

SOMMAIRE

L'écologie entre en gare 2

Record du monde pour le rail belge 3-5

Vers le bus tout électrique 6-9

Le 4^{ème} paquet Ferroviaire 10-11

La carte MOBIB 12

Tourisme ferroviaire en Belgique 13

Courrier des lecteurs 14

En bref 15

Bulletin d'adhésion 16

En annexe :

Etat du renouveau du tramway en France

Brochures jointes

Euregioticket et l'euregioplan



Schellebelle

En un an, la SNCB a connu deux accidents impliquant des transports de fret.

Le 11 mai 2012, un convoi roulant sur la ligne 154 (Namur-Dinant) en direction de Bertrix entre en collision avec un autre train à hauteur de Godinne. La loco et plusieurs wagons déraillent. Le 4 mai 2013, un train circulant sur la ligne 50, en direction de Gand, déraile sur le territoire de Schellebelle. Plusieurs wagons se couchent, une explosion et un violent incendie se déclarent. Un produit très toxique (acrylonitrile) alimente le brasier et répand des fumées toxiques. Des centaines de personnes sont évacuées et un périmètre de sécurité est installé, qui ne sera définitivement levé qu'une semaine plus tard. La cause du déraillement est rapidement établie : le train roulait à une vitesse excessive (80 km/h au lieu de 40 autorisés). Dans un cas comme dans l'autre, les dégâts matériels sont importants ; on ne déplore heureusement qu'une victime à Schellebelle, et de nombreuses intoxications. Par chance, la densité d'habitat des zones concernées était relativement faible. On a donc échappé à des catastrophes.

Ces événements remettent en cause la sécurité du rail. La nouvelle signalisation européenne (ETCS) aurait probablement permis d'éviter ces accidents. Godinne est situé sur un axe prioritaire (corridor Anvers-Bâle). L'infrastructure du tronçon Namur-Bertrix sera équipée en 2014. Mais le reste du réseau ? Côté matériel, le convoi accidenté à Schellebelle était affrété par un privé, assuré par son propre matériel et personnel.

De nombreuses questions se posent. Quel est l'avancement de l'installation de l'ETCS, tant sur l'infrastructure que sur les engins de traction ? Des mesures suffisantes sont-elles prises pour assurer l'acheminement sans risques des matières dangereuses ? La formation des conducteurs et la conformité des matériels étrangers est-elle adéquate ?

Il y a matière à réflexion pour les autorités responsables et politiques nationales et européennes.

L'écologie entre en gare

Pour la période 2005-2012, le groupe SNCB s'est engagé à réduire de 7,5% la consommation énergétique de ces sites.

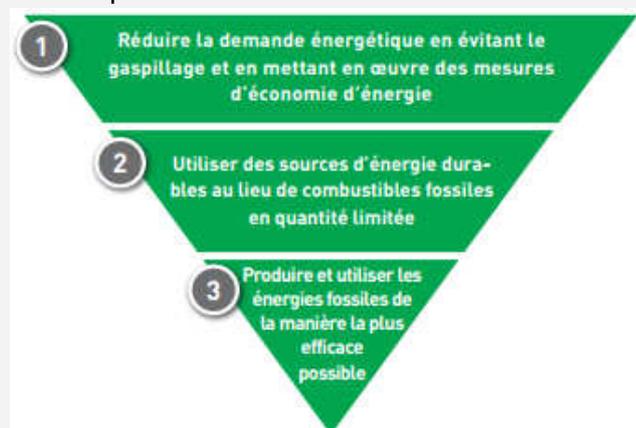
A chaque projet de rénovation de gare, la SNCB-Holding se doit de respecter le principe TRIAS-ENERGETICA.

Ce principe consiste en 3 étapes :

1/ réduire la demande énergétique en évitant le gaspillage et en mettant en œuvre des mesures d'économie d'énergie.

2/ Investir dans des sources énergétiques durables.

3/ Utiliser les énergie fossiles de la manière la plus efficace possible.



Depuis août 2010, la gare de **Charleroi Sud** a installé, sur l'avent du quai numéro 1, 400m² de panneaux photovoltaïques. C'est le premier bâtiment de voyageurs de la SNCB Holding équipé de tels panneaux.



Un écran indique la production d'énergie par des panneaux photovoltaïques

La gare de **St-Ghislain** fonctionne également en partie avec de l'énergie renouvelable car elle est raccordée au système géothermique de l'intercommunale IDETA ce qui représente une économie annuelle de 30.000 litres de mazout.



En 2011, des ardoises photovoltaïques ont été posées sur la toiture du bâtiment principal de la **gare d'Ath**. Ces tuiles fonctionnent comme des panneaux solaires et permettent une production de 9500KWH d'électricité par an, soit 22% de la consommation globale de la gare.



Depuis 2009, la collecte sélective est entrée dans les gares principales. On y retrouve des poubelles à 4 entrées : verre, papier-carton, PMC et déchets résiduels.





Record du monde pour le rail belge (1939)

Les Atlantic type 12 relient Bruxelles à Bruges en 46 minutes à 120,6 km/h de moyenne.
 Les Chemins de fer belges conquièrent le Ruban bleu du Rail.

