

BULLETIN D'ADHESION

Notre audience auprès des autorités politiques et des transporteurs dépend de notre représentativité citoyenne. Plus nous serons nombreux, mieux nous serons entendus. Joignez-vous à notre action !

Quatre possibilités s'offrent à vous, devenez :

- O **Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- O **Membre** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 7 euros.**
- O **Membre d'honneur** : en plus de bénéficier de tous les avantages réservés à nos membres, vous désirez soutenir notre action par un appui financier. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**
- O **Associations, organismes, administrations, ...** : vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**

Veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Nom : Prénom :

Adresse :

Date et signature :

Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :

Téléphone : Fax :

GSM : e-mail :

Ligne(s) empruntée(s) :

O SNCB : O TEC :

O DE LIJN : O STIB :

A renvoyer par courrier postal à ACTP, Place des Guillemins, 17/B25 à 4000 Liège, ou à faxer au 04/233.67.57 ou à mailer à actp@skynet.be. Ce formulaire peut également être complété en ligne sur notre site internet : www.actp.be.

La cotisation est à verser sur le compte 001-3307821-03 de l'ACTP.



Belgique-België
P.P.
4020 Liège 2
BC 6135

ACTP INFO

Trimestriel (juillet - sept. 2007)

Expéditeur : ACTP asbl - pl. des Guillemins 17 B25 - 4000 LIEGE Bureau de dépôt : 4020 LIEGE 2 Agrégation : P302205

SOMMAIRE

SNCB : Comptages voyageurs 2006 2

Démolition de l'ancienne gare de Liège-Guillemins 3

Tour de France des trams 4-6

Amsterdam expérimente le tram de fret 7

L'accostage des bus 8-9

Bus propres 10-11

Rouen : le TEOR 12

En bref 13-14

Courrier des lecteurs 15



© ACTP

Enquête de ponctualité

Chaque année, Infrabel publie des statistiques de ponctualité. Vous en trouverez page 14 une brève analyse. Les résultats présentés, bien que répondant aux normes européennes, ne reflètent pas le sentiment des usagers et en particulier des navetteurs. Malgré les efforts d'Infrabel qui, le 3 septembre dernier, s'est engagé à communiquer, quatre fois par an, des résultats plus détaillés sur son site Internet, il faut savoir que :

- les retards sont uniquement mesurés à l'arrivée en gare terminale ou à la première gare Bruxelloise, alors que les voyageurs débarquant dans les gares intermédiaires peuvent subir un préjudice important ;
- les trains supprimés ne sont pas comptabilisés dans les retards ;
- un retard de 30 minutes est comptabilisé comme un retard de 6 minutes ;
- les retards ne sont pas pondérés en fonction du nombre de voyageurs ayant subi un préjudice : un train bondé est comptabilisé au même titre qu'un train presque vide.

Pour mettre ces carences en évidence, l'ACTP et son homologue néerlandophone, le BTTB, vous invitent à participer à une grande enquête sur la ponctualité des trains. En 2006, le BTTB avait déjà mené une enquête similaire : avec plus de 6.000 formulaires dûment complétés, l'opération a été un succès.

Comment participer ? A partir du 1^{er} et jusqu'au 31 octobre, vous pourrez compléter un formulaire en ligne sur le site Internet www.ponctualite.be. Pour chaque train emprunté, il vous sera demandé de compléter les heures de départ et d'arrivée théoriques et réelles en donnant un maximum d'informations : communication à la clientèle, incidence sur les correspondances, ...

Un formulaire papier est également disponible. Un exemplaire est encarté dans le présent bulletin ; d'autres exemplaires peuvent être obtenus sur demande.

Au terme de l'enquête, les résultats et conclusions seront publiés et largement diffusés. Nous espérons pouvoir affiner, de la sorte, les revendications des usagers en matière de ponctualité.

Votre collaboration est indispensable. Nous vous remercions par avance pour votre participation.



En service depuis le 30 juin dernier, le tram de Marseille circule actuellement sur un premier tronçon de 8,8 km reliant la station Euroméditerranée-Gantès à l'ouest à Les Caillols à l'est. Imaginé par la société MBD Design, l'extérieur des rames Flexity Outlook de Bombardier rappelle la coque d'un navire. Photo : <http://perso.orange.fr/edouard.paris/trams.htm>

