

LE COMITÉ OFFRE UN PORTE-VÉLO POUR BUS AU MINISTRE ANTOINE

**LE TEST... ÉTÉ 2007 BUDGÉTISÉ POUR WELLIN
ATTEND UNE DÉROGATION MINISTÉRIELLE !**

UN PORTE-VÉLO POUR LE MINISTRE ANDRÉ ANTOINE

LE COMITÉ PERSISTE POUR DES PORTE-VÉLOS À L'AVANT DES BUS 23 ET 71. 2,3 MILLIONS DE NAVETTEURS SONT CONCERNÉS. MAIS LE TEST 2007 SUR 5 BUS TEC NAMUR A « DÉRAILLÉ ».



Depuis quatre ans, le comité de quartier de Saint-Laurent/Saint-Martin suggère à la SRWT (Société Régionale Wallonne du Transport) un tandem pour une expérience-pilote de porte-vélos à l'avant des bus (→ voir *Liège Flash*, 17 janvier 2007). Ce 28 novembre, le comité rejoint par le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens), offrait au ministre wallon André Antoine, en charge de la Mobilité, un prototype. Le comité demande au ministre de confier à la SRWT et au TEC Liège-Verviers la mission d'organiser, dès le printemps, l'expérience-pilote sur la ligne 23, puis 71. Carine Zanella directrice commerciale au TEC Liège-Verviers, compte « 2,3 millions de navetteurs potentiellement concernés sur 102 millions, dont 70% à Liège ville ». Le 23 transporte via 38 navettes les jours scolaires (76 A/R) 1,1 million de voyageurs par an vers la Citadelle au départ de la place Cathédrale : « Pour rejoindre l'hôpital à vélo, il faut être fameusement costaud », argumente le porte-parole du comité, Louis Maraite. Mais la concrétisation, entravée par une directive européenne contre les aspérités à l'avant des bus... en cas de collision avec des piétons, contraste avec les 300 bus équipés de porte-vélos pour deux ou trois

bicyclettes à Long Beach, en Californie : « Outre-Atlantique, c'est pour répondre aux problèmes des grandes distances, précise Louis Maraite, *ici, nous souhaitons pallier aux difficultés du relief* ». Et de parer aux éventuels contre-arguments : « En deux ans, il n'y a pas eu un seul accident à Long Beach. La vitesse commerciale n'a pas été affectée. Le système à l'avant du bus garantit la sécurité : le chauffeur a sous contrôle visuel le matériel, la manœuvre, et l'utilisateur jusque dans son véhicule. ».

PLATEAU ARDENT EN 2008 ?

Le comité demande un test (donc, réglementaire malgré la directive européenne) d'abord sur la ligne 23 puis sur la 71, plutôt que sur la 48 vers le Sart-Tilman, car « si l'expérience est concluante, les détracteurs diront alors que c'est parce qu'elle concerne un public d'étudiants ». La ligne 71 – 1,2 million de voyageurs par an via 70 navettes quotidiennes (140 A/R), de la place Saint-Lambert à Milmort, permettrait, poursuit le comité, « une jonction avec le nord de Liège - Rocourt et la Hesbaye... ». Un succès sur la ligne 23, « ce printemps » (NDLR : 2008), escompte Louis Maraite, permettrait « d'influer sur la directive ». Le préambule est donc une expérience-pilote.

1250€ FREINES EN 2007 A WELLIN

Un test, prévu cet été – 2007, au dépôt de Wellin pour les circuits touristiques le long de la Lesse, avait été budgétisé pour 250€ par véhicule pour cinq bus : « L'objectif, s'enthousiasme Michèle Gotal responsable au TEC Namur-Luxembourg, était de combiner le bus, le vélo et le bateau. Un beau projet ». Le test ne fut pas réalisé « faute de dérogation du ministère wallon des Transports, regrette-t-elle. Donc, on attend ». A suivre... Dans quatre ans ? ♦

Terry BODSON 4 décembre 2007

DIX SECONDES

Des navetteurs TEC sont mitigés : « Un téléphérique serait plus judicieux et doperait le tourisme. (...) Non, cela ralentirait les bus déjà englués dans les bouchons (...) Oui, si les vélos ne sont pas empilés, sinon ce sera Kafka ». Ce ne serait pas le cas, car le système porterait les bicyclettes côte à côte et non en étage. Pour le timing, Louis Maraite compte que « le chauffeur actionne la poignée, et déplie le porte-vélo. Cela dure 10 secondes ». Et si des cyclistes engoués par un vélodrome TEC/vélos concrétisé font la file? Selon Louis Maraite, ce 28, le ministre « n'était pas dubitatif ». ♦ T.B.