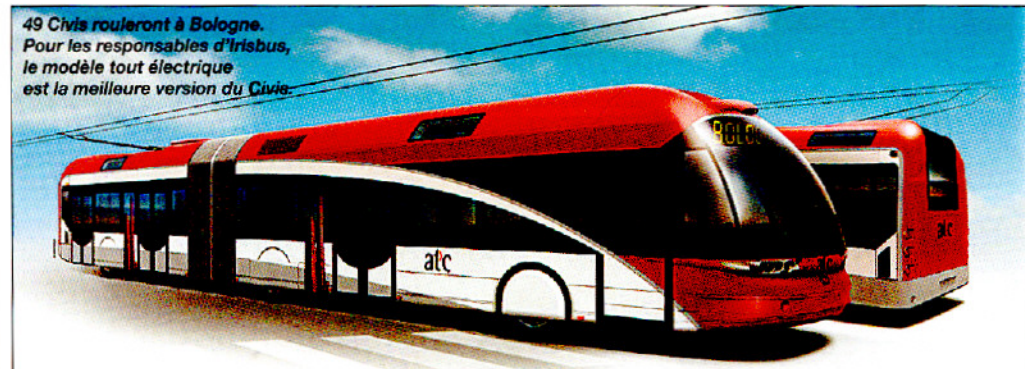


INDUSTRIE

Surprenante victoire du Cavis à Bologne

Décrié en France, le véhicule guidé d'Irisbus équipera, dans sa version électrique, un réseau de quatre lignes à Bologne. Pour le constructeur, c'est l'opportunité de démontrer que les problèmes du Cavis étaient liés à la version diesel électrique.



49 Cavis rouleront à Bologne. Pour les responsables d'Irisbus, le modèle tout électrique est la meilleure version du Cavis.

Cavis Bologne, proposition de livree selon Graphibus, DR

Cavis outragé à Rouen ! Cavis brisé à Orléans ! Cavis martyrisé à Clermont-Ferrand ! Mais Cavis libéré à Bologne ? Dans un contexte fort peu glorieux, une commande passée par la ville de Bologne, révélée à Rail & Transports par Gérard Martin, responsable du projet Cavis chez Irisbus, et Daniel Ferbeck, directeur délégué chez Siemens va – momentanément – faire taire les méchantes langues qui parlaient déjà au passé de l'infortuné bus guidé. Irisbus et Siemens, associés à un partenaire local, Consorzio cooperative costruzioni di Bologna, ont été choisis pour équiper un réseau de quatre lignes « en arrête de poisson » comprenant 69 stations et un tronçon commun de 25 kilomètres. 49 véhicules Cavis en version électrique équipés de leur guidage optique Siemens devront être livrés entre 2004 et la fin 2006. La ligne, électrifiée de bout en bout, sera inaugurée en 2007. Irisbus, 100 % italien de fraîche date (depuis que Renault a cédé sa moitié de capital à Iveco) tient enfin sa revanche sur Lohr, qui l'avait battu l'an dernier sur son terrain à Padoue. « Nos concurrents étaient présents dans les

phases préliminaires de consultation de cet appel d'offres, mais nous ne sommes pas certains qu'ils aient pu s'aligner », explique Daniel Ferbeck.

Dans cette adjudication où les réponses devaient être plafonnées à 144 millions d'euros, il est, en effet, évident que la variable prix a joué un rôle déterminant. En attendant qu'Irisbus et Siemens dégagent ou pas des marges de ce nouveau contrat, ils prouvent aujourd'hui à leurs clients potentiels qu'ils n'abandonnent pas leur technologie mise à mal, ces dernières semaines, en France. Et ce n'est pas un luxe. Notamment à Clermont-Ferrand, où élus et gestionnaires du réseau déplorent le manque d'implication de la marque au dauphin dans l'expérimentation Léo 2000 : « Nous avons pris des risques sur ce dossier, nous aimerions bien un peu plus d'environnement commercial », lâche François Moulin, directeur général du SMTC en indiquant n'avoir pas accueilli de délégation étrangère sur le site « depuis plus de six mois ». Rencontré le mois dernier, Louis Virgoulay, maire adjoint aux transports de Clermont-

Ferrand, ne décollerait pas des avaries à répétition et du manque de disponibilité de ses six Cavis en leasing et disait ne vouloir en aucun cas acheter les véhicules au terme de l'essai. Moins catégorique la semaine dernière, il indiquait qu'après avoir tapé du poing sur la table, les choses étaient plus ou

Irisbus tient sa revanche sur Lohr, qui l'avait battu l'an dernier à Padoue

moins rentrées dans l'ordre avec 4 véhicules disponibles sur 6 : « Nous irons au bout des 36 mois d'expérimentation et prendrons notre décision à ce moment là », a-t-il déclaré.

A Rouen, par contre, l'échec est consommé : l'agglomération qui avait acheté deux Cavis en tranche ferme, a annoncé la semaine dernière qu'elle renoncerait à lever les options sur les 55 véhicules prévus dans les trois tranches conditionnelles de la commande initiale. « Nous estimons que la période de déverminage des deux véhicules devrait être passée, or nous avons toujours des problèmes d'exploitation et de sérieuses difficultés de maintenance », explique Jean-Yves Degoutin responsable technique bus des TCAR (Connex). A Orléans, enfin (voir ci-contre), le Cavis a été mis hors jeu avant même le lan-

cement du projet. Les responsables d'Irisbus paient aujourd'hui un enchaînement de petites négligences et d'erreurs commerciales. Fallait-il accepter de livrer des véhicules aussi mal finis à Rouen ? Fallait-il tester en parallèle avec le même guidage un véhicule aussi innovant que le Cavis en même temps qu'un standard comme l'Agora ? N'était-il pas probable que l'Agora guidé, ultra fiable, moitié moins cher et de capacité à peine inférieure allait « cannibaliser » le pauvre Cavis ? Fallait-il, enfin, mettre en avant la version diesel électrique et faire le pari que les électrochimistes allaient développer rapidement des systèmes d'énergie embarquée moins chers, plus fiables et moins encombrants ?

« Ce sont les clients qui se sont jetés sur la version diesel électrique, se défend Gérard Martin, mais il est vrai qu'elle n'a pas totalement tenu ses promesses. » De fait, le véhicule consommerait de 30 à 35 % de plus qu'un bus classique pour des performances jugées médiocres par les exploitants qui l'ont expérimenté. Mais tout cela, c'était du temps de la version diesel électrique, promettent les responsables d'Irisbus, car le guidage optique développé par Siemens Transportation Systems (ex-Matra Transport International) fonctionne à merveille : « 2,3 millions d'accostages ont été réussis sans encombre à Rouen », répètent en cœur les responsables des deux marques. L'avenir est donc au véhicule électrique, que les responsables d'Irisbus entendent maintenant promouvoir. « C'est le meilleur véhicule de la gamme Cavis, celui que nous avons présenté au Gart en 1998, la boucle est bouclée », se réjouit Gérard Martin. L'occasion est belle pour le gros bus guidé de se refaire une virginité en terre italienne. Mais en attendant une réussite à la Bolognaise, les protos mal dégrossis d'Irisbus continuent de lui faire une sévère contre-publicité en France.

Guillaume LEBORGNE