A partir de 1933, les Chemins de fer belges réduisirent les temps de parcours sur les lignes principales de manière significative. La vitesse y fut portée à 120 km/h et à 140km/h en 1935 de Bruxelles à Anvers et en 1938 de Gand à Bruges. Mais pour améliorer leur image ainsi que celle des constructeurs belges de matériel ferroviaire, la SNCB souhaitait faire partie des réseaux exploitant les trains les plus rapides du monde. Pour atteindre ce but, les Chemins de fer belges passèrent commande en 1938 au CONSORTIUM BELGE DE CONSTRUCTEURS DE LOCOMOTIVES piloté par COCKERILL de 6 locomotives de forme aérodynamique, à grande vitesse et complètement carénées. Ces locomotives furent appelées type 12. Elles furent livrées en 1939.

Le cahier des charges spécifiait qu'elles devaient pouvoir remorquer 250 tonnes (5 voitures) à 150 km/h porté ultérieurement à 160 km/h. Le 12 juin 1939, lors d'un parcours d'essai, la 12002 atteignit la vitesse de 165 Km/h avec 5 voitures. Les types 12 entrèrent en service régulier le 15 juillet 1939. Elles remorquaient 2 trains rapides ne comportant que des voitures de 1ère classe (anciennement 1ère et 2ième classes) entre Bruxelles et Ostende.

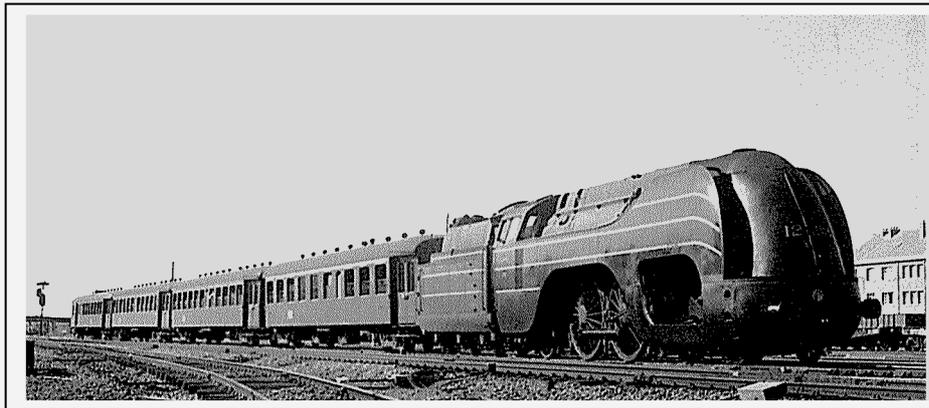
Les horaires étaient les suivants :

| K | | 411 | 413 | 721 | 401 1-2 | 415 |
|-----|--------------------------------|--------------|--------------|-------------------------------------|--------------|--------------|
| — | Bruxelles (Midi).....D. | 7. 0 | 8. 0 | — | 8.25 | 9. 0 |
| 0 | Bruxelles (Nord).....D. | ↓ | ↓ | 8. 8 | ↓ | ↓ |
| 58 | Gand (St-Pierre).....{A. D. | 7.32 7.34 | 8.32 8.34 | 8.44 | ↓ | 9.32 9.34 |
| 99 | Bruges.....{A. D. | 7.58 8. 0 | 8.58 9. 0 | vers Aalst kerke La. Pans. B. | 9.11 9.12 | 9.58 0. 0 |
| 122 | Ostende (Quai).....A. | 8.15 | 9.15 | | 9.25 | 10.15 |

Extrait de l'indicateur de 1939. Le parcours Bruxelles Midi – Ostende est de 1 heure.

| | L 958 | L 578 | IRi 3629 | IC C 828 | IC E 1528 | IC G 1829 | IC A 529 | L 959 | L 579 | IRi 3630 |
|--------------------------|----------|------------------|-------------|------------------|--------------|------------------------|-------------|----------|------------------|-------------|
| Herkomst - Origine | | Mechelen 6.33 | | Kortrijk 7.48 | | Antw. Cent. 7.18 | | | Mechelen 7.33 | |
| Eupen | | | | | 5.32 | | 6.15 | | | |
| Tongeren | | | | | 5.58 | | | | | |
| Genk | | | | | | | | | | 6.43 |
| Hasselt | | | 5.50 | | | | | | | 7.27 |
| Landen | | | 6.27 | | 6.57 | | 7.35 | | | 7.52 |
| Leuven | | | 6.52 | | | | | | | 8.05 |
| Brus.-Nat.-Luchthaven | | | 7.05 | | 7.17 | | 7.56 | | | 8.09 |
| Brus.-Noord / Brux.-Nord | | | 7.09 | | 7.21 | | 8.00 | | | 8.12 |
| Brus.- / Brux.-Centr. | | | 7.12 | | 7.24 | | | | | 8.14 |
| Brus.-Zuid / Brux.-Midi | | | 7.14 | | 7.26 | | 8.05 | | | 8.45 |
| Brus.-Zuid / Brux.-Midi | | | 7.45 | | 7.57 | | 8.36 | | | |
| Gent-Sint-Pieters | | | | | 8.00 | 8.15 | 8.38 | | | 8.41 |
| Gent-Sint-Pieters | | 7.41 | | | | | | | | 8.47 |
| Drongen | | 7.47 | | | | | | | | 8.53 |
| Landegem | | 7.53 | | | | | | | | 8.56 |
| Hansbeke | | 7.56 | | | | | | | | 9.00 |
| Bellem | | 8.00 | | | | | | | | 9.03 |
| Aalter | | 8.03 | | | | 8.30 | | | | 9.07 |
| Maria-Aalter | | 8.07 | | | | | | | | 9.11 |
| Beernem | | 8.11 | | | | | | | | 9.16 |
| Oostkamp | | 8.16 | | | | | | | | 9.23 |
| Brugge | | 8.23 | | | 8.25 | 8.42 | 9.02 | | | |
| Brugge | | | | 8.30 | | 8.44 | 9.04 | | | |
| Oostende | | | | 8.44 | | 8.58 | 9.18 | | | |

