

L'Ile-de-France étrenne son premier bus à deux étages

Deux cars XXL circulent entre Massy et Dourdan en Essonne... en attendant plus si le test s'avère concluant.



Gare de Massy-Palaiseau (91). Ce « bus à impériale » offre jusqu'à une vingtaine de places supplémentaires par rapport à un bus classique.

PAR GRÉGORY PLESSE

A Londres (Royaume-Uni), ils apparaissent sur toutes les cartes postales. Mais en Ile-de-France, c'est une première. Depuis le 27 mars, deux bus à deux niveaux circulent sur la ligne Express 91-03 (Massy-Dourdan), en Essonne, utilisée chaque jour par 3 000 personnes. « Nous allons le tester pendant quatre mois. Si c'est concluant, nous envisageons d'en ajouter deux à trois par an à notre flotte », précise Romain de Montbel, PDG d'Albatrans, qui exploite cette ligne, de plus en plus fréquentée. Haut de quatre mètres, ce bus contient 15 à 25 places, « selon les configura-

tions » de plus qu'un bus classique.

Qui plus est, à l'étage, comme à Londres, la meilleure place est à l'avant au-dessus, d'où on peut profiter d'une vue panoramique complètement ouverte. Les autres sont agréables aussi, puisque le toit du bus est équipé de vitres. En revanche, il est un peu plus lent qu'un bus normal.

« IL FAUT PLUS DE GENS SUR LES ROUTES MAIS MOINS DE VÉHICULES »

STÉPHANE BEAUDET, VICE-PRÉSIDENT (LR) DU CONSEIL RÉGIONAL

« Il y a plus de passagers qui montent et qui descendent, avec l'étage supplémentaire. Par ailleurs, sur cette ligne qui roule sur autoroute, le conducteur n'a pas le droit

de démarrer tant que tous les passagers ne sont pas assis », détaille Romain de Montbel, selon qui cette particularité rallonge le parcours, initialement d'une demi-heure, de trois à quatre minutes.

Stéphane Beaudet, le vice-président (LR) du conseil régional d'Ile-de-France chargé des transports, se montre pour sa part emballé : « C'est confortable, rapide, et j'ai toujours été convaincu que le bus est la meilleure solution pour circuler en grande couronne. Il faut qu'on mette plus de gens sur les routes mais dans moins de véhicules. Ce genre de bus est en un parfait exemple. Actuellement, on comptabilise en moyenne 1,1 automobiliste par voiture. Si on passait à 1,8, il n'y aurait plus de bouchons ».

Les voies réservées se font attendre

POUR STÉPHANE BEAUDET, vice-président (LR) du conseil régional en charge des transports, les bus à deux niveaux, « c'est le genre d'équipement qui prendra tout son sens avec l'arrivée des voies dédiées ». En juin 2014, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) et le ministère des Transports avaient dressé la liste de onze axes autoroutiers autour de Paris destinés à accueillir des voies dédiées aux bus, taxis et aux covoitureurs en semaine, aux heures de pointe. A l'heure actuelle, les deux seules actives sont celles qui se trouvent sur les axes les plus bouchés, l'autoroute A 1 entre La Courneuve (Seine-Saint-Denis) et la porte de la Chapelle, et sur l'A 6, entre la bretelle d'accès à l'A 86 et le périph. Les neuf autres axes concernés (A 3, A 104, A 13, A 15, A 12, N 118, N 12, N 19, N 104) doivent eux en préalable subir quelques travaux d'aménagement, évalués à 65 M€ et qui doivent être achevés au plus tard en 2020. Sur ces axes, il est prévu de créer des voies dédiées sur les bandes d'arrêt d'urgence, voire sur les terre-pleins centraux. Une voie supplémentaire de 3 km, au sud de Massy (Essonne) est d'ailleurs en train d'être réalisée sur l'A 10 pour un peu plus de 11 M€. Les premiers bus l'utiliseront à partir de la fin de l'année.