

Le bus à haute capacité sera testé avant la fin de l'année

MOBILITÉ Une capacité comparable à celle d'un tram 3000

► Des associations prônent des alternatives pour remédier au manque de places dans le 71.

► Parmi celles-ci, le bus électrique du suisse Hess.

Le moins que l'on puisse écrire, c'est qu'ils sont impatientes. Pressés de voir leur théorie confrontée à la pratique. Et de voir la Région se positionner quant aux solutions à apporter pour fluidifier le bus 71 aujourd'hui régulièrement englué sur son trajet entre Delta et De Brouckère, et singulièrement sur le tronçon reliant la Porte de Namur à la place Flagey. Ils, ce sont les représentants de deux associations, le comité Hippodrome action et Droit de rouler et de se parquer (DRP). Opposées au projet de tramification de la ligne, une proposition aujourd'hui enterrée par la Région bruxelloise qui a entre-temps décidé de maintenir la ligne actuelle jusqu'en 2029 tout en piétonnant le tronçon Porte de Namur - place Fernand Cocq en 2017, les associations proposent une alternative pour remédier au manque de places dans l'actuel 71: des bus à haute capacité.

Il y a quelques mois, ils mettaient ainsi en avant le modèle ExquiCity proposé par la firme (belge) Van Hool. Hybride mais adaptable à la motorisation électrique, ce véhicule est un peu plus large que le tram mais avec une densité similaire et une capacité égale de 150 places, en version très confortable, à 165 places comme c'est le cas au Luxembourg, par



Le bus bi-articulé circule également déjà à Luxembourg. © DRP.

exemple. En termes de capacité, c'est donc l'équivalent d'un tram 3000. Une alternative appréciable également en termes de coût. « Ce modèle tourne autour des 950.000 euros contre 3 millions pour le tram 3000 », nous expliquait alors Benjamin Scheere, du comité Hippodrome Action (*Le Soir* du 21 octobre 2015).

Depuis, notre interlocuteur a découvert un autre type de véhicule susceptible de remplacer avantageusement l'actuel 71: le bus bi-articulé électrique. Dans le viseur, un modèle de la firme suisse Hess qui existe en hybride mais aussi en full électrique. Son point fort, une capacité de 180 places. « Ce qui a été rendu possible grâce à un nombre réduit de batteries à

bord », explique Benjamin Scheere. Long de 24 mètres, celui-ci est en effet équipé du système « Tosa ». « Qui permet de charger le bus à la manière du biberonnage, soit un peu à chaque arrêt », poursuit Benjamin Scheere. Une recharge qui

Ce bus roule aujourd'hui à Zürich ou à Luzerne et il est actuellement en test à Lyon

ne dure que 12 secondes. « Et permet de relier l'arrêt suivant avec bien sûr une marge suffisante ».

Ce bus roule aujourd'hui à Zürich ou à Luzerne. Et il est actuellement en test à Lyon « avec un enjeu intéressant pour Bruxelles puisque l'on va tester sa capacité de monter des côtes à plus de 10% dans des rues

étroites et sinueuses ». Et le responsable de presser la Région de se renseigner. « Le ministre Pascal Smet (Mobilité, SP.A) a répété à plusieurs reprises qu'il était favorable à l'organisation d'un test. Nous prenons régulièrement contact avec les

constructeurs, or ceux-ci n'ont jamais eu la moindre demande d'information émanant de la Stib, déplore notre interlocuteur. Pour le bus Hess, il suffit d'un mois pour obtenir les autorisations nécessaires ».

Pour Jacques Delière, à la tête de DRP, la formule proposée par les associations est pourtant idéale. « Hormis sur les grands

boulevards, nous soutenons les bus plutôt que le tram, qui entraîne de longs chantiers pour la pose de rails. Les nouveaux bus bi-articulés ont la même capacité et sont opérationnels immédiatement. On aurait donc une augmentation de capacité de près de 50% et on pourrait alors garder une fréquence d'un bus toutes les 5 ou 6 minutes. Cela ne servirait à rien d'augmenter le nombre de bus qui s'encombreraient l'un l'autre et coûteraient en outre plus cher à la Stib en termes de matériel, de chauffeur et de combustible. »

Sur le papier, l'alternative semble clairement séduisante. Du côté d'Ixelles, on se dit très ouvert au test du bus à grande capacité. « S'il s'avérait qu'il est possible d'utiliser ce genre de vé-

hicule, cela résoudrait le problème de fréquence du bus 71, ce qui serait évidemment génial indique Caroline Désir (PS), l'échevine ixelloise de la Mobilité. Nous sommes donc favorables à l'idée de le tester pour vérifier si cette formule est praticable dans nos rues ».

Reste donc une inconnue, la date choisie par la Région pour tenter l'expérience. « Comme le ministre l'a annoncé, un test aura bel et bien lieu, confirme Marc Debont, porte-parole de Pascal Smet. Et il ne sera pas réalisé en catimini entre 2 et 4 heures du matin quand tout le monde dort », sourit-il. Quant au timing, « ce sera dans les mois qui viennent et en tout cas avant la fin de l'année ».

PATRICE LEPRINCE