

# Ile-de-France : la lente révolution des transports

**TRANSPORT** Si l'arrivée de nouveaux RER est saluée, les projets de bus électriques ou de pistes cyclables sont plus polémiques.

RER, bus, vélos... Les modes de transport franciliens font leur mue. Mercredi, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a officiellement attribué le contrat pour la production des RER nouvelle génération au consortium Alstom-Bombardier et confirmé une première commande de 71 rames pour les lignes de RER D et E. Les constructeurs promettent plus de confort, et jusqu'à 25 % de passagers supplémentaires par rame. Les usagers devront toutefois patienter jusqu'à 2021 pour les premières mises en circulation. La ligne de bus électriques

express promise par la Mairie de Paris le long des berges de Seine est, elle, annoncée pour 2018, mais ne s'annonce pas comme un long fleuve tranquille, avec notamment de fortes divergences avec le STIF. La Ville est également critiquée pour son plan Vélo, ambitieux, mais qui a pris un an de retard. La Mairie promet toutefois des travaux dès le mois de mars. Anne Hidalgo s'était engagée dans ses promesses de campagne à un taux de 15 % des mobilités réalisées à vélo dans la capitale en 2020, contre 5 % actuellement.

## MOBILITÉ



Les rames du X'trapolis Cityduplex pourront transporter jusqu'à 1.860 passagers et circuleront à partir de 2021. Photo Alstom

# Le transport francilien prépare sa révolution

- La région Ile-de-France a officialisé la commande de nouveaux trains RER.
- Ceux-ci pourront transporter jusqu'à 25 % de voyageurs supplémentaires.

Lionel Steinmann  
@lionelsteinmann

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a attribué mercredi le contrat pour la production des trains RER nouvelle génération au consortium Alstom-Bombardier, qui restait le seul concurrent en lice depuis la mise hors jeu de l'espagnol CAF. Une commande qualifiée d'« historique » par Valérie Péresse, la présidente de la région, du fait de son montant potentiel : 3,75 milliards d'euros pour 255 rames. Dans l'immédiat, la première phase du contrat porte sur 71 rames pour un coût de 1,55 milliard.

Faute de suspense sur le vainqueur de l'appel d'offres, la conférence de presse du STIF a surtout permis de présenter les caractéristiques de ce nouveau train, dont les premières rames commenceront à circuler à partir de 2021. Baptisé X'trapolis Cityduplex (un nom sans

doute destiné à faire un très bon score au Scrabble !), ce nouveau matériel a été spécifiquement conçu pour le trafic en zone dense. Il comportera deux niveaux et sera de type « boa » (sans séparation entre les voitures).

Ses larges portes sont destinées à fluidifier au maximum les entrées et sorties des passagers (l'une des principales causes de retard en heure de pointe en Ile-de-France). Les rames longues de 112 ou de 130 mètres, pourront transporter jusqu'à 1.860 passagers, soit 25 % de plus qu'aujourd'hui sur la ligne D, ce qui sera nécessaire pour faire face à la croissance attendue du trafic, de l'ordre de 3 % par an en moyenne selon Valérie Péresse. L'an dernier, avec le dézonage du passe Navigo, le nombre de voyageurs en Ile-de-France a même bondi de 7 %.

Par ailleurs, le train comportera trois « espaces de voyage distincts », avec des caractéristiques adaptées au temps de trajet des voyageurs :

« Nous attendons, après la phase de rodage, un gain de régularité de 5 à 7 points grâce à ce nouveau matériel. »

GUILLAUME PEPEY  
Président du directoire de la SNCF

« des zones plates-formes pour voyager debout lorsque le trajet est très court et qui permettent de circuler facilement comme dans un métro ; des zones basses mixtes (debout ou assis) pour un trajet inférieur à vingt minutes ; et, en hauteur, des espaces au confort de type régional avec plus de places assises pour les voyages plus longs », détaille le STIF. Une polyvalence destinée à satisfaire aussi bien les passagers qui mon-

tent pour trois stations que ceux qui embarquent pour une heure de trajet. Les deux constructeurs promettent, enfin, une performance des systèmes de climatisation équivalente de celle d'un train grande ligne et des caméras de vidéoprotection sur l'ensemble du train. La consommation d'énergie devrait être réduite de 25 % par rapport aux générations précédentes de matériel et le temps pour accélérer ou freiner à l'approche des gares sera réduit. « Nous attendons, après la phase de rodage, un gain de régularité de 5 à 7 points grâce à ce nouveau matériel », s'est réjoui Guillaume Pepey, le patron de la SNCF.



