

Bus propres: les industriels vont-ils embrayer ?



Lion's City , le bus propre fabriqué par MAN.

Pas simple, la position de la RATP sur la délicate question des bus propres. D'un côté, Ségolène Royal, Anne Hidalgo et les Verts rivalisent dans l'affichage d'exemplarité écologique. De l'autre, l'autorité organisatrice, le Stif, entend mener dans l'ordre et le respect des réglementations et des budgets la transition vers le tout-électrique en 2025. Et au milieu, l'aurait-on oublié, quelques solides réalités industrielles et techniques – n'en déplaise aux politiques, l'intendance ne suit pas au simple claquement de doigts.

C'est la première grande différence avec la position tenue depuis un an par Pierre Mongin: la migration des parcs et des installations n'est pas une si mince affaire. L'ex-PDG de la RATP, tout à sa volonté de coller aux desiderata politiques, minimisait l'enjeu de la maintenance et de l'adaptation des sites; Marie-Claude Dupuy, la nouvelle responsable du dossier, ex-DG de l'Andra (agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs), souligne que **«la transformation des 25 dépôts bus, la plupart centenaires, devra se faire dans le respect de toutes les réglementations: sécurité, incendie, installations classées etc.»** Pas si simple, donc, et aucun chiffrage précis n'est encore établi.

Les bus propres, ce n'est donc pas seulement la question des véhicules eux-mêmes, même si elle est essentielle. De ce point de vue, la stratégie de la RATP est claire: elle espère que les majors français et européens ne pourront pas résister à l'appel naissant (et pressant) du marché. Pour ce faire, outre son accord déjà conclu avec Bolloré pour l'équipement intégral d'une ligne en 2016, **elle n'a pas hésité à afficher haut et fort à Milan, au salon UITP 2015, trois nouveaux partenariats qui ne respirent pas vraiment la réindustrialisation de la France: Ebusco** (un attelage néerlandais-chinois), **YuTong-de Dietrich Carebus** (franco-chinois), **Solaris** (polonais). Sur deux lignes (la 21 et la 147), des modèles seront expérimentés en circulation réelle, et conformément à un cahier des charges RATP – hors de question, pour Marie-Claude Dupuy, de servir de vitrine marketing: l'important est de vérifier l'aptitude des matériels électriques à répondre aux réalités du trafic et de l'exploitation.

Les grands constructeurs, eux, n'ont pas encore digéré l'accélération de la migration vers l'électrique, alors qu'ils avaient investi des fortunes dans la filière Euro 6. Vont-ils succomber aux promesses du marché (4500 véhicules pour la seule RATP), inquiets de la concurrence de Yutong et de l'agilité des petits industriels? Ou espèrent-ils encore une sorte de bégaiement de l'histoire politique? Ainsi, la définition par décret du bus à faible émission pourrait permettre au gouvernement de verser discrètement un peu d'eau dans son vin, ou plutôt de diesel dans son tout-électrique... Par ailleurs la nouvelle égérie de Nicolas Sarkozy en matière de développement durable, Maud Fontenoy, défend bec et ongles le diesel, au vu de ses nouvelles performances.

Une chose est sûre: la surenchère des calendriers n'arrange pas la RATP. *«Nous allons rediscuter avec le gouvernement d'une date spécifique pour la RATP»*, nous a confié Elisabeth Borne à Milan à propos de l'amendement voté par les députés fixant à la Régie le 1er janvier 2018 pour le respect du rapport 50-50 entre bus à faibles émissions et les autres. *«Le Stif pourrait aussi ne pas apprécier une telle date»*, a-t-elle ajouté. On croit comprendre l'intérêt de la présidente tout juste investie: il est plus facile à une AO reconnue et respectée d'expliquer à l'Etat qu'il se fourvoie, qu'à une entreprise 100% publique de reprocher à sa tutelle, qui plus est une ministre de caractère, de la mettre en difficulté...