiffre d'affaires total. Aujourd'hui, Otokar est présente sur les cinq continents et exporte des véhicules utilitaires dans plus de 60 pays, avec une gamme d'autobus et de camions légers. Disposant d'un réseau de plus de 300 points de vente et de service après-vente, Otokar possède des filiales en Europe, notamment en France, en Italie, en Allemagne et en Roumanie. Aujourd'hui, plus de 66 500 bus et autocars Otokar circulent sur les routes et, pour le marché hexagonal, un certain nombre de modèles sont désormais référencés par la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP).



## LA GAMME OTOKAR

- En motorisation diesel, le constructeur propose une gamme complète : Centro, Sultan\*/Navigo (Sultan Comfort, Mega, LF, Giga, Navigo C, U, T), Doruk\*/Vectio (Doruk LO, T, Vectio C, U), Ulyso T, Kent (LF, U, C, articulé, XL, Territo U).
- Concernant les énergies alternatives, Otokar est présent sur tous les secteurs : e-Centro, e-Kent, e-Kent articulé, e-Territo, Kent hydrogène et Kent hybride pour l'électrique. Kent CNG et Kent articulé CNG pour le gaz. Pour sa gamme électrique à batteries, Otokar produit ses propres batteries pour le e-Kent, se fournit aussi en batteries chez le chinois CATL, et, pour le marché français, travaille avec Forsee Power, notamment pour le e-Territo. Toujours pour la gamme électrique, Otokar peut aussi se positionner comme « un pont » entre le client potentiel et un organisme financier.

\*Nom donné au véhicule sur le marché turc.



OTOKAR - LE CENTRE D'ESSAIS DE COMPATIBILITÉ ÉLECTROMAGNÉTIQUE (CEM/EMI)