ACTP asbl

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

Tél. / fax : 04 233 67 57

Email : actp@skynet.be

Site : www.actp.be



Avec le soutien de la Région Wallonne
Direction Générale des Transports

Comptages voyageurs 2006

Comme chaque année, la SNCB a publié les statistiques de comptages des voyageurs. Durant neuf jours consécutifs, du 14 au 22 octobre (cinq jours ouvrables encadrés de deux week-ends), des comptages visuels ont été effectués par le personnel des gares et d'accompagnement des trains. La méthode consiste à relever le nombre de voyageurs montés pour tous les trains du service intérieur et dans toutes les gares et points d'arrêt. La nature visuelle des comptages engendrant inévitablement des imprécisions, les résultats doivent avant tout être exploités pour mettre en évidence des tendances ou l'importance relative des gares. Ottignies conserve sa position de première gare wallonne devant Namur tandis que Liège-Guillemins est reléguée en troisième place. Cela s'explique par la méthode de comptage qui augmente artificiellement le poids des gares de correspondances. Les voyageurs qui utilisent une correspondance sont en effet comptés deux fois : la première fois dans la gare où ils débutent leur voyage et la seconde dans la gare où ils changent de train. On notera d'ailleurs qu'en terme de ventes, Liège-Guillemins occupe la première place en Wallonie. D'une manière générale, les comptages révèlent un net progrès de la fréquentation par rapport à la moyenne des trois années précédentes.

Total par régions (nombre de voyageurs montés par jour)

régions	moyenne 2003/2005			2006		
	sem.	sam.	dim.	sem.	sam.	dim.
Bruxelles-Capitale	180.719	53.872	51.042	200.692	57.397	56.527
Région flamande	349.320	132.852	132.097	376.739	143.445	148.295
Région wallonne	203.832	69.068	65.831	224.159	74.109	71.281
TOTAL	733.871	255.792	248.970	801.590	274.951	276.103

Top 10 des gares belges (nombre de voyageurs montés par jour)

gares	sem.	sam.	dim.
Bruxelles-Central	72.194	23.141	23.023
Bruxelles-Midi	47.582	15.428	15.348
Gand-Saint-Pierre	44.718	16.366	18.582
Bruxelles-Nord	39.378	12.856	12.790
Louvain	25.895	9.812	7.726
Malines	21.345	5.963	5.112
Anvers-Central	20.895	15.704	13.960
Ottignies	20.370	6.686	7.363
Bruges	19.457	10.932	13.514
Namur	17.718	7.210	5.965

Top 10 des gares wallonnes (nombre de voyageurs montés par jour)

gares	sem.	sam.	dim.
Ottignies	20.370	6.686	7.363
Namur	17.718	7.210	5.965
Liège-Guillemins	16.046	8.952	8.284
Charleroi-Sud	11.711	4.316	4.361
Mons	10.113	2.678	2.150
Tournai	6.802	1.956	2.562
Gembloux	6.655	1.136	1.126
Louvain-la-Neuve	5.525	2.184	1.310
Ath	5.236	1.004	1.078
Braine-l'Alleud	5.067	1.652	1.170

Liège-Guillemins : démolition de l'ancienne gare



Liège-Guillemins, mai 2007 © ACTP



Liège-Guillemins, le 30 août 2007 © ACTP

Le 4 juin dernier, l'ancienne gare de Liège-Guillemins datant de 1958 était définitivement fermée en vue de sa démolition. Cette mesure était indispensable pour permettre l'achèvement des voies 1 et 2 de la nouvelle gare TGV destinées à accueillir les trains à grande vitesse. Après le démontage des deux auvents et les opérations de désamiantage, la démolition a débuté le lundi 20 août, quelques semaines après celle de l'ancien tri postal.

Dans un premier temps, la société Pieck, bien connue des Liégeois pour avoir effectué les travaux de démolition de la place Saint-Lambert, a procédé au démontage des éléments non structurels (façades avant et arrière). Après cette opération d'une dizaine de jours, le mercredi 29 août aux alentours de 16h30, la structure de l'ancien bâtiment a été attaquée à l'aide d'une boule de fonte de trois tonnes. Les Liégeois s'étaient amassés en nombre sur la place des Guillemins pour assister au spectacle.

D'ici la fin du mois de septembre, le site sera entièrement dégagé et les travaux de pose des deux voies à grande vitesse pourront alors débuter. Une nouvelle galerie commerciale sera également construite à l'emplacement de l'ancienne gare.

Du côté de la gare Calatrava, la pose des auvents a été terminée au début du mois de juillet et la couverture vitrée est en cours d'installation. Elle permettra aux voyageurs d'embarquer à l'abri des intempéries. Parallèlement, les travaux d'équipement intérieur se poursuivent.



