

SOMMAIRE

Où en est le RER ?	2-3
Infrabel et l'électricité verte	4
Les lignes M3 et M4 du Métro de Charleroi	5-6
Des anciens trams vicinaux à Erezée et Burdinne	7
Quoi de neuf au TEC ?	8
Luxembourg aura son tram	9
Courrier des lecteurs	10
En bref	11
Bulletin d'adhésion	12



Après le Big Bang

Le 16 décembre – le 15 étant un jour de grève générale ! -, la SNCB a opéré sa grande révolution horaire. Par son nouveau plan, elle prétend améliorer dessertes et ponctualité. Effectivement, les anciennes dessertes IC, sur la dorsale wallonne notamment, seront plus fréquentes. En contrepartie, les temps de parcours sont généralement augmentés. La relation IC Liège-Namur par exemple, qui se réalisait en 40 minutes, prend aujourd'hui 9 minutes de plus, soit une augmentation de 20%. Charleroi – Bruxelles-Midi passe de 46 à 53 minutes. Bruxelles-Mouscron est allongé de 11 minutes. Des arrêts supplémentaires satisfont certains usagers mais de nombreux navetteurs se plaignent de temps de parcours majorés. Les lignes rurales, dont la fréquentation est souvent plus faible, sont affectées par cette réorganisation. Yves-Gomezée par exemple sur la ligne 132 Couvin-Charleroi, verra désormais s'arrêter 6 trains quotidiens au lieu de 12 précédemment¹. Dans l'arrondissement de Dinant, les bourgmestres ont envoyé une lettre au patron de la SNCB, Jo Comu, afin de le sensibiliser sur l'impact du Nouveau Plan de transport sur les zones rurales². Le bourgmestre de Beauraing, Marc Lejeune, met l'accent sur « l'incompatibilité entre les horaires SNCB et ceux de l'école, lesquelles sont fréquentées par quelque 3000 enfants. »

Les augmentations des temps de parcours impliquent une plus forte occupation des sillons ; le réseau sera dès lors plus encombré qu'il ne l'était. On peut douter que, dans ces conditions, la ponctualité soit améliorée.

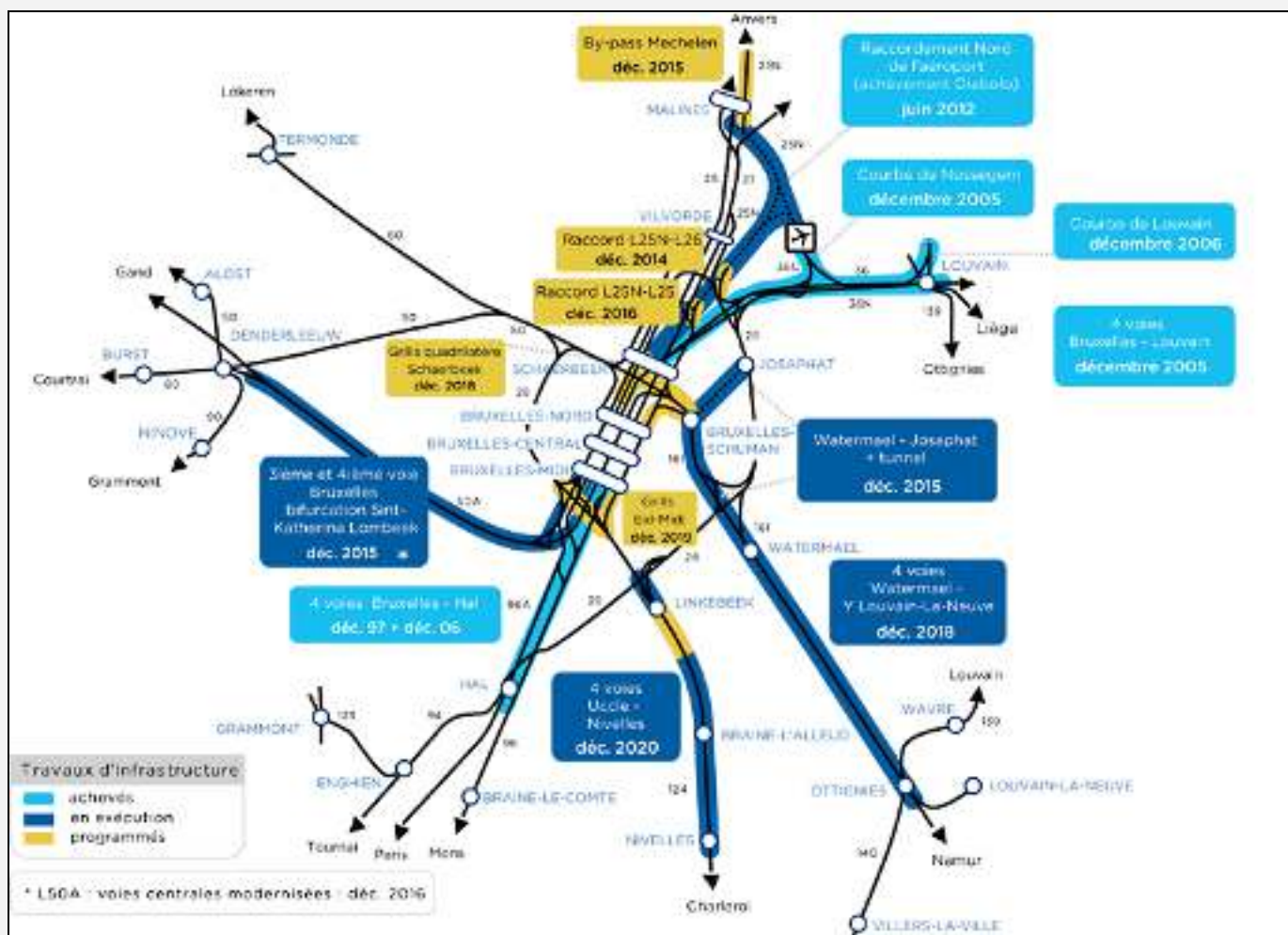
¹ Voir à ce sujet « La vidéo du mois » sur notre site Internet www.actp.be. Reportage de Canal C Namur.