**À NOTER**  
Selon Alstom et Bombardier, 2.000 salariés, répartis sur 9 sites en France, travailleront à la production de ce nouveau train.

## Les commandes de TGV promises après l'affaire Alstom se font attendre

Les conseils d'administration de la SNCF tenus en décembre et janvier n'ont pas abordé le sujet, contrairement à ce qu'avait annoncé le gouvernement.

Si le plan de charge des usines françaises d'Alstom a repris un peu de tonus grâce à la commande de RER nouvelle génération officialisée mercredi (lire ci-dessus), les engagements de commandes de TGV pris pour assurer la pérennité du site de Belfort ne se sont, eux, toujours pas concrétisés.

Début octobre, le gouvernement avait annoncé une commande de 6 rames par la SNCF pour renouveler le matériel de la ligne Paris-Milan, et une autre, atypique, de 15 rames, effectuée par l'entreprise publique pour le compte de l'Etat et qui a fait couler beaucoup d'encre. Ces TGV doivent en effet circuler sur des lignes classiques entre Bordeaux et Marseille, « par anticipation de l'arrivée des lignes à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan », expliquait alors l'exécutif, lesdites LGV ne devant pas être construites avant

2024 au mieux. Le 28 novembre dernier, la formalisation de ces engagements semblait en bonne voie. La commande des 6 rames pour Paris-Milan « sera inscrite au conseil d'administration de SNCF Mobilités de décembre », indiquait un communiqué du secrétariat à l'Industrie, et celle des 15 rames « sera soumise [...] en janvier 2017 ».

### Chacun se renvoie la balle

Pourtant, aucun des deux sujets n'a été abordé, ni au conseil d'administration de décembre, ni à celui de janvier qui s'est tenu mercredi. Interrogé par « Les Echos », Bercy se veut rassurant et assure que les engagements ne sont pas remis en cause, même si « des discussions techniques, pour caler les modalités », entre la SNCF et Alstom, ont nécessité un report. L'entreprise publique, de son côté, indique qu'elle attend la décision de l'Etat pour passer la commande desdites rames, puisque c'est la puissance publique qui doit les financer.

Chacun s'enchevêtre donc se renvoyer la balle et l'échéance de la présidentielle, à la suite de laquelle le futur exécutif ne se sentira pas forcément



Faire circuler des TGV au lieu de trains Intercités classiques génère un surcoût de l'ordre de 30 %, Photo RGA/RÉA

comptable des promesses passées, se rapproche. Selon un expert, le besoin de la SNCF de 6 rames pour la ligne Paris-Milan est avéré, mais les discussions continueraient d'achopper sur le prix : pour accepter celui concédé sous la pression du gouvernement, Alstom jugerait nécessaire de sécuriser au préalable la commande des 15 rames d'Etat. De son côté, le constructeur se refuse à tout commentaire.

Selon une autre source, plusieurs problèmes opérationnels posés par

la commande de ces rames pour la ligne Bordeaux-Marseille n'ont toujours pas été soulevés. Par exemple, les centres de maintenance situés sur cette ligne ne sont pas conçus pour entretenir des rames TGV. Y remédier pourrait nécessiter jusqu'à 50 millions d'investissement. Par ailleurs, faire circuler des TGV au lieu de trains Intercités classiques génère un surcoût de l'ordre de 30 %, ce qui creusera le déficit de ces lignes dans les comptes de la SNCF. — L. S.

# Les cyclistes critiquent le plan vélo parisien qui a pris un an de retard

**Pour l'association Paris en selle, seuls 4 % des aménagements cyclables ont été réalisés. La mairie promet des travaux dès mars.**

**Matthieu Quirot**  
@MQuirot

« 2017 sera l'année de la bicyclette », a promis vendredi dernier le maire de Paris, Anne Hidalgo, lors de ses vœux. Il y a un an, la rime était moins saillante mais l'adjoint aux transports, Christophe Najdovski, avait déjà clamé une « année vélo » en 2016. « Nous avons un an de retard », admet-il aujourd'hui, tout en promettant les vrais premiers coups de pioche en mars-avril.