Actuellement, l'ICA réalise le parcours Bruxelles Midi – Ostende en 1h13 avec, il est vrai, un arrêt à Gand. Où est le progrès ?



Les locos type 12 furent construites en 6 exemplaires chez Cockerill et mises en service en 1939.

Le Ruban Bleu

Quelles étaient les conditions du Ruban bleu? Le Ruban ne pouvait être attribué qu'à un train assurant un parcours régulier suivant des horaires officiels. Etaient exclues les marches d'essai ainsi que les marches remarquables réalisées lors de rattrapage de retards.

Entre 1935 et 1939, le ruban bleu a été attribué successivement à:

- 1935 London and North Eastern Railways "Coronation "
Londres -York 115,7 km/h
- 1937 Deutsche Reichbahn "Fliegende Hamburger "
Hambourg-Berlin 117,1 km/h
- 1938 Chicago, Mikauwee and Pacific RR "Hiawatha"
New Lisbon-Portage 118,9 km/h
- 1939 (fév) Chicago, Mikauwee and Pacific RR "Hiawatha"
Sparta-Portage 120,06 km/h
- **1939 (juillet) SNCB Bruxelles-Bruges 120,6 km/h.**

La SNCB avait pour ambition d'améliorer encore ses performances en portant la vitesse entre Bruxelles et Gand à 140 km/h. L'objectif était de relier Bruxelles à Bruges en moins de 3/4 d'heure. La guerre mit fin à ces projets. En août 1946, lors d'une marche d'essai, l'Atlantic 12001 relia Bruxelles Nord à Anvers-Central en 23 minutes, à la vitesse moyenne de 120 km/h.

Après la guerre, les types 12 assurèrent la remorque des trains internationaux entre Ostende et Bruxelles et ensuite des trains vers Liège, Verviers, Aix la Chapelle, Mons, Tournai, Mol et Lille.

Le dernier service eut lieu le 27 mai 1962 entre Bruxelles et Lille.

Entre 1945 et 1962, les types 12 assurèrent la plupart des trains royaux. Sous le règne du Roi Baudouin, ce service fut dévolu à la 12004. Ce fut une des raisons pour laquelle la locomotive fut conservée.

Celle-ci fut remise en ordre de marche en 1985 à l'occasion des 150 ans des Chemins de Fer Belges. Elle assura à cette occasion de nombreux trains spéciaux.

Elle est actuellement en restauration superficielle à l'atelier de Kinkempois. On peut regretter qu'une locomotive mythique comme la 12004 ne soit pas remise en ordre de marche.

1939 marqua l'apogée des Chemins de Fer Belges

Ils détenaient le ruban bleu du rail. Bruxelles était reliée aux grandes villes de province en des temps de parcours très souvent inférieurs à ceux d'aujourd'hui.



Vers le bus tout électrique

Fin mai s'est tenu à Genève le 60ème congrès de l'UITP (Union Internationale des Transports Publics). Ce congrès et l'exposition de matériels attenante ont fait la part belle aux bus électrifiés.

La tendance est une évolution vers des matériels entièrement électriques. Le trolleybus est souvent jugé inesthétique, en raison de sa double ligne de contact. En outre, lié à ses fils de contact, il est assujéti à un itinéraire. Les constructeurs ont proposé des bus autonomes, soit sur batteries, soit sur condensateurs. Les bus sur batteries ont une autonomie limitée. De plus la batterie est lourde et coûteuse. La STIB a fait l'essai d'un bus chinois de cette catégorie (BYD K9) mais il n'a pas été concluant.



Devant la gare de Zürich, la « toile » constituée par les lignes de captation des trolleybus

Les bus sur condensateurs ont une autonomie plus réduite mais ils peuvent être rechargés très rapidement, par exemple pendant les 15 secondes d'immobilisation à un arrêt. Une ligne d'essai de bus sur condensateurs expérimentale est en service à Genève. Il s'agit de bus du constructeur suisse Hess. Outre l'énergie soutirée aux arrêts, l'énergie cinétique est récupérée au freinage. Le bilan écologique est donc favorable.

A l'heure actuelle, les stations de rechargement (un arrêt sur cinq, en moyenne en ville) sont jugées peu esthétiques. Certains constructeurs envisagent de remplacer le contact par l'induction : le bus stationnerait sur une boucle enfouie dans le sol à l'aplomb de laquelle il rechargerait ses condensateurs. Mais l'induction est suspectée de perturber... les pace-makers.



