

## **Ile-de-France. La conversion massive au bus électrique en question**

Devant l'Association des usagers des transports d'Ile-de-France, le jeudi 7 juillet, Laurent Probst, directeur général d'Ile-de-France Mobilités (ex-Stif), a fait part de ses doutes sur la conversion rapide et massive au bus électrique, dont les premiers grands appels d'offres de la RATP sont attendus en fin d'année. Selon lui, comme nous le relate Marc Péliissier, président de l'AUT-IDF, qui assistait à la rencontre, *« le plan bus 2025 RATP n'a jamais été validé par Ile-de-France Mobilités »*. Et, pour le directeur général d'Ile-de-France Mobilités, toujours selon Marc Péliissier, au lieu de 80% électrique et 20% gaz, l'objectif *« devrait plutôt être 80 % gaz et 20 % électrique »*. Cela dit *« la solution n'est pas simple non plus et l'adaptation des dépôts au gaz, quand elle est possible, se heurte à de longs délais »*. Même si l'inversion des objectifs 80/20 n'est pas une délibération d'Ile-de-France Mobilités et relève de la formule, elle prolonge de nombreux doutes portant sur la maturité du mode électrique. Doutes anciens. Les services du Stif n'étaient pas chauds pour une conversion rapide et massive au bus électrique, répondant à l'objectif de sortie du diesel alors fixé par les élus, Jean-Paul Huchon et Pierre Serne en tête. Les services techniques de la RATP étaient aussi réticents à l'objectif que Pierre Mongin, en phase avec le conseil régional, avait imposé à son entreprise. Un objectif économique a alors été fixé : parvenir, sur la durée de vie des matériels à un coût équivalent pour le bus électrique au bus diesel Euro VI. Selon les retours d'expérience dont on fait état, cet objectif tient toujours de l'incantation. Elisabeth Borne, alors PDG de la RATP, avait en 2016 reconnu devant le Cercle des transports que l'on pouvait espérer se rapprocher économiquement du bus hybride, mais que le diesel n'était pas encore en ligne de mire. Un bus hybride dont le bilan économique n'est d'ailleurs pas satisfaisant aux yeux d'Ile-de-France Mobilités, et qui n'apparaît pas comme une panacée d'un point de vue écologique... Valérie Pécresse, à la tête de l'exécutif régional et de l'autorité organisatrice des transports, s'est pour sa part montrée constamment prudente sur le mode électrique, fixant l'objectif de bus propres, mais se disant ouverte aux diverses solutions techniques.

Reste que d'ici la fin de l'année 2018 six lignes de bus dans la région seront entièrement équipées de bus électriques. Et l'acquisition de bus propres va connaître une forte accélération fin 2017. La RATP et Ile-de-France Mobilités vont alors, comme prévu, lancer un grand appel d'offres, pour des bus électriques mais aussi au biogaz. Parallèlement, Ile-de-France Mobilités va lancer un appel d'offres en moyenne et grande couronne, en s'associant à la Centrale d'achat du transport public. Une CATP, créée en 2011 par des élus locaux et des techniciens de collectivités territoriales, et dirigée par Arnaud Rabier, à laquelle l'ex-Stif a décidé d'adhérer.

Avant le lancement des appels d'offres, comme le précise un communiqué commun d'Ile-de-France Mobilités et de la CATP de ce lundi 17 juillet, *« un test d'achat de plusieurs centaines de bus d'un gabarit de 12 mètres s'appuyant sur l'expertise de la centrale d'achat CATP sera d'abord réalisé. Ces acquisitions seront réparties sur trois ans maximum et les bus livrés aux exploitants dès 2019. Ce marché test permettra d'acquérir des véhicules de tout type de motorisation alternative au diesel telle que le bioéthanol, l'électrique ou le GNV. Il devra également confirmer la pertinence pour Ile-de-France Mobilités d'acheter en direct les matériels roulants bus »*. Les bus de Grande Couronne étaient jusqu'à présent achetés par les nombreux exploitants.

Lors de la réunion avec l'AUT-IDF, Laurent Probst est aussi revenu sur les questions de signalétique dans la région, via la mise en œuvre de la Charte des modes élaborée par le Stif. Une charte qui a fait couler pas mal d'encre, puisqu'elle prévoit la disparition du terme « RER » au profit de « train » ; ou du M au profit de « métro ». La mise en œuvre de la Charte des modes dans la région coûterait *« environ 100 millions d'euros sur dix ans »*. Prudence donc. Laurent Probst a souligné que la mise en œuvre de la Charte des modes n'était pas un engagement de Valérie Pécresse et qu'il se donnait encore quelques mois pour décider de sa mise en application ou non, éventuellement amendée et de ce fait moins coûteuse.

Sur la gestion des colis suspects, Ile-de-France Mobilités a accordé 1,5 million d'euros par an à Transilien pour déployer 20 équipes cynophiles. L'autorité organisatrice des transports est prête à faire de même avec la RATP. Mais l'entreprise poursuit son expérimentation avec seulement trois équipes cynophiles sur tout son réseau... *« C'est incompréhensible pour nous »*, a dit Laurent Probst aux adhérents de l'AUT-IDF.

Enfin, concernant la possibilité de faire une correspondance bus /métro avec le même ticket — vieille revendication des usagers —, Laurent Probst a donné la facture. Environ 60 millions d'euros par an. Mais, cette fois, s'agissant d'un engagement de Valérie Pécresse, cela *« sera mis en œuvre avant la fin du mandat »*.