² Belga, 21.12.2014



L'ACTP vous présente ses meilleurs vœux pour l'année nouvelle et vous souhaite une pleine réussite de vos projets personnels et professionnels.

Où en est le RER ?



Les programmes RER visent à augmenter la capacité des lignes qui convergent vers Bruxelles afin :

- d'augmenter la fréquence des trains dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles
- d'augmenter la qualité de service des trains IC

Concrètement, ils comprennent :

- la création d'une nouvelle ligne ferroviaire Watermael -Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael, Ottignies et l'antenne ferroviaire de Louvain-la-Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle et Nivelles
- la mise à 4 voies de la ligne 50A entre Bruxelles et Liedekerke
- l'aménagement des gares et des parkings des lignes 36 (Bruxelles-Louvain), 50A (Bruxelles-Liedekerke), 161 (Schuman et gares entre Watermael et Ottignies) et 124 (Uccle-Nivelles).

Le ministre wallon des travaux publics, Maxime Prévot, s'est indigné le mardi 7 octobre des retards encourus en Wallonie pour les travaux du RER, ainsi que du flou entourant son coût. En Wallonie, les taux d'achèvement des travaux atteignent 32% pour la ligne 124 et 60% pour la ligne Watermael – Louvain-la-Neuve. En Flandre, les travaux sur la ligne 36 sont en revanche entièrement achevés, ainsi que les quatre voies sur la ligne 94 Bruxelles-Hal. Quant à la ligne 50A, les travaux devraient se terminer en 2017.



Où en est le RER ? (suite)

Bruxelles occupe une position stratégique au cœur de l'Europe. La ville est dès lors confrontée à un sérieux défi en matière de mobilité. Les nombreuses personnes qui font chaque jour la navette vers ou au départ de Bruxelles engendrent des embouteillages conséquents et exercent une pression considérable sur les transports publics. Infrabel souhaite lutter contre ces problèmes de mobilité grâce à un réseau express régional (RER). Le RER est synonyme de plus de capacité, plus de trains et plus de confort sur les grandes lignes ferroviaires à destination et en provenance de Bruxelles.

La capacité ainsi que la complémentarité actuelles des moyens de transport train, tram, bus et métro sont toutefois insuffisantes pour permettre une réduction drastique du trafic automobile. Le RER améliorera les transports publics dans un rayon de 30 kilomètres autour de la capitale.

Le RER combine vitesse et fréquence. C'est pourquoi, il est absolument nécessaire de séparer les trains directs et les trains omnibus plus lents. Infrabel multipliera donc par deux la capacité des grands axes ferroviaires autour de Bruxelles. Au lieu de deux voies, les lignes RER compteront 4 voies. Les trains RER dont les arrêts sont fréquents disposeront ainsi de leurs propres voies, sans entraver le trafic des trains directs.