Des engagements qui ne suffisent plus aujourd'hui aux associations de cyclistes. Dans quelques jours, Paris en selle communiquera son premier bilan de l'avancement du plan. Verdict : seuls 4 % des travaux prévus ont eu lieu, à quelques semaines de la mi-mandat.

Son président, Charles Maguin, doute désormais de la tenue des engagements de campagne de la mairie, à savoir 15 % des mobilités réalisées à vélo en 2020, contre 5 % actuellement. L'association dénonce, en particulier, l'abandon de la piste de l'avenue du Général-

Leclerc, entre Denfert-Rochereau et la porte d'Orléans. Cet axe fait partie des 3 autoroutes à vélo du réseau express longeant la Seine et reliant le Nord et le Sud. Or, sur cette avenue, la mairie a réduit l'auto-route à un simple couloir de bus. Paris en selle l'interprète comme le premier signe d'un renoncement : « Nous craignons une révision à la baisse de l'ambition. Pour convaincre les Parisiens de pédaler, il faut leur offrir des voies sécurisantes, ce qui

n'est pas le cas des couloirs de bus qu'empruntent aussi les taxis », remarque Charles Maguin. Et de prendre pour exemple le réseau de Londres où, en dix ans, pas moins d'un milliard d'euros ont été investis dans un réseau très ambitieux. « Aux heures de pointe, certaines pistes absorbent l'équivalent de 63 bus à deux étages par heure », vante-t-il.

## Manque de compétence et de culture cycliste

La Mairie de Paris justifie son retard par les négociations qui se sont déroulées depuis un an avec la préfecture de police sur la réforme du statut de la ville. L'association pointe, elle, plutôt un manque de compétence et de culture cycliste de l'administration municipale. Elle regrette aussi que le réseau soit sacrifié dans la négociation en cours entre le STIF, l'autorité régionale des transports, et la mairie.

Le président de Paris en selle salue néanmoins le nouveau discours offensif d'Anne Hidalgo : « C'est la première fois qu'un projet cycliste est assumé aussi fièrement politiquement. » Il espère obtenir un sursaut de l'exécutif lors d'une nouvelle rencontre ce jeudi. La mairie assure que, à l'été, débutera l'aménagement clef des Champs Elysées et de la rue de Rivoli. ■

## Les chiffres clefs

# 140

**MILLIONS D'EUROS**

Le plan vélo dévoilé mi-2015 prévoit 63 millions pour les seules pistes cyclables.

# 80

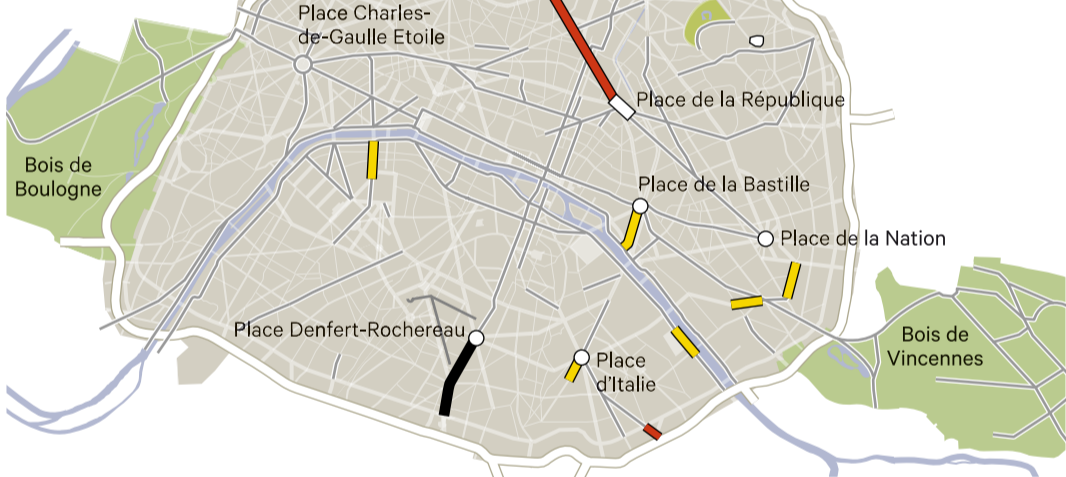
**KM D'AMÉNAGEMENTS**

La moitié du linéaire annoncée porte sur la simple mise en double circulation des rues en zone 30 km/h.

