

Mise en service de 4 lignes de bus à haut niveau de service à Liège

Étude d'incidence environnementale

Enquête publique - juillet 2023

Avis d'associations de personnes à mobilité réduite (PMR)

Dans le cadre de la lutte globale contre le réchauffement climatique et en vue de favoriser la mobilité de tous, nos associations partagent les objectifs annoncés par l'OTW : attirer vers les transports en commun des usagers de la voiture particulière. L'attractivité des BHNS s'appuie sur leur rapidité, leurs fréquences, le fait qu'ils activent les feux verts et qu'ils calent les voitures lorsqu'ils s'arrêtent en chaussée. De plus, la mise en route des BUSWAY doit être couplée à une politique du stationnement qui décourage l'entrée en ville avec un véhicule automobile.

L'enquête publique porte sur les itinéraires et les aménagements urbains, pas sur l'équipement des véhicules. Nous intégrerons quand-même les commentaires sur le véhicules dans l'espoir qu'ils soient pris en compte dans la réflexion globale.

A - Aménagements urbains et affectation de l'espace public

1. **Espaces partagés** : Prévus à plusieurs endroits fréquentés (rue Grétry, rue Joffre, place de l'Yser...), ces zones devront faire l'objet d'un aménagement soigné pour que les personnes mal et non-voyantes ainsi que les déficients intellectuels puissent s'y orienter aisément. Par manque de repère structurant, ces zones sont sources de stress, d'autant plus que tous les usagers de la voie publique s'y déplacent (bus, véhicules automobiles, vélos, trottinettes, piétons). Il est donc essentiel :

- a. D'y limiter la vitesse, notamment brider la vitesse des trottinettes en libre partage à 6 km/h comme dans les piétonniers (compétence de la Ville) ;
 - b. De tracer des repères longitudinaux visibles (couleur contrastée) et en relief (bordure biseautée, filet d'eau, rangées de pavé en légère saillie) - attention toutefois à ce que ces repères ne constituent pas un obstacle ou un danger pour d'autres PMR.
 - c. Pour la rue Joffre, sécuriser les voies du tram.
2. **Parkings P+R** : De manière générale, gratuité pour les titulaires d'un titre de transport TEC, mais attentions toutes particulières :
 - a. À l'ergonomie des boutons de commande d'ouverture des barrières et des distributeurs de tickets : idéalement à 2 hauteurs, pour les voitures type berline et pour les camionnettes ;
 - b. Au revêtement de sol en dur ;
 - c. Aux sorties piétonnes sans obstacle, largeur minimale : 1m.
3. **Traversées piétonnes** : Très important de respecter les recommandations en matière de traversées, surtout que nombre d'arrêts seront situés en milieu de voirie lorsque le site propre est central. Cela implique la sonorisation de tous les feux tricolores, la pose de dalles podotactiles, voire l'utilisation d'un revêtement différencié pour la zone zébrée sur la chaussée.
4. **Vente des titres de transport** : Vu l'impossibilité d'acheter un ticket dans le BHNS, il est nécessaire que chaque arrêt soit équipé d'automates, mais aussi que les personnes qui préfèrent un contact humain puissent acheter un titre de transport ou recharger leur carte Mobib dans certains magasins (librairies, superettes...), sans devoir se déplacer vers un point d'information TEC.
5. **Info aux voyageurs** : Même si la haute fréquence des passages le justifie peu, afficher les horaires à chaque arrêt.
6. **Passage des feux au vert** : Si les différents BUSWAY actionneront les feux grâce à leur balise GPS, il conviendrait que les autres bus qui empruntent les mêmes rues en fassent de même, par exemple les bus 138 sur la RN3. Cela signifie notamment que les véhicules des loueurs soient aussi équipés du dispositif ad hoc.

7. **Transport de porte à porte en véhicules adaptés aux PMR** : Les minibus des associations conventionnées avec les TEC emprunte aujourd'hui les sites propres des bus TEC. Il est nécessaire que cette possibilité soit maintenue lors de la mise en service des BUSWAY.