Le projet RER n'est pas uniquement une extension de la capacité ferroviaire à Bruxelles et dans sa périphérie, mais également une intégration de l'offre de transports publics : train, tram, bus et métro. Avec le RER, cela associera de manière idéale ces moyens de transport afin que les temps de trajet puissent être diminués.

Le coût des travaux

Le coût des travaux que nécessite l'aménagement du RER autour de Bruxelles est aujourd'hui évalué à 2,55 milliards d'euros alors qu'il avait été initialement estimé à 1,612 milliards en 2001 ; c'est la conséquence de 14 années d'inflation d'investissements. Si les travaux d'aménagement sont déjà terminés sur de nombreux tronçons, la fin des opérations n'est toutefois pas annoncée avant 2025.

En outre, le fonds RER, qu'alimente le fédéral, enregistre un trou béant de 150 millions d'euros. Il s'agirait d'une erreur de calcul des ingénieurs de l'ex-SNCB-Holding qui auraient sous-évalué l'ampleur des investissements, ce qui a une conséquence sur l'ampleur de la dette du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel, dont la dette devrait gonfler de 700 millions à 2,9 milliards d'euros d'ici 2018, à engagements maintenus.

Extrait de La Libre du 09 septembre 2014

L'ACTP estime inadmissible que des infrastructures soient inutilisées pendant de nombreuses années, certaines pendant plus de dix ans.

Elle propose de :

- poser les 3^{ème} et 4^{ème} voies et d'installer les caténaires entre Ottignies et la bifurcation vers Louvain la Neuve avec raccordement (éventuellement provisoire) au grill de sortie d'Ottignies. L'infrastructure de ce tronçon est terminée depuis plus de 3 ans.
- mettre en service Bruxelles-La Hulpe en 2017



Gros-œuvre terminé à Ottignies pour les futurs trains venant de LLN.

Infrabel et l'électricité verte

Infrabel veut augmenter la quote-part d'énergie renouvelable dans ses activités et contribuer à la production de celle-ci. Dans cette perspective, elle soutient la construction de nouvelles unités de production d'énergie renouvelable qui présentent un lien direct avec ses activités essentielles.

Les options suivantes sont envisageables :

- Infrabel construit elle-même une unité de production ;
- Infrabel engage sa participation dans un projet (sur le plan financier ou opérationnel) ;
- Infrabel achète l'énergie d'installations vertes, qui sont raccordées à son réseau électrique interne.

Infrabel participe au projet des panneaux photovoltaïques se trouvant sur le tunnel du Soleil de la ligne à grande vitesse à hauteur du domaine naturel du **Peerdsbos** au nord d'Anvers. L'installation est de 4MW et a produit 3,5GWh en 2013. L'énergie collectée par ces panneaux permet l'alimentation des infrastructures – par exemple, l'éclairage de la gare d'Anvers ou le fonctionnement des panneaux de signalisation – et la circulation des Thalys et des trains conventionnels sur la ligne.



Tunnel du soleil près d'Anvers

Des panneaux solaires ont été placés sur la toiture des quais à la gare de **Deinze**, avec une puissance de crête de 45 kW et une production annuelle évaluée à 39 MWh. Infrabel est le propriétaire de petites installations dans des bâtiments tel que : Ans, Arlon, Aywaille, Jemelle, Ottignies et Ronet. L'entière production de ces installations s'élevait à 0,08 GWh en 2013.

En 2010, Infrabel a installé des panneaux solaires sur le toit de la gare d'Aywaille, avec une puissance totale de 5,180 kW.

Des panneaux solaires ont été posés sur le toit des magasins situés dans le port d'Anvers, avec une puissance de crête de 1,1 MW. La production annuelle est évaluée à 955 MW. Infrabel a un apport de capitaux symbolique dans la structure du projet et achète l'énergie qui est injectée dans son réseau électrique par cette installation. La production de cette installation a coûté 1GWh en 2013 dont la moitié a été injectée dans le réseau d'Infrabel.

Des panneaux solaires ont été posés sur le toit du Centre Logistique Infrastructure à Arlon, avec une puissance de 8,4 kW.

29 éoliennes, de 2 MW chacune, (=58 MW) sont prévues le long de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Liège dans les communes de Landen, Hannut et Gingelom, sur une distance de 15 km. Les partenaires de ce projet sont Electrabel, Infrabel, Saint-Trond et Landen. L'installation est raccordée au réseau électrique d'Infrabel dans le poste à haute tension d'Avernas. Infrabel achète l'énergie pouvant être consommée sur place. Les premières éoliennes seront sans doute mises en service pour fin 2015.



Les éoliennes seront situées le long de l'E40

Le tableau ci-dessous indique le nombre de GWh d'électricité verte qu'Infrabel a produite ou dont elle a favorisé la production.