Le prototype HESS de Genève



Un bus HESS de Genève en arrêt à une station de recharge

Quoi qu'il en soit, la STIB a décidé de ne plus acquérir de bus classiques dès 2015. La STIB estime que le tout électrique doit encore faire l'objet de développements avant qu'elle ne l'adopte. Il y aura donc une phase de transition assurée par l'hybridation. Un bus hybridé dispose de deux sources d'énergie : généralement d'origine thermique et électrique. Ces deux sources agissent complémentaires : l'électricité pour les coups de colliers (démarrage, côtes), le thermique pour la croisière, et la recharge de la batterie. L'énergie de freinage est aussi récupérée pour charger les batteries*. L'hybridation restera probablement pour pas mal de temps l'apanage des lignes rurales.

DeLijn a déjà acquis des bus hybridés de VanHool. Les TECs ont un projet de bus en développement avec une société liégeoise (Green Propulsion). Un sous-traitant des TECs (SADAR de La Calamine) vient de mettre en service un bus d'origine polonaise (Solaris), l'Urbino12. Nous l'avons essayé.



Le prototype hybride des TECs développé en collaboration avec Green Propulsion

Le tramway en France

En 2013, Tours est la 23^{ème} agglomération française à se doter d'un tramway. C'est certainement l'occasion de donner un aperçu de toutes ces réalisations.

On trouvera, dans ce bulletin, un encart signé Jean-Henri Renard sur l'état du renouveau du tramway en France.

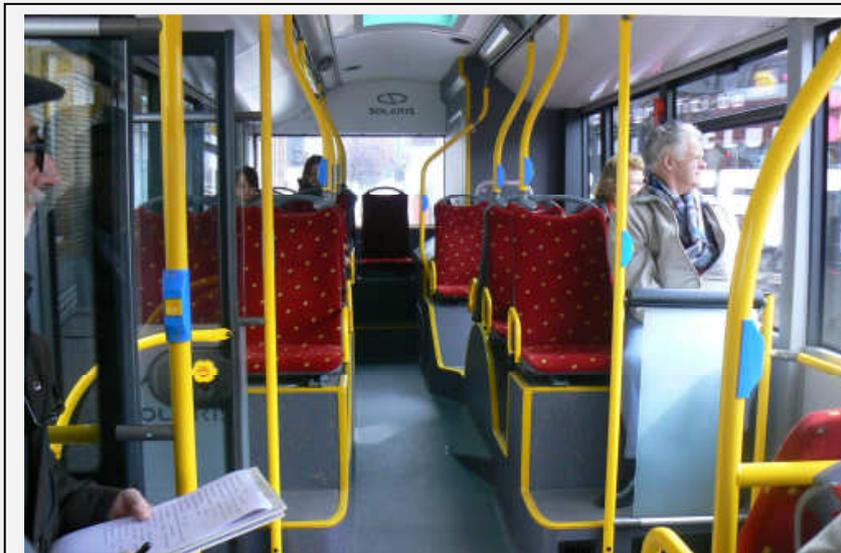
L'Urbino 12

Ce bus, produit par Solaris depuis 1999, est apparu en version hybridée en 2009. Il était déjà présenté à Courtrai, aux BusWorld de 2009 et 2011.



*L'Urbino12 de l'exploitant SADAR (ici au départ à Vaals -NL-).
A l'arrêt, le bus est agenouillé latéralement, ce qui réduit la hauteur d'embarquement.*

Extérieurement ce bus est de bonne facture et d'esthétique agréable. Le plancher est bas et le bus s'agenouille latéralement à l'arrêt pour faciliter l'embarquement. A l'intérieur, on est frappé par le nombre et la hauteur des estrades. C'est la rançon du dédoublement de la chaîne de transmission : l'hybridation parallèle impose qu'une transmission électrique double la transmission mécanique classique. Il faut aussi loger les batteries. Il n'y a que six sièges au niveau du plancher, parmi lesquels, heureusement, les quatre sièges pour personnes handicapées. L'accessibilité et l'équipement de ces sièges sont satisfaisants.



Intérieur (arrière) de l'Urbino12. On remarque la hauteur des estrades. Les boutons sont disposés à bonne hauteur et leur marquage est correct (alarme + stop).

■ ■ ■ AU FIL DES ROUTES

Le moteur, placé verticalement est malheureusement assez bruyant, la boîte mécanique révèle sa présence.

Le confort des sièges est médiocre (épaisseur insuffisante pour les longs parcours), la ventilation naturelle est assurée par 2 trappes de toiture (mais il n'y a pas de plafond diffusant) et quatre impostes latérales. La disposition et le repérage des boutons (alarme et stop) sont très bons.



Deux des 4 sièges pmr, bon marquage (mais pictogramme réglementaire absent), bonne accessibilité, barre d'appui présente.



Tout est prévu pour l'accueil des handicapés : agenouillement du bus, rampe repliable (manuelle !), emplacement sécurisé et signalé, bouton de demande d'arrêt (stop) et de manœuvre de la rampe. On apprécie l'accès par la porte centrale pour les PMR ambulants.

*Le bus hybride utilise donc une troisième source d'énergie : son énergie cinétique qui est récupérée lors des décélérations. Le bilan énergétique de l'hybridation est donc favorable.

