

Bussophéric : un bus à haut niveau de service sur autoroute



Juillet 2010

La méthode **@aménagement durable®** propose une série de lignes d'actions, parmi lesquelles figure **la réduction des déplacements routiers individuels domicile-travail**. Dans le contexte de la politique nationale du facteur 4, inscrit comme objectif prioritaire à l'article 2 de la loi dite Grenelle 1 du 3 août 2009, des actions doivent porter sur les 57 % d'émissions de gaz à effet de serre qui sont le fait des déplacements (37 % du fait de l'aérien, 20 % du fait des déplacements routiers, selon le Bilan Carbone territorial de l'Île-de-France¹). Ces émissions routières sont aux deux tiers le fait des déplacements en voiture particulière qui totalisent chaque jour 100 millions de voyageurs/kilomètres (distances à vol d'oiseau). Les deux tiers de ces déplacements sont le fait des habitants de seconde couronne, et plus de la moitié sont le fait des déplacements domicile-travail et professionnels.

La question se pose donc, au delà des tangentielles ferrées, d'Eole, d'Arc express,... de l'utilisation de la Francilienne et des autoroutes radiales, autrement. En particulier la question est posée de l'installation d'un bus à haut niveau de service, à interstations supérieures à 2 km, cadencé comme en RER, doté de gares multi-modales accueillant vélo, réseau de bus des agglomérations traversées, et voitures.

Au-delà du service de bus proprement dit, une politique de réserve foncière autour de ses stations en permettrait l'aménagement urbain, dans la durée. S'il demande de prendre quelques précautions vis à vis de l'étalement urbain, un tel projet a quelques qualités : **utilisant une infrastructure existante**, il est réalisable en quelques années, à peu de frais d'aménagement de l'infrastructure proprement dite ; il est **facilement modulable en fonction de la fréquentation** (capacité des bus, fréquence) ; il ouvre une piste sur la réduction à moindre coût des émissions de gaz à effet de serre des territoires les plus émetteurs ; il constitue une **réponse à l'étrangement financier des franciliens** qui ont décidé d'habiter plus loin pour mieux loger leur famille, en acceptant des trajets en voiture dont la crise a montré la vulnérabilité.



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Île-de-France

C'est l'objet d'une étude exploratoire qui a été confiée à la Junior Entreprise de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC). Réalisée sur un sujet opérationnel travaillé par ailleurs par l'État, l'étude ouvre des pistes intéressantes même si, à ce stade, elle n'engage bien évidemment pas la DRIEA dans le détail de sa méthodologie et de ses résultats. Le territoire d'application de cette étude exploratoire « Bussopheric » est celui de la Francilienne, de Cergy à Évry en passant par Roissy.

Cette étude exploratoire, et la forte fréquentation constatée sur les services de bus mis en place aujourd'hui sur les autoroutes², illustrent le potentiel existant sur les infrastructures routières franciliennes. L'ordre de grandeur du coût d'investissement et d'exploitation, encore approximatif, se mesure en dizaines de millions d'euros, pour un service structurant la 2^e couronne ; plus encore, il permet d'améliorer la robustesse de l'Ile-de-France face à une crise économique et sociale qui serait déclenchée par la hausse brutale du coût de l'énergie. **Les enjeux de développement durable demandent à ce que ces nouvelles voies soient explorées et concrétisées.**

² Voir le succès du bus sur l'A10, et de la station autoroutière de Briis-sous-Forges.