2010	2011	2012	2013
0	3,33	4,37	4,5

Source : Infrabel

Les lignes M3 et M4 du métro de Charleroi

Les deux lignes les plus récentes du métro léger de Charleroi sont la M3 Sud-Madeleine-Gosselies et la M4 Soleilmont-Charleroi.

En 2002, le gouvernement wallon a décidé, pour améliorer l'image du métro léger de Charleroi :

- d'achever la boucle centrale
- de prolonger l'antenne de Gilly jusqu'à Soleilmont
- de greffer une antenne nord desservant la chaussée de Bruxelles et le centre de Gosselies

La boucle centrale et l'antenne de Gilly ont été inaugurées en 2012 quant à l'antenne nord, elle l'a été en juin 2013. Outre la venue du métro léger, ces travaux ont transformé l'entrée dans Charleroi depuis Gosselies, avec une chaussée de Bruxelles remise à neuf – nouvelle voirie, nouveaux trottoirs, nouveaux espaces pour piétons,...

1. Le matériel roulant

Ce sont des trams du style « LRV » construits par La Brugeoise et Nivelles (BN, devenu Bombardier Transportation). Ces trams de la série 6100 (maintenant 7400) sont bidirectionnels et sont composés de deux caisses. Avant leur apparition à Charleroi, certains trams ont circulé à la Côte belge.



Le réseau est assuré par des motrices de type tramway au gabarit de 2m60. L'intérieur rénové doit encore assurer un service d'une quinzaine d'années.

2. Les stations

Toutes les stations souterraines ou extérieures comptent un distributeur de titres de transport, un poste d'appel de secours et un panneau horaire.



La station souterraine du **Gazomètre** est un beau modèle de station rénovée et accueillante pour les usagers. Elle est équipée d'un ascenseur et met à disposition certaines facilités pour les personnes malvoyantes.

Les lignes M3 et M4 du métro de Charleroi (suite)



La station extérieure de City nord



La station du nouvel hôpital Marie Curie

Les stations extérieures présentent l'inconvénient de manquer de places assises pour les usagers et que la transaction au distributeur s'effectue à l'air libre. Elles offrent toutefois un abri avec quelques places assis debout.

3. Les moyens de paiement

On trouve des TECSHOP dans certaines stations : Villette, Charleroi Sud, Beaux-arts, Madeleine, Tirou, Gilly, Soleilmont, Fontaine et Faubourg.

Dans toutes les stations, on peut trouver un distributeur automatique de titres de transport, le TECEXPRESS qui accepte les pièces et les billets de 5 et 10€.

Les pannes récurrentes des automates sont motif de plaintes émanant des usagers. Ces appareils sont, de plus, fréquemment vandalisés.

L'absence de personnel TEC dans certaines stations, surtout souterraines, est également déploré. Celui-ci pouvait renseigner et rassurer les usagers.

Tous les distributeurs de titres de transport vont être remplacés par des modèles acceptant la nouvelle carte MOBIB (rechargement possible), les cartes de débit et de crédit ainsi que les pièces. Il ne sera plus possible d'acheter un ticket avec un billet afin de limiter le vandalisme et de favoriser les points de vente TEC (ils sont plus ou moins 3000 unités en Wallonie). Le message des TECs est de privilégier les préventes, les e-shop ainsi que les virements bancaires. L'ancien distributeur a connu des soucis techniques mais il est toujours possible d'adresser une plainte pour un ticket ou monnaie non reçu. Le TEC vérifiera votre plainte et effectuera un remboursement le cas échéant.



Le distributeur de tickets à la station de la Samaritaine



Celui de la Maison de la Mobilité de Charleroi Sud

Des anciens trams vicinaux à Erezée et à Burdinne



L'asbl TTA vous invite à vous balader en tram dans la région de l'Aisne (www.tta.be)

L'ASBL Tramways touristiques de l'Aisne (TTA) gère et exploite une ligne touristique dans les Ardennes à Erezée et l'ancien dépôt de Burdinne. Burdinne était, dans les années 50, un nœud important sur le réseau ferré vicinal, à l'intersection des lignes Hannut-Namur et Statte-Bierwart. Derrière l'ancienne gare vicinale de Burdinne, l'atelier abrite encore des trams. Un lieu qui nous replonge 50 ans en arrière. Deux anciennes voitures vicinales trônent au milieu de l'atelier. En face d'elles, on peut voir un locotracteur suisse, il a notamment servi lors des travaux de construction du métro de Charleroi.

