

Le bus bi-articulé testé sur la ligne 71

Le Soir - PATRICE LEPRINCE - 20 avril 2017

La Stib a invité deux constructeurs de bus à haute capacité à présenter leurs modèles. Un test grandeur nature qui doit maintenant faire l'objet d'une évaluation.

Le cortège vaut à lui seul le détour. A la manière des super-trucks qui dévorent le bitume américain, les deux bus spéciaux qui ont circulé ce mercredi sur la ligne traditionnellement empruntée par le 71 ne sont pas vraiment passés inaperçus. Précédés par une voiture de la Stib, les deux véhicules avaient pour mission de convaincre les observateurs de leur fiabilité en milieu urbain en vue de remplacer à terme les bus 71 classiques et, par-delà, offrir une capacité nettement renforcée.

C'est en tout cas le souhait de trois associations qui sont d'ailleurs à l'origine du test mené hier à Bruxelles. Le comité Hippodrome action et Droit de rouler et de se parquer (DRP) se sont ainsi longtemps opposés au projet de tramification de la ligne, une proposition aujourd'hui enterrée par la Région bruxelloise qui a entre-temps décidé de piétonniser le tronçon Porte de Namur – place Fernand Cocq, point noir par excellence au rayon mobilité.

Reste que la capacité actuelle du bus 71 est loin d'être satisfaisante, raison pour laquelle les trois associations militent pour l'introduction sur le réseau de bus à haute qualité de service. Dans leur viseur, un modèle de la firme suisse Hess qui existe en hybride mais aussi en full électrique ainsi que l'ExquiCity proposé par la firme (belge) Van Hool, hybride mais adaptable à la motorisation électrique. C'est la Stib qui s'est chargée d'inviter les deux constructeurs. « *Ce qui n'a pas été simple, nous précise-t-on, sachant que les véhicules sont constamment sur le réseau mais nous avons pu profiter d'une fréquence allégée lors des vacances de Pâques* ».

Au sortir de la balade du jour reliant Delta à la place De Brouckère, les représentants des associations étaient plus que jamais convaincus par cette alternative. « *Nous avons dû contourner une zone de travaux, ce qui a pu être fait facilement puisque le bus bi-articulé possède des roues arrières tournantes* », s'extasie Benjamin Scheere, du comité Hippodrome action. « *Il est en outre très confortable*, poursuit notre interlocuteur. *Ces modèles permettent aussi d'éviter les inconvénients du tram comme les vibrations ou le blocage total face à une voiture en double file, par exemple* ».

Autre avantage mis en avant : les bus bi-articulé ont déjà fait leurs preuves en tissu urbain. C'est le cas pour le bus Hess qui roule dans le centre-ville de Luxembourg alors que le Van Hool arpente les rues de Metz, où il circule en site propre, précise Benjamin Scheere ainsi qu'à Barcelone « *où il roule en pleine circulation* ». Parmi les voyageurs du jour, l'échevine ixelloise de la Mobilité, Caroline Désir, dit avoir été impressionnée par les qualités contorsionnistes des géants de métal. « *J'ai été étonnée par les capacités giratoires, notamment à hauteur des ronds-points. On ne sent pas que ces bus sont beaucoup plus longs que les 71 classiques* ».

Un point que Pascal Smet, le ministre bruxellois de la Mobilité a également mis en avant au sortir du bus. Et maintenant ? Le test fera l'objet d'une évaluation, précise-t-on au cabinet du ministre sans plus d'engagement. « *Le ministre avait promis aux habitants d'organiser ce test lors de la commission de concertation (NDLR sur la chaussée d'Ixelles). Et c'est ce qui a été fait* ».