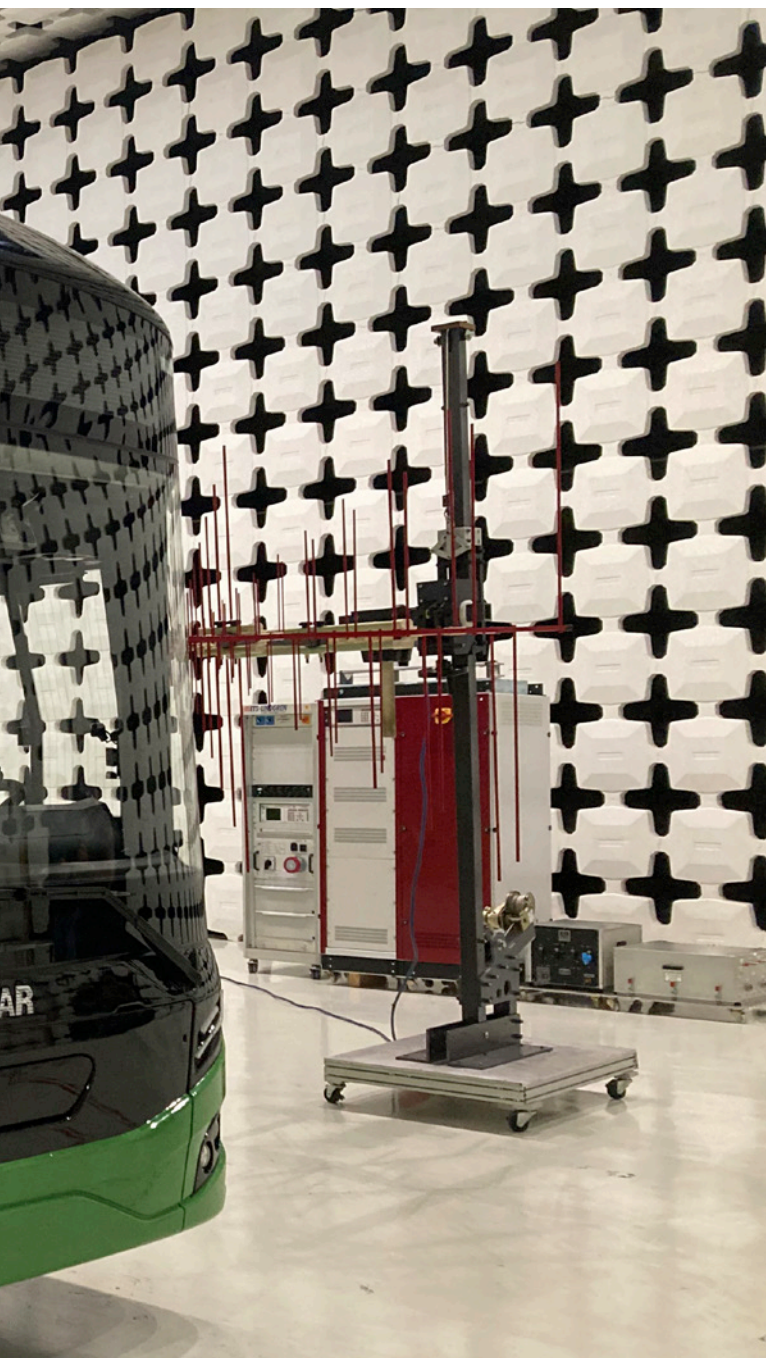


“

**En 2025, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 1,2 milliard de dollars, dont 789 millions de dollars à l'export, soit 66 % de son chiffre d'affaires total**

## Un adepte du mix-énergétique

Otokar, qui se présente comme un intégrateur, et ne produit pas de motorisations, conçoit et fabrique une gamme d'autobus donnée comme la plus étendue de Turquie, comprenant des autobus urbains, interurbains et touristiques d'une longueur de 6 à 21 mètres et de capacités variables. L'industrielle, qui ajuste son offre aux réalités du marché, propose des versions électriques, au GNV, hybrides et à pile à combustible hydrogène. Outre le lancement de nouveaux modèles, Otokar, avec 4% de son chiffre d'affaires consacré à la R&D en 2025, poursuit aussi ses efforts de développement de véhicules à carburants alternatifs. L'usine Otokar est située à Arifiye, dans la province de Sakarya, à deux heures de route d'Istanbul. Ce complexe de 552 000 m<sup>2</sup> de surface de production couverte compte, d'après le constructeur, parmi les sites de production de véhicules utilitaires les plus performants au monde. Le site, qui emploie 3600 personnes, dispose d'une capacité de production de 6000 véhicules par an. Concrètement, le site a vu la production de 4500 véhicules l'an passé, en comptant les productions en sous-traitance pour Iveco Bus et Daimler Buses. Le Mercedes-Benz Conecto sera d'ailleurs produit sur le site à partir de septembre 2026. Par ailleurs, l'usine produit aussi quelque 1500 camions et pick-up, notamment sous la marque Foton, objet d'un autre contrat de sous-traitance.







### Une usine adaptée aux réalités des marchés

Otokar a récemment investi massivement dans la modernisation et l'optimisation de ses lignes de production, en faisant notamment appel à d'anciens responsables de chez Daimler. L'objectif principal de cette démarche était d'améliorer l'efficacité et la flexibilité du site.

Cette évolution permet la production en série, sur deux lignes, la première dédiée aux autobus et autocars de différentes tailles et carrosseries, la seconde aux minibus. Grâce à un travail important de planification, ces lignes accueillent aussi bien des versions diesel que celles avec des carburants alternatifs. Il en résulte une exécution plus rapide et plus flexible des commandes de flottes mixtes, avec des délais de livraison plus courts et une gestion des stocks simplifiée. La marque annonce d'ailleurs un délai de 6 mois pour la livraison d'un modèle dit « simple », et de 8 mois pour les plus complexes. L'usine est équipée de bains cataphorèses, de cabines de peinture à basse température, mais aussi d'une chambre d'essais climatiques avec dynamomètre, le plus grand centre d'essais de compatibilité électromagnétique (CEM/EMI) de Turquie et un simulateur routier hydraulique.