L'association a la volonté de faire connaître cet atelier au public local. Ils aimeraient, via ces 150 mètres de voies préservées, pouvoir montrer les trams au public plusieurs fois par an. (Source : L'Avenir 07/11/14)



Le locotracteur suisse



Des trams qui ont notamment roulé sur la côte belge



L'intérieur de ces trams est encore en bon état

Quoi de neuf au TEC ?

Bande bus ou site spécial franchissable

Le code de la route offre au gestionnaire de voirie, la possibilité de réserver une partie de la chaussée à la circulation des bus créant une « bande bus » ou un « un site spécial franchissable ». En milieu urbain, là où le trafic est dense et les situations de congestion fréquentes, de tels marquages permettent d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun et de les rendre plus concurrentiels par rapport à la voiture.

La bande bus désigne la partie de la chaussée réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun, taxis, ...

Quant au site spécial franchissable, il s'agit de la partie de la voie publique réservée à la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun.



Bande bus



Site spécial franchissable

Extrait du Cémaphore de septembre – octobre 2014.

Nom du consortium dévoilé pour le futur tram de Liège

La désignation du consortium qui se chargera de la construction de la grosse infrastructure a eu lieu et c'est le nom de Mobiliège qui a été annoncé le 11 décembre au conseil d'administration de la SRWT.

À vrai dire, la SRWT parle d'un choix pour la poursuite des négociations qui n'écarte pas totalement l'autre candidat en lice, à savoir le consortium Legia Express. Celui-ci pourrait être rappelé autour de la table si la négociation finale avec Mobiliège n'aboutissait pas. La signature finale aura lieu au printemps 2015, mais nul doute que cette première option devrait être déterminante. Ce choix de la SRWT a d'importantes conséquences, puisqu'il s'agit d'un engagement d'une trentaine d'années : 3,5 ans de travaux (pour un investissement de 385 millions d'euros) et 27 ans d'exploitation inclus dans le contrat. Le consortium « Mobiliège » sera en effet chargé de la conception, de la réalisation, du financement et de l'entretien du tram, alors que la SRWT lui versera des rentes annuelles à partir du moment où le tram sera opérationnel.

Après la signature du contrat avec le consortium au printemps 2015, une étude préparatoire verra le jour. Les travaux de construction pourront alors débuter, et ce pour une période de trois ans. La première phase des travaux est déjà en cours. Il s'agit de déplacements d'impétrants essentiellement à Sclessin, sur le quai St Léonard et à Droixhe.