B - Les itinéraires :

1. **Terminus du B1 à Ans** : Prévu à l'arrière de la gare, il est éloigné des localités très peuplées d'Ans (plateau), de Loncin et d'Alleur, et n'est pas connecté aux lignes de bus qui circulent sur la RN3 (12, 75, 84, 88, 175) et qui, à partir d'Alleur, s'éclatent vers le centre d'Alleur et Lantin, vers Xhendremael, Othée, Villers-l'Évêque, Awans, Hognoul et au-delà. Pour rejoindre le B1, ces usagers des transports devront aller jusqu'à la rue des Français ou jusqu'à Fontainebleau, bref, leur connexion avec le MontLégia n'a rien d'intuitif sauf si le terminus du B1 était localisé à proximité immédiate de la RN3 à Ans plateau.
2. **Connexion entre Outre-Meuse et le Sart Tilman** : La ligne B3 pourrait démarrer à la gare Léopold pour traverser Outre-Meuse via la place de l'Yser et la place Del Cour et rejoindre l'itinéraire de la B1 place Sylvain Dupuis. On éviterait une correspondance aux usagers partant du centre d'Outre-Meuse.

C - Le véhicule

Rappelons-le, nous sommes conscients que l'enquête ne porte que sur les aménagements urbains et sur les itinéraires proposés, mais lors de nos contacts préalables à la rédaction du présent avis, plusieurs remarques nous ont été faites sur les services à bord des véhicules eux-mêmes. Nous manquerions de respect à l'égard des personnes qui se sont exprimées si nous n'en faisons pas mention afin qu'elles soient intégrées à la réflexion globale.

En plus du respect des dispositions prévues dans le « Guide d'accessibilité d'un bus idéal » co-écrit par l'OTW et le CAWaB et paru en 2020, nous souhaitons attirer votre attention sur les points suivants :

- **Contact oral avec le chauffeur** : Les usagers à besoin spécifiques ont très souvent besoin d'un contact avec le conducteur, soit pour une

demande de renseignements, soit simplement pour être rassuré. Une dame témoigne : « j'ai demandé au chauffeur de bus de dire à la jeune fille trisomique quand elle doit descendre. D'elle-même, cette jeune fille aurait été incapable de formuler sa demande et je n'avais pas la possibilité de poursuivre mon trajet ». Nos associations insistent sur l'importance du contact sonore des passagers avec le conducteur, si nécessaire via micro et haut-parleur.

- Vu que les BUSWAY n'ont jamais de créneau à faire aux arrêts et que, de ce fait, ils sont d'office bien placés par rapport à la bordure, il serait souhaitable de prévoir systématiquement l'agenouillement du bus et la Sortie de la lame d'embarquement.

- Vu la grande capacité des BUSWAY (jusqu'à 200 passagers), serait-il envisageable de prévoir 2 places pour les utilisateurs de fauteuil roulant ? On préserverait ainsi la proportionnalité par rapport aux bus standard.

- Vu que les passagers ont la possibilité d'embarquer à n'importe quelle porte et vu que le contact avec le chauffeur n'est pas privilégié, nous craignons que le démarrage trop rapide du véhicule ne mette en danger les voyageurs qui ont des difficultés motrices. Ils risquent de ne pas avoir le temps de s'asseoir ou de s'arrimer solidement. Cela concerne de nombreuses personnes âgées, mais aussi de multiples catégories de personnes en situation de handicap, voire des gens qui déplacent des lourdes charges.

Remarque finale

Nous regrettons le court laps de temps laissé aux acteurs de la société civile pour répondre à cette consultation publique, compromettant nos possibilités de mobiliser un grand nombre d'associations.

Associations cosignataires :

Altéo Liège-Huy-Waremme

Mouvement Personne d'Abord / Liège