Le quatrième paquet ferroviaire

L'union Européenne se préoccupe des relations ferroviaires. Elle a émis une série de directives dans le but d'améliorer, entr'autres, l'inter-opérabilité. Les réseaux doivent être ouverts à la concurrence des transporteurs de fret et de voyageurs, la sécurité des convois doit être assurée par un système européen (ETCS), la certification des matériels doit être unifiée. Ces directives sont réunies en quatre paquets.

1. Les propositions de la Commission Européenne

La Commission européenne a adopté le quatrième paquet ferroviaire, constitué de six propositions législatives axées sur quatre domaines essentiels

- **Des agréments au niveau de l'Union:** pour faire gagner du temps et de l'argent aux entreprises, il devrait être possible de construire et certifier en une seule opération les trains et le matériel roulant appelés à circuler dans toute l'Europe. Les entreprises devraient pouvoir mener leurs activités dans l'ensemble de l'Union avec un certificat de sécurité unique.

- **Une structure qui fonctionne.** La Commission propose, pour assurer la gestion efficace et non discriminatoire du réseau ferroviaire, de renforcer la position des gestionnaires de l'infrastructure et de faire en sorte que les deux fonctions consistant à gérer les voies et à exploiter les trains soient maintenues séparées.

- **Un accès élargi à la fourniture de services de transport ferroviaire.** Pour encourager l'innovation et l'efficacité, la Commission propose d'ouvrir le marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs à de nouveaux arrivants et à de nouveaux services.

- **Une main-d'œuvre qualifiée :** Le dynamisme du secteur ferroviaire dépend de la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et motivée. Le paquet ferroviaire prévoit que les États membres pourront prendre des mesures supplémentaires pour protéger le personnel en cas de transfert de contrats de service public.

2. Avis de l'ACTP

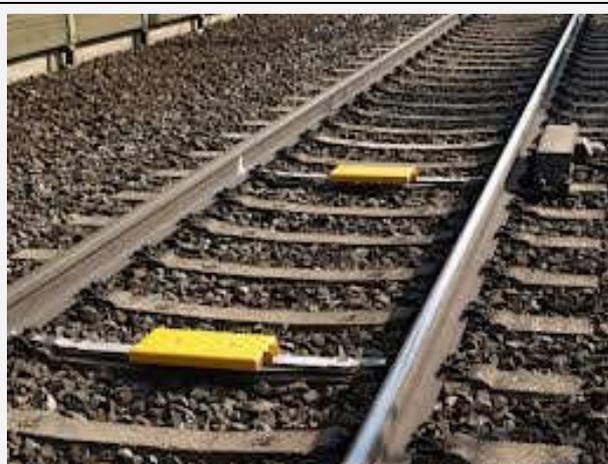
- Trois paquets ferroviaires et la refonte du premier paquet ont été mis en application.

Dans le quatrième paquet ferroviaire, la Commission poursuit son action en s'appuyant sur le principe essentiel de la concurrence libre et non faussée comme seul moyen et but de la croissance économique.

L'ACTP regrette que la commission n'ait pas jugé opportun à l'occasion du 4^{ème} paquet ferroviaire d'effectuer un vrai retour d'expérience sur les différents paquets ferroviaires précédents pour comprendre les très nombreux échecs et les rares progrès.

- L'ACTP estime que l'ouverture à la concurrence des réseaux ferroviaires nationaux ne saurait constituer une fin en soi ni une condition suffisante de compétitivité et de qualité de service du rail qui dépendent de bien d'autres facteurs.

- L'ACTP insiste sur la mise en œuvre efficace d'une intermodalité. Le voyageur prend toujours plusieurs modes de transport pour aller d'un point à un autre : ses jambes, son vélo, sa voiture, le train, ou l'avion. C'est l'ensemble de ces modes qu'il va prendre en considération lorsqu'il décide de son voyage. Son choix va dépendre de l'architecture de ces modes – de la conformation du réseau total qu'ils forment entre eux, de la qualité des différents maillons et de l'information dont il dispose.



Le système européen contrôle la vitesse du train et le respect des feux rouges grâce à des balises ou à un réseau radio.



AU FIL DES ROUTES

Il en résulte qu'il faut prendre en considération l'ensemble de ce réseau :

- d'une part pour faire face, à l'évolution des besoins des voyageurs, entre autres à l'accroissement de la mobilité, au vieillissement de la population, etc.
- d'autre part pour prendre en compte la nécessaire réduction de la pollution et des atteintes à l'environnement et de l'aménagement du territoire;
- enfin pour optimiser ce réseau dans toutes ses composantes : l'optimum du ferroviaire est à rechercher au delà de lui-même, au sein de l'ensemble des moyens de transports : il est conditionné par eux et lui les conditionne. Et chaque ligne du ferroviaire est à considérer en fonction de l'ensemble du réseau dans laquelle elle s'insère, comme elle influence l'ensemble du réseau. Et la place de chaque intervenant - on pense en particulier aux opérateurs historiques - est à considérer en fonction de son rôle dans ce réseau, et non pas en fonction de son intérêt propre.

L'ACTP n'est pas opposé à toute forme de libéralisation, cependant les points suivants doivent être pris en considération :

- le financement et l'entretien des infrastructures est une obligation régalienne et doit le rester. L'exemple de la Grande-Bretagne qui avait privatisé l'infrastructure (Railtrack) avec les conséquences catastrophiques que l'on connaît au niveau de la sécurité et de l'entretien, et forcée de renationaliser celle-ci ne doit pas être perdue de vue.