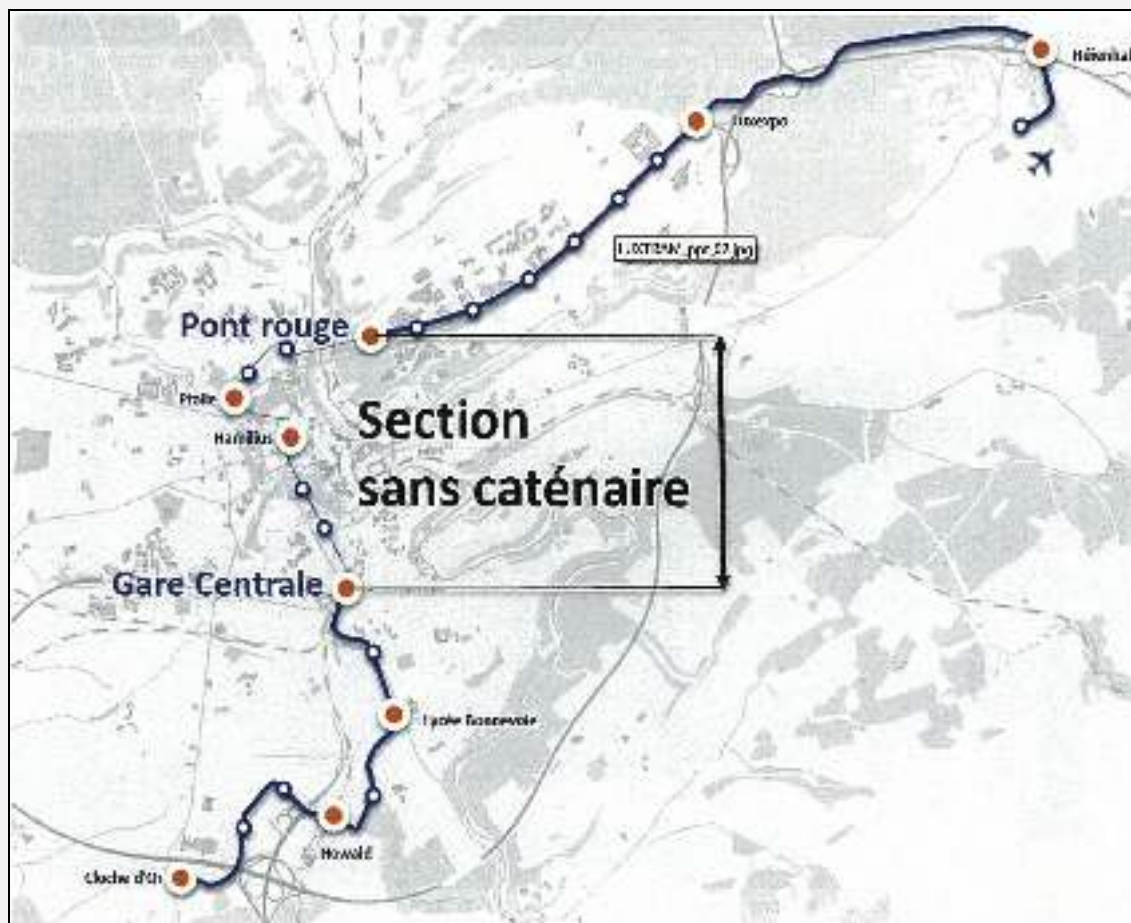


Futur tram devant la gare de Liège Guillemins

Les plans et infos sur le futur tram de Liège sont accessibles via le site « www.keskistram.be » ou à la maison du tram, boulevard de la Sauvenière 65 à 4000 Liège. Elle est ouverte du lundi au vendredi, sauf le jeudi matin. Une ligne d'informations gratuite (0800/93434) a également été ouverte



Luxembourg aura son tram



Le développement de la capitale luxembourgeoise s'accompagne d'un accroissement important des déplacements. Le trafic aux heures de pointe est particulièrement intense en raison des déplacements domicile-travail. Les moyens de transport collectif existants sont à leur limite structurelle de capacité.

Un nouveau système de transport très performant doit donc être mis en place. La meilleure solution est apportée par le tram qui outre une capacité importante et adaptable permet des déplacements rapides et confortables. L'accès aux principaux pôles de développement de la ville est direct. La desserte fine des quartiers est assurée par les bus urbains, qui associés au tram et en interface avec lui, constituent un réseau à forte couverture. La multimodalité structurée par le biais des pôles d'échanges avec le train et les bus régionaux assure un lien efficace avec les transports interurbains.

La section sans caténaire se situe de la gare centrale au Pont Rouge.

La ligne de tram répondra aux objectifs suivants :

- offrir une capacité de transport adaptée aux besoins prévisibles : 75.000 voyageurs pourront l'emprunter tous les jours, pour rejoindre rapidement le Kirchberg, le centre ville et la Cloche d'Or ;
- contribuer à atteindre, au niveau national l'objectif de l'augmentation de la part modale pour les transports en commun ;
- faciliter les échanges intermodaux grâce à la complémentarité avec les bus (AVL et RGTR) et avec le réseau ferroviaire.

La chambre des députés luxembourgeoise a donné le 4 juin dernier son feu vert pour le financement du tram. Simultanément, la décision a été prise de réaliser une nouvelle gare CFL au pied du Pont Rouge ainsi qu'un funiculaire permettant d'accéder au plateau de Kirchberg.

En 2017, un premier tronçon qui, avec huit stations, desservira l'ensemble du plateau du Kirchberg, sera inauguré. L'ensemble de la ligne sera en service en 2020 ou 2021.



Sur le site infotec, les TEC ont mis des liens sur les nouveaux horaires TEC.

Ils proposent à leurs clients de pouvoir réagir à propos de ces horaires et même de pouvoir déposer des réclamations.

Pour ma part, J'ai déposé une deuxième réclamation aux TEC à propos de leurs nouveaux horaires. En effet, les TEC ont changé leurs horaires pour, je cite, s'adapter aux changements d'horaires de la SNCB. Dans mon cas, la durée de mon trajet, porte à porte, augmente de 20 minutes et dépasse ainsi les 2h par trajet.

Dans l'ancien horaire, les lignes 451 (Charleroi - Philippeville) arrivaient à Charleroi aux heures H+20 et H+50 et partaient de Charleroi aux heures H+10 et H+40. Avec les nouveaux horaires, les 451 arrivent à Charleroi aux heures H+27 et H+57 et partent de Charleroi aux heures H+33 et H+03.