# Negobus, les mini et midibus version Basque !

**Le distributeur basque de mini et midi Negobus, a organisé fin mars une journée portes ouvertes en collaboration avec le constructeur roumain Aveuro. Une occasion de faire le point sur les développements de ce spécialiste.**

TEXTES : PIERRE COSSARD

## LE PARC DE VÉHICULES DISPONIBLES À LA VENTE



Le principal objectif de l'événement qui s'est déroulé le 16 mars dernier consistait à présenter aux opérateurs locaux venus en nombre les nouveaux modèles électriques à batteries e-Hipocampus et e-City-campus distribués par Negobus. Le distributeur en a aussi profité pour présenter le plus classique Hipomobil 2. Trois véhicules construits en Roumanie par Aveuro sur base e-Sprinter, et distribués en France par le spécialiste basque.

Une occasion aussi pour Koxe Barbier, DG de Negobus, de rappeler que l'entreprise basée à Hasparren (dans ses nouveaux locaux depuis 6 ans) est spécialisée depuis de nombreuses années dans la distribution de plusieurs marques de minibus et minicars : Aveuro bien sûr, mais aussi Ferqui (Espagne), EVM (GB), Tremonia (Allemagne), et Ford.

Pour l'occasion, Negobus avait aussi invité un représentant d'Hellio, qui propose des solutions de maîtrise de l'énergie, de décarbonation et de production d'énergies renouvelables au service des entreprises. Mais Hellio s'est aussi spécialisé dans le montage des dossiers de Certificats d'Economie d'Energie, d'où sa présence.



KOXE BARBIER, DG DE NEGOBUS

LES OPÉRATEURS LOCAUX ÉTAIENT AU RENDEZ-VOUS



## Investissements dans le SAV

L'entreprise Negobus, créée en 2006, a aussi lancé une filiale, Laminak\* Bus Service, détenue à 50/50 avec Bacqueyrisses. Elle est spécialisée dans la réparation et la vente de pièces détachées toutes marques d'autocars, et plus particulièrement des minicars et minibus, qu'il s'agisse de modèles d'origine constructeur ou de véhicules carrossés.

Laminak Bus Service dessert le secteur du Pays Basque avec son service d'atelier, de réparation, d'installation et de vérification d'éthylotest TCP, et tout le territoire français pour la vente de pièces détachées.

Dans une ambiance conviviale, les opérateurs présents ont enfin pu se confronter à la conduite de l'e-Hipocampus sur les routes de l'arrière-pays. Une première prise en mains d'un véhicule électrique à batteries pour quelques-uns, qui ont non seulement pu jauger de la facilité d'usage, mais aussi des capacités de récupération d'énergie au freinage, sachant que dans sa version à 16 passagers (plus un UFR), ce modèle est donné avec une autonomie de 463 kilomètres.



LES LAMINAK EN ACTION

En 2025, Négobus a livré 148 véhicules neufs à ses clients. Dans le détail, il s'agissait d'abord de 72 Aveuro, dont les modèles les plus demandés furent des scolaires, les Hipocampus 22 et 33. Le distributeur a aussi commercialisé 26 Ford, essentiellement des Transit 17 et Shuttle ; 20 Ferqui, plutôt des Sunset 24 dédiés au tourisme ; 16 EVM, des Elegance et des Classic 22 ; 8 Tremonia, des Transfer et des City 45...

\*Le Laminak est une sorte de lutin basque qui vit sous terre ou près des cours d'eau, fuit la lumière, et a qui l'on attribue souvent des talents de réparation, notamment des ponts...

DU 25 AU 26

JUIN 2026

PREMIÈRE  
EDITION

  
**CAR & BUS EXPO  
ULTRAMARINS**



# GUADELOUPE

Caribbean Business Center de Baie-Mahault

Ils seront présents :



AVEC LE SOUTIEN DE :



Laurence Fournet - Tél : 07 82 22 45 14  
laurence.caretbusnews@gmail.com

Yann Saint-Denis - Tél : 06 26 23 74 94  
yann@lesclesdelevenement.fr




# À TRAVERS LES CAMPAGNES, SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE OU POUR LA PROCHAINE EXCURSION.

**Le nouvel eIntouro 100% électrique.** Prêt pour toutes les missions.  
Plus d'informations sur [www.mercedes-benz-bus.fr](http://www.mercedes-benz-bus.fr)

**Mercedes-Benz**  
The standard for buses.\*



\*La référence du bus et du car

 et Mercedes-Benz sont des marques de Mercedes-Benz Group AG