- l'effet réseau doit être maintenu et la pérennité du service public garanti. Il ne sera plus possible de demander à la SNCB de jouer les solidarités territoriales, de maintenir les péréquations, de garder les dessertes déficitaires ou des tarifs contraires à ses intérêts commerciaux si l'on permet que les marchés les plus rentables passent à d'autres opérateurs.

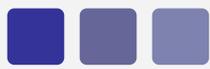
- Le client doit être placé au centre des préoccupations des opérateurs ferroviaires. Ceci présuppose que les avis des associations représentatives des clients des transports publics soient mieux pris en compte.

- En ce qui concerne la billetterie, le client doit pouvoir obtenir un billet unique pour un voyage de bout en bout y compris pour les relations transfrontalières.

- Le but principal à atteindre par ces nouvelles règles est d'améliorer la satisfaction du voyageur qui est le seul moyen de réaliser un transfert modal vers un moyen de transport plus durable.



Un billet unique pour aller de Liège à Bâle via Köln (et deux transporteurs)

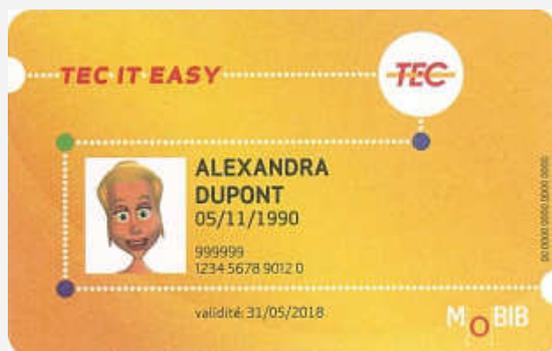


La carte MOBIB et les nouveaux tarifs TEC

La carte MOBIB fait son apparition dans l'utilisation quotidienne des transports publics. Cette carte à puce émise par la SNCB peut également être utilisée par la STIB. Les abonnements SNCB papier disparaissent progressivement pour faire place à la carte MOBIB. Dans un premier temps, seuls les détenteurs d'un abonnement annuel recevront la carte MOBIB à l'échéance de leur abonnement puis les autres abonnements suivront. Et également ceux de De Lijn et TEC.



Abonnement MOBIB à la SNCB



Abonnement MOBIB au TEC

TEC a changé son plan tarifaire depuis le 01 février dans l'optique de le simplifier et de l'harmoniser. En effet, la même carte de transport est utilisée sur tout le réseau TEC en Wallonie. Le nombre de titres est réduit pour rendre plus lisible les tarifs et 3 niveaux de prix sont à présent proposés pour simplifier.

Le nouveau tarif est disponible sur :
http://www.infotec.be/Files/SRWT/Depliant_tarifs_2013.

Vous effectuez autant de parcours souhaités pendant la durée de validité de votre titre (60', 90', 1 ou 3 jours). La dernière montée doit se faire dans cette limite de temps.

- On tient compte de l'horaire théorique en cas de retard du bus. Si le chauffeur veut vous faire payer un nouveau ticket, vous êtes en droit de refuser.

Les combinés SNCB/TEC et SNCB/De Lijn sont devenus plus chers.

- Maintenant, ce sont deux abonnements différents sans avantage financier particulier.

Les seniors (65+) devront payer leur abonnement à partir du 1^{er} juillet. A la STIB, cet abonnement est déjà payant depuis le 1^{er} mai. De Lijn reste gratuit jusqu'au 30 juin ; à l'heure actuelle, aucune information pour la suite.



Les samedis, dimanches et jours fériés, tous les abonnements deviennent Horizon+ ce qui permet de voyager sur tout le réseau TEC.

Tourisme ferroviaire en Belgique

Des associations de bénévoles acquièrent, restaurent et entretiennent des anciens matériels dont ils font profiter les amateurs, particulièrement en période estivale. Voici quelques manifestations dans les prochaines semaines. Consultez les sites pour un horaire précis. (source : répertoire ferroviaire <http://users.skynet.be/sky34004/repfer.html> , avec l'aimable autorisation de Michel Marin)

Tramway touristique de l'Aine (Pont d'Erezée),

plus d'infos sur le site <http://www.tta.be> ou par téléphone au 086/47.72.69

En juillet et en août et particulièrement le *6 et 7 juillet*, WE avec le wagon restaurant et animation Rivéo sur le thème de l'eau le 13, 27 juillet et le 10 et 24 août.



Chemin de fer à vapeur des trois vallées CFV3V (Mariembourg), plus d'infos sur <http://cfv3v.in-site-out.com> ou par téléphone au 060/31.24.60

Tous les jours en juillet et en août et particulièrement le *20 juillet*, journée du patrimoine belge et du *20 au 22 septembre*, une dizaine de locomotives à vapeur seront présentes pour le 40^{ème} anniversaire de l'association.



Chemin de fer du Bocq à Ciney (plus d'infos sur le site <http://www.cfboq.be> ou par téléphone au 083/48.01.01

Les dates à retenir : *le 04 août* lors de la brocante de Spontin, circulation avec du matériel PFT/TSP pour vous amener à la brocante , *le WE du 17 et 18 août*, fête des locomotives diesel Cockerill et *le WE du 14 et 15/09*, circulation de la vapeur Thomas sur la ligne du chemin de fer du Bocq.



