

## Bus électrique : Elisabeth Borne veut tester une deuxième ligne

Sur la ligne 341 des bus de la RATP, les bus Bolloré ne sont pas au rendez-vous. Du moins pas en aussi grand nombre qu'on les attendait. Il n'y en aurait aujourd'hui que trois... en circulation. Chiffre que ne confirment ni ne démentent la RATP ou Bolloré. Lors de l'inauguration, le 30 mai dernier, il était indiqué que la totalité des 23 bus achetés par la RATP à Bolloré seraient livrés avant la fin de l'année. Certes, il reste encore deux mois, et les bus peuvent être livrés sans être mis sur la ligne. Ce qui est d'ailleurs le cas sur la 341. Mais ce retard est tout de même embarrassant. Et il ne fait que souligner les difficultés de mise en œuvre du plan bus.

Un plan arrêté par Pierre Mongin et qu'Elisabeth Borne, patronne de la RATP, assume totalement, comme elle l'a encore fait récemment devant les sages du Cercle des transports. Pour s'assurer de la validité du système elle demande d'ailleurs qu'une deuxième ligne soit équipée, avant de se lancer dans l'appel d'offres industriel prévu pour 2017. Le Stif semble d'accord. Même si pour l'instant, les prix d'achat n'ont pas baissé. Les bus de la deuxième ligne pourraient coûter 580 000 euros pièce. Bolloré va-t-il profiter de cette commande ? S'il a du mal à fournir la première ligne, les autres constructeurs européens semblent aujourd'hui industriellement moins avancés. Mais Yutong est en train de construire son usine d'assemblage en Alsace, et cible en priorité le marché français. Et on peut penser que l'intérêt de la RATP n'est pas seulement de tester le comportement d'un type de bus électrique selon les caractéristiques des lignes, mais celui de différents constructeurs avant les achats massifs.

Le problème du coût n'est pas seulement le coût d'acquisition. En période de démarrage, avant l'appel d'offres industriel, il n'est pas surprenant qu'il ne s'inscrive pas à la baisse. D'autant que les constructeurs estiment qu'ils ont déjà fait de gros efforts en se mettant aux normes euro VI pour les diesels, puis en développant les bus hybrides.

Ce qui est plus gênant, ce sont les divers éléments concernant le coût de possession. Il est trop tôt pour parler de bilan économique. Elisabeth Borne aurait évoqué devant le Cercle des transports un objectif de coût de possession pour le tout-électrique équivalant à celui de l'hybride. Grosso modo 50 % de plus que le diesel VI. Une ambition raisonnable au vu des premières indications qui vont plutôt dans le sens d'un coût de possession double pour l'électrique de celui du diesel. Mais le Stif, s'en tient évidemment à l'objectif initial : pas de surcoût pour le bus électrique. Position réaffirmée notamment dans le Grand Paris des bus, lancé en octobre.

D'où viennent les coûts d'exploitation élevés ? D'une part, le système de recharge au dépôt est assez gourmand en place, les bus ne pouvant être trop près les uns des autres pour des questions de sécurité. On perdrait 10 % d'espace avec ce système, ce qui est gênant alors que les dépôts sont à peu près saturés. Cela dit, on ne peut pas faire entièrement porter le chapeau au bus électrique. Le renforcement de l'offre de bus prévue par le Stif devrait nécessiter un nouveau centre bus, comme l'avait d'ailleurs indiqué Sophie Mougard, ex-DG du Stif. Autre problème non résolu aujourd'hui pour le bus électrique : le confort climatique (chauffage ou climatisation) qui pompe environ 30 % de l'énergie. Difficile, alors qu'on est un peu juste en ce qui concerne l'autonomie des bus. En revanche, souligne Marc Pélissier, président de l'AUT, l'Association des usagers des transports d'Ile-de-France, le confort climatique est lui, bien traité dans les bus GNV. Laurent Probst, directeur général du Stif, a demandé à la RATP de lui faire des propositions sur cette question.

Problème encore à résoudre pour le Noctilien, bus de nuit assuré par de matériels qui tournent déjà le jour : comment recharger les bus, selon le système retenu de charge de nuit au dépôt ? Faudrait-il en ce cas du matériel supplémentaire ?

C'est l'année prochaine que doit s'enclencher la généralisation du bus électrique. Elisabeth Borne se place dans cette perspective et veut accélérer.

« *Pas de monotechnologie* », a dit pour sa part Valérie Pécresse, la patronne du Stif, précisant qu'elle est favorable au bus électrique, mais aussi au GNV, à d'autres techniques... La position n'est pas révolutionnaire. Mais le fait de l'énoncer aussi clairement a pu sembler l'annonce d'**un prudent recul**, par rapport à la position du précédent exécutif régional. Pierre Serne, ancien VP Transports, avait beaucoup poussé en faveur du bus électrique, soutenu par Pierre Mongin. Alors que les équipes techniques de la RATP, comme celles du Stif, étaient notoirement plus réticentes.

F. D.