Or avec les nouveaux horaires les trains les moins lents pour Bruxelles partent à 6h47, 6h54, 7h24, 7h47. Ainsi le bus de 6h27 à un délai de correspondance de 20 min pour le train de 6h47.

Celui de 6h57 rate le train P (un des moins lent 1h03 Charleroi - Bruxelles Nord)) de 6h54 et donne correspondance avec l'omnibus de 7h10 qui met 1h14 pour arriver à Bruxelles Nord.

Enfin le bus de 7h27 rate le train de 7h24 et demande à attendre 20 min le train de 7h47.

Bref, cet horaire ne m'arrange pas.

J'envisage sérieusement le covoiturage ou l'achat d'une voiture d'occasion.

Remarque : tous les trains de la ligne Charleroi - Bruxelles voient leur temps de trajet s'allonger de 7 min au minimum

CR le 05 décembre 2014

Je prends le train à Bruxelles Midi à 07:04 pour aller à Mons.

Je le prends depuis le 6 juin 2014. Depuis le 1 septembre, j'ai constaté une diminution du nombre des wagons et une augmentation du nombre de navetteurs.

(Rentrée faisant, les étudiants ont augmenté de plus de la moitié la fréquentation.)

Je trouve cela déplorable car les wagons débordent, il y a des dizaines de personnes qui se retrouvent à voyager debout, entre les places assises.

Je trouve cela anormal et craint pour notre sécurité.

06/10/2014 Yoo

Comment peut-on attaquer en justice les T.E.C. pour refus obstiné de nous accorder un trajet supplémentaire cruellement nécessaire, refus unilatéral justifié par des motifs fallacieux .

Le manque en cause : pas de trajet de Jalhay à Verviers et retour le dimanche en milieu de journée.
09/12/2014 P.P.

Concernant votre problème, nous estimons que vous auriez intérêt à le soumettre au Médiateur, plutôt qu'à une instance juridique.

Voici l'adresse du Médiateur :

<http://www.le-mediateur.be/categorie/mobilite-transport.html>

09/12/2014 Réponse de l'ACTP à P.P.

La SNCB a retrouvé, en 2014, 35.676 objets dans ses trains.

C'est moins qu'en 2013, lorsque 36.260 possessions avaient transitées par son service des objets perdus, lit-on jeudi dans La Dernière Heure. Plus de 36% de ces objets ont été rendus à leurs propriétaires.

Au total, 13.050 sacs, GSM, portefeuilles, etc. ont été restitués, contre 12.558 l'année précédente.

"En général, les GSM ont un très bon taux de récupération", indique-t-on à la SNCB. "C'est pareil pour les portefeuilles, qui contiennent souvent une pièce d'identité."

L'utilisateur malheureux dispose de deux voies pour essayer de retrouver son bien: soit en gare, soit en ligne via le site web de la SNCB. Plusieurs recherches sont alors effectuées dans les divers dépôts des objets retrouvés. Si l'issue de l'enquête est favorable, le propriétaire devra s'acquitter d'une somme de quatre euros. Sinon, après 50 jours, l'objet est donné aux Petits Riens.

Source :Belga 15.01.08

Le rail belge, champion d'Europe de la sécurité assurée par l'ETCS

Le rail belge est depuis le 20 octobre 2014 doté du plus long tracé ferroviaire européen entre Namur et la frontière luxembourgeoise (160 km) -. Il est équipé du système européen de contrôle permanent de la vitesse ETCS (hors lignes à grande vitesse), présenté comme le « must de la sécurité ferroviaire ».

Son déploiement avait été accéléré après la collision ferroviaire de Buizingen le 15 février 2010.

Avec 723 km de voies qui sont dotées de ce système, la Belgique devient le pays européen le mieux équipé à cet égard, s'est réjoui Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel. Toute l'infrastructure devrait être équipée en ETCS pour 2022.

Quant aux opérateurs étrangers, la législation européenne oblige d'être équipé en ETCS à partir de 2025.

La SNCB veut supprimer 3000 postes en dix ans

La SNCB a présenté en juin à son conseil d'administration un plan visant à raboter l'effectif de près de 3000 postes d'ici 2024. Le personnel administratif devrait supporter le gros de la restructuration. On lui impose une diminution des effectifs de 29,5% soit 2.235 collaborateurs.

Et revoilà les sauvages !