ASVi (Association pour la sauvegarde du Vicinal) à Thuin (<http://www.asvi.be> – 071/37.00.05)

Circulation de trams vicinaux (Thuin-Lobbes), tous les WE avant midi.

TTO Noordzee De Haan aan Zee Le Coq sur Mer (gare des tramways)

Plus d'info : <http://www.ttonoordzee.be> ou par téléphone au 050/3582.80

Le 3 et 4 août, Trammelant, circulation des tramways historiques.

Stoomcentrum Maldegem (circulation vapeur chaque dimanche et jour férié)

Plus d'infos sur <http://www.stoomcentrum.be> ou par téléphone au 050/71.68.52

Le WE du 7 et 8/09, circulation de la loco vapeur Thomas.



Un de nos membres prend régulièrement un abonnement hebdomadaire SNCB + TEC. Cet abonnement lui sert de complément quand le covoiturage n'est pas possible. Or il a constaté que le tarif à payer au guichet SNCB et celui à payer l'automate SNCB sont très différents. Au guichet, il doit payer 50,50€. C'est le tarif normal pour cet abonnement comprenant un TEC horizon et un trajet Charleroi-Nivelles. Par contre, à l'automate, il ne doit payer que 9,90€. Une sacrée différence. Il y a un bug. Mais pour qu'il soit levé, il faudra une collaboration étroite entre la SNCB et les TEC.

Claude le 10/05 sur le forum

Depuis le 1^{er} avril dernier, certains abonnements de SNCB sont délivrés chargés sur une carte Vomib. Par prudence, il est toujours délivré un ticket papier attestant la formule achetée. Lors d'un contrôle, j'ai pu constater qu'un accompagnateur ne parvenait pas, avec son terminal (Ivette ?) à lire le contenu de la carte, ni via la puce, ni via la bande magnétique. Il a alors demandé au voyageur si celui-ci avait bien aussi le ticket, qu'il a regardé. Interrogé sur cette procédure, le garde m'a indiqué que, quand il ne parvenait pas à lire la carte, et à défaut de ticket papier, il devait établir un constat d'irrégularité (appelé C170 dans leur jargon) et qu'il appartiendrait alors au voyageur d'aller présenter sa carte dans les 3 jours à un guichet pour lever cette irrégularité. Comme il y a moins de guichets ouverts, on imagine la perte de temps que cela peut représenter pour le voyageur. C'est le beau le progrès quand ça marche...

Benoît le 10/04 sur notre forum

Depuis que son prix a augmenté pour atteindre 20€ pour 10 trajets, le Key card n'est malheureusement plus, dans tous les cas, la formule la moins chère pour les courtes distances. Au bureau d'information en gare de Malines, une affiche reprend toutes les destinations autorisées avec une Keycard en y ajoutant chaque fois le prix d'un billet simple. On y voit ainsi directement le gain réalisé et aussi la perte, le cas échéant, comme dans le cas du trajet Zones Malines vers Muizen à 1,80€.

Benoît le 10/04 sur notre forum

En effet, je pense aussi, qu'en toute transparence, la SNCB devrait guider le voyageur vers la formule tarifaire la plus intéressante pour ses clients. La transparence voudrait même qu'on y ajoute en comparaison les prix des autres transports comme les TEC, la STIB ou De Lijn.

Réponse de Claude le 10/05

Depuis quelques jours, les deux nouveaux distributeurs de titres de transport de la SNCB à la gare du Midi, côté av. Fonsny (qui affichaient depuis plusieurs mois « Bientôt à votre disposition ») sont à votre service.

Aspects positifs : le menu est simple, les couleurs chatoyantes et le paiement enfin possible par carte de crédit. Pour le reste, c'est décevant :

- pas d'horaires consultables (comme c'est le cas à la DB et à la SNCF)

- Pas de billets internationaux sauf au pseudo-tarif intérieur vers Aachen, Maastricht et Roosendal (cela existe pourtant aux distributeurs SNCF, NS et DB)

- pas de retrait possible d'un billet commandé par internet ou par téléphone (possible à la SNCF et en partie à la DB).

Le plus scandaleux est qu'il appartient toujours au voyageur de connaître à l'avance le détail et les conditions des offres SNCB avant d'obtenir la formule la plus intéressante. Ainsi lorsqu'on achète un aller-retour pour un samedi ou un dimanche, le système propose par défaut le plein tarif. Le voyageur qui ignore l'existence d'un tarif week-end n'en bénéficiera donc pas car il lui fallait pour cela choisir spécifiquement un billet week-end ! En résumé, la SNCB pouvait et pourrait faire nettement mieux quand on voit ce qui est proposé sur les réseaux voisins !

Benoît sur notre forum le 29/05

Etant un usager régulier des lignes 64 et 65 qui relie Aywaille à Liège, je prends souvent le bus au terminus « Opéra ». Ce terminus se caractérise par l'absence d'abribus sur ce large trottoir qui est le terminus de nombreuses lignes très fréquentées : 64.65.27.1011.377 entre autres. Le plus curieux est qu'on a pu y installer une guérite pour un contrôleur des TEC, et que sur le trottoir de l'autre côté de l'Opéra, il y a des abribus pour les lignes 48 et 58. Bizarre, non !?!