## Premier bilan de l'observatoire Paris en selle

Réseau...

- ... réalisé satisfaisant
- ... réalisé non satisfaisant
- ... abandonné



« LES ÉCHOS » / SOURCE : PARIS EN SELLE

# Le projet de bus électrique express sème le trouble au niveau régional

**Paris a pris de court le STIF avec son projet de bus articulé en site propre. Les négociations s'annoncent ardues.**

**Denis Fainsilber**  
dfainsilber@lesechos.fr

Le projet de nouvelle ligne de bus 100 % électriques dans Paris, annoncé par la maire Anne Hidalgo lors de ses vœux aux élus le 6 janvier, longera certes les berges de Seine mais ne s'annonce pas comme un long fleuve tranquille. Il a pris de court le STIF, l'autorité organisatrice des transports publics d'Ile-de-France, émanation de la région et interlocuteur obligé sur ces sujets.

« Je découvre ce projet de "trambus Olympique", ce n'est pas le projet qu'on a travaillé depuis des mois avec la Ville », a ainsi réagi Laurent Probst, le directeur général du STIF. Le nouveau concept, devant en principe être étudié dans le détail en 2017 pour une mise en service progressive dès 2018, est voué à remplacer l'actuelle ligne de bus 72. Celle-ci relie le parc de Saint-Cloud à l'Hôtel de Ville et est pénalisée en termes de ponctualité par la fermeture de la voie sur berge rive droite depuis juillet dernier. Ni le matériel envi-

sagé par Paris ni même le parcours aller-retour ne correspondent aux discussions précédentes, affirme-t-on chez l'organisme régional, présidé par Valérie Pécresse. « Or le STIF est responsable des acquisitions de bus et décide du service. Il faudra donc un accord », insiste son dirigeant.

## Outre les divergences, reste à déterminer qui pourrait fournir des bus électriques en version articulée de deux, voire trois modules.

Pour remplacer le bus actuel à moteur Diesel et prolonger le service jusqu'à la gare de Lyon dans un premier temps, le STIF prévoyait de commander 30 bus électriques d'une longueur normale de 12 mètres, comme ceux déjà exploités sur la ligne Etoile-Porte de Clignancourt, avec des bus Bolloré. « Pour nous, le projet, c'était ça », remarque Laurent Probst. Et la future ligne devait continuer d'emprunter la rue de Rivoli dans le sens est-ouest, comme aujourd'hui. Mais la Mairie de Paris se montre

nettement plus ambitieuse. Elle songe à l'équiper de bus en version articulée de deux, voire trois modules (soit de 18 ou 24 mètres de long), à aménager la voirie afin de lui donner la priorité aux intersections et, surtout, de l'installer sur deux voies opposées en site propre sur le même axe routier, en l'occurrence les quais hauts, ce qui aurait pour effet de réduire drastiquement l'espace restant pour les voitures.

Au-delà de ces divergences, reste encore à déterminer qui pourrait fournir un matériel à plancher plat de ce type. Bolloré semble hors-jeu. La Mairie songe, semble-t-il, au belge Van Hool. Ce dernier n'a livré pour l'instant que deux exemplaires 100 % électriques à Hambourg, mais équipe d'autres agglomérations avec des versions voisines, dont Metz avec un bus articulé hybride-diesel. Si les performances des batteries s'avèrent insuffisantes – et la RATP aura son mot à dire sur le sujet –, les alternatives seraient deux constructeurs chinois, Yutong et BYD. Un choix qui poserait un problème d'affichage politique. « A ce stade, on ne connaît pas le prix de ces bus, il n'y a donc pas de financement », ajoute le dirigeant du STIF. Les discussions, qui ne font que commencer, s'annoncent tendues. ■