Selon les chiffres de la SRWT, 7 jours de grève sur 10 au TEC wallon sont déclenchés sans préavis (au total, 115 sur 162 entre 2005 et 2013). Dans ce brillant palmarès, le TEC Liège-Verviers se taille une belle part ; en 2012 et 2013, la moitié des actions ont eu lieu en son sein. On croyait pourtant savoir qu'un engagement aurait été pris par les

syndicats pour ne plus débrayer sauvagement, sans que les usagers soient prévenus. Sans doute, cet accord, a-t-il pour le front commun, la même valeur que l'acte diplomatique qui garantissait la neutralité belge avant 1914 aux yeux du chancelier allemand Theobald von BethmannHollweg : « un chiffon de papier ». Il est loin le temps où le respect de la parole était sacré. On est sauvage ou on ne l'est pas.

Extrait de La Libre du 25/11/2014

Nouvelle liaison Bruxelles-Amsterdam

Brussels Airport est relié depuis le 15 décembre à Amsterdam, via Anvers, Rotterdam, La Haye et Schiphol. L'administration belge de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire a en effet validé les nouveaux trains devant réaliser cette liaison. Ils ont été également homologués par la NS (chemins de fer néerlandais).

La nouvelle liaison Bruxelles-Amsterdam s'inscrit dans le cadre du nouveau plan de transport de la SNCB. Seize trains par jour relient l'aéroport national à Amsterdam, ce qui va désenclaver l'aéroport. Celui-ci bénéficie aussi de nouvelles liaisons directes avec des villes belges (Liège, Tournai, etc.).

Précédemment, douze trains reliaient les deux capitales, mais ne faisaient pas escale à Brussels Airport. Il s'agit des trains « Benelux », qui ont remplacé les « Fyra » dont l'exploitation a été arrêtée au bout de quelques semaines à cause des avaries.

« TEC IT EASY »

Le jeudi 25 septembre, le gouvernement wallon a adopté le cadre réglementaire de la validation du titre de transport du système de billettique sans contact, qui sera mis en œuvre en Wallonie à l'horizon 2015.

Ce système de billettique requiert du voyageur qu'il valide son titre de transport à chaque montée ou correspondance à l'aide de sa carte sans contact. Le TEC a déjà commencé à distribuer la nouvelle carte à ses utilisateurs à l'occasion du renouvellement de leur abonnement. Elle permettra aux utilisateurs de charger différents abonnements de transport vendus par l'ensemble des sociétés de transport public actives en Belgique.

Caméras de surveillance dans les bus TEC

Le directeur du marketing et porte-parole du TEC précise que « Les bus TEC seront sous surveillance électronique en 2017. La SRWT poursuit l'installation de caméras de surveillance à bord des bus des différents TEC. À ce jour, 1588 bus sont équipés, soit 96% du parc nécessaire. Le solde des autobus correspond à des véhicules de petite capacité (minibus, bus locaux,...) dont le mode d'exploitation ne nécessite pas ce type d'équipement. Les sociétés privées qui roulent au profit des TEC ont aussi équipé les bus qui circulent sur les lignes sensibles ; 93 bus privés sont équipés à ce jour. »

L'Espagne entrouvre la porte à la concurrence ferroviaire dans le transport de passagers

Le ministère de l'Aménagement et des Transports espagnol a validé ce 8 décembre huit entreprises de transport ferroviaire de passagers en mesure de pouvoir concurrencer la Renfe. Les entreprises, toutes espagnoles, ont reçu la licence d'entreprise ferroviaire et le certificat de sécurité nécessaires à la participation au marché public qui ouvrira à une seule d'entre elles l'exploitation de la ligne Madrid - València - Alicante - Cartagena - Almería.

BULLETTIN D'ADHESION

Rejoignez notre action ! Plusieurs possibilités s'offrent à vous :

- **Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- **Membre ordinaire** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 12 euros.** Si vous ne souhaitez pas recevoir notre bulletin en version papier, **la cotisation est réduite à 5 euros.**
- **Membre effectif** : si vous souhaitez participer de façon plus active à la vie de l'association, la cotisation de membre effectif vous autorise à participer à l'assemblée générale. **Le montant de la cotisation est fixé à 15 euros** et l'inscription est réservée aux membres ordinaires comptant au moins **deux années d'ancienneté consécutives.**
- **Membre d'honneur** : en plus de bénéficier de tous les avantages réservés à nos membres ordinaires, vous désirez soutenir notre action par un appui financier. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**
- **Associations, organismes, administrations, ...** : vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**

La cotisation est à verser sur le compte **IBAN BE21 0013 3078 2103 BIC GEBABEBB** de l'ACTP.



ACTP asbl

Avec le soutien de



Place des Guillemins, 17/B25 – 4000 Liège

Tél./ fax : 04/233 67 57

Email : actp@skynet.be

Site : www.actp.be