Prosper sur notre forum le 01/06

Reconstruction d'un tunnel ferroviaire à Verviers

Dès le mois de septembre, d'importants travaux seront entamés à la gare de Verviers. En effet, la SNCB souhaite que les voitures à deux étages puissent emprunter la ligne 37 qui relie Eupen à Ostende. Actuellement, la hauteur n'est pas suffisante. Parallèlement, à la réfection du tunnel, Infrabel procèdera à la rénovation des quais ainsi que des voies. Les travaux devraient durer environ deux ans.

Euregioticket et euregioplan

L'Euregioticket est un ticket libre-parcours d'un jour qui vous permet d'utiliser les transports en commun au sein de la zone Euregio (Liège-Limbourg-Aachen-Maastricht) pour la modique somme de 17€.

Les week-ends et les jours fériés, le ticket est valable pour maximum 2 adultes et 3 enfants en dessous de 12 ans.

Le **Region3Tarif** quant à lui facilite les déplacements transfrontaliers dans la région des Trois Frontières. Contrairement à l'Euregio, il est valable pour les déplacements en bus entre Aix-la-Chapelle et diverses communes de l'est de la province de Liège.

La carte d'un jour coûte 15,10€ pour une personne et 19,90€ pour 5 personnes.

De la musique dans les bus liégeois

Le TEC a lancé un projet pilote sur deux lignes. De la musique calme est diffusée pendant le trajet. Deux bus ont été choisis pour cette expérience, la ligne 70 Liège-Rocourt et la ligne 48 vers le Sart-Tilman. Aucune conclusion n'a été tirée pour l'instant. La ligne 48 est

assurée par des articulés VanHool AG300. Le moteur est situé au milieu de la première caisse. Son bruit couvre pratiquement la « musique calme ».

Numéro d'urgence gratuit à la SNCB

Pour demander de l'aide ou lorsque vous remarquez quelque chose de suspect dans le train ou une gare, composez le 0800/30230. Ce numéro est accessible 24h/24, 7j/7. Encodez ce numéro dans votre GSM car il vous servira peut-être un jour pour accroître la sécurité.

Lancement du Ouigo par la SNCF

Les trains OUIGO ont été lancés le 2 avril et rencontrent déjà un vif succès. Avec des billets à partir de 10€, il y a possibilité de traverser la France, de l'Île de France vers le sud-est. Les nouveaux trains bleus et roses ne comprennent qu'une classe et les passagers ne peuvent emporter qu'un seul bagage. Les enfants payent 5€ par trajet. Par exemple, il faut 3h34 pour rejoindre Montpellier à partir de Marne-la-Vallée.

Action Pass utilisé

Lorsque les 10 trajets de votre pass (Go Pass 10, Rail Pass ou Key card) sont utilisés, votre pass vaut un voyage gratuit (de même type) entre le 03 juin et le 07 juillet 2013. Votre Pass a dû être acheté après le 01 juin 2012. L'action consiste à récolter 3 X 2.500 Pass utilisés (2.500 Go Pass 10, 2.500 Rail Pass, 2.500 Key Card), joints aux formulaires de participation téléchargeables sur le site www.sncb.be. Pour connaître la démarche à suivre et les conditions générales de cette action, rendez vous sur le site ci-dessous. www.belgianrail.be/fr/actualite/action-pass/general-conditions.aspx

La suppression des passages à niveau

Infrabel a établi un plan stratégique pour diminuer de 25% le nombre de blessés et de morts survenus suite à des accidents de passages à niveau. Pour la suppression d'un passage à niveau, il est procédé à plusieurs démarches. En fonction de l'importance du passage à niveau et des conditions locales, le projet de suppression comprend généralement: la construction d'une route latérale vers un passage adjacent aménagé, la construction d'un passage souterrain pour piétons et cyclistes ou la construction d'un pont franchissant la voie ou d'un tunnel sous voie.

Le blue-bike

Depuis 2011, existe déjà le blue bike, depuis 2012 le blue bike électrique est apparu dans 8 gares belges (Bruxelles, Gand, Hasselt, Liège, Louvain, Mons, Namur et Ottignies). Avec une carte d'abonnement Blue-bike, il est possible de louer un vélo électrique au prix d'1€ par heure entamée et un vélo classique pour 3€ pour 18 heures. Plus d'infos sur le site www.b-holding.be.

Vacances et billet senior

Du 13 juillet jusqu'au 18 août inclus, le billet senior ne sera pas valable le week-end. Comme alternative, on peut utiliser les billets WE si la distance simple est inférieure à 100km ou le rail-pass si la distance est supérieure à 100km. Le rail-pass est une carte de 10 voyages simples valable un an, elle coûte 76€, soit 7,6€ par trajet simple, quelle que soit la distance.

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.



Le nouveau distributeur de titres de transport à Bruxelles-Midi.

Outre les cartes de banque habituelles, il accepte les cartes de crédit Visa et American Express. Au moins un distributeur par gare accepte les pièces européennes ; malheureusement, aucune machine n'accepte les billets en euro !

Ces nouveaux distributeurs offrent d'autres fonctions comme par exemple la prolongation des abonnements.



Avec le soutien de



Wallonie

ACTP asbl

Place des Guillemins, 17/B25 – 4000 Liège

Tél./ fax : 04/233 67 57

Email : actp@skynet.be

Site : www.actp.be