Liège-Guillemins, le 29 août 2007 : premier « coup de boule »
Photo : Gaston LECOCQ (Proxi-Liège)



Liège-Guillemins, le 29 août 2007 : la foule assiste à la démolition
Photo : Gaston LECOCQ (Proxi-Liège)

Le tour de France des trams

Avant 1985, le tramway français restait cantonné à trois cas particuliers (Lille, Marseille et Saint-Etienne). Or, depuis le choc pétrolier de 1973 et suite à l'intervention du secrétaire d'Etat Marcel Cavaillé, le tramway n'était plus tout à fait considéré comme un moyen de transport obsolète et certaines villes étudiaient sérieusement sa réintroduction. Le pas fut franchi en 1985 lorsque Nantes lança, après deux ans de travaux, sa première ligne de tram sur un axe est-ouest traversant le centre-ville. Le retentissement fut considérable dans le monde des transports : pour la première fois depuis 1950, un tramway moderne de conception française (Alstom) circulait sur un réseau entièrement nouveau. Le public découvrait un moyen de transport confortable, silencieux et rapide qui reléguait aux oubliettes tous les clichés sur le vieux tramway. Mieux encore, les aménagements urbains

avaient prévalu et un partage de la voirie entre tramway, modes doux et voiture était mis en place, changeant complètement le visage du centre-ville. L'expérience nantaise allait devenir le point de départ du renouveau du tramway en France : les villes de province allaient s'engager durant les vingt années suivantes dans un programme de développement que les réseaux n'avaient pas connus depuis le début du XXème siècle.

A plusieurs reprises, nous avons eu l'occasion d'évoquer les réalisations françaises en matière de tram (voir notamment aCtp Info de décembre 2006). Les réseaux évoluant rapidement au fil des extensions et les villes réintroduisant le tramway dans leur paysage urbain étant de plus en plus nombreuses, il nous semblait intéressant de proposer un tour d'horizon complet de la situation.

Les réseaux existants

Villes	Lignes	Stations	Longueur	Trafic journalier	Mise en service	Remarques
Paris	4	67	38,1km	?	juillet 1992	dont 1 train-tram
Bordeaux	3	76	34,4km	245.000	décembre 2003	alimentation partielle par le sol
Caen	2	34	15,5km	40.000	novembre 2002	sur pneus (TVR)
Clermont-Ferrand	1	31	14,2km	50.000	novembre 2006	sur pneus (Transhor)
Grenoble	3	60	31,8km	175.000	septembre 1987	1 ^{er} tram accessible PMR
Lille	2	36	19km	55.000	septembre 1993	lignes de 1909 reconstruites
Lyon	3	63	40,7km	165.000	janvier 2001	
Marseille	1	21	8,8km	65.000	juin 2007	
Montpellier	2	60	35,3km	175.000	juillet 2000	
Mulhouse	2	24	11,1km	50.000	mai 2006	
Nancy	1	28	11,1km	40.000	décembre 2000	sur pneus (TVR)
Nantes	3	82	40,4km	270.000	janvier 1985	1 ^{er} tram moderne français
Orléans	1	24	17,9km	45.000	novembre 2000	
Rouen	2	31	15,7km	75.000	décembre 1994	
Saint-Etienne	2	38	11,1km	85.000	décembre 1881	ligne 4 de 1881 conservée
Strasbourg	4	55	25,1km	230.000	novembre 1994	
Valenciennes	2	26	18,3km	40.000	juillet 2006	

Les extensions prévues

BORDEAUX. La seconde phase des travaux du tram est en cours. Il s'agit de prolonger les trois lignes existantes. Fin 2008, le réseau comptera 19,5km supplémentaire pour atteindre 44km.

GRENOBLE. Le 6 octobre prochain, la quatrième ligne (ligne D) du tram de Grenoble entrera en service. Longue de 2,6km, elle reliera l'université au centre-ville de Saint-Martin-d'Hères. D'ici 2011, une ligne E, destinée à remplacer la ligne d'autobus articulés 3, doit voir le jour. Des projets d'extension des lignes A et B sont également prévus.

LYON. En avril 2009, deux nouvelles lignes de tram viendront compléter le réseau lyonnais. Une ligne baptisée « Leslys » (Lyon **ExpresS** LYon **Saint-Exupéry**) sera aménagée dans le prolongement de la ligne T3 qui dessert l'est de l'agglomération au départ de la gare SNCF. Longue de 23km (dont les 15 premiers kilomètres sont communs à la T3), elle longera la ligne TGV jusqu'à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et sera exploitée avec 6 rames Tango de Stadler. La ligne T4, dont les travaux ont débuté le 19 juillet dernier, reliera quant à elle la place Mendès-France à la clinique Feyzin en passant par la gare et l'Hôtel de Ville.

MARSEILLE. A peine inauguré (voir dernière page), le nouveau tram de Marseille va déjà connaître des extensions jusqu'à l'été 2008. En octobre 2007, l'ouverture du tronçon de l'ancienne ligne 68 entre *La Blancarde* et *E.-Pierre* permettra la constitution de deux lignes : la ligne 1 reliant *E.-Pierre* à *Les Caillols* et la ligne 2 *Euroméditerranée-Gantès* à *La Blancarde*, station où les deux lignes sont en correspondance. En 2011, une troisième ligne sera ouverte par des extensions à l'ouest et au sud.

MONTPELLIER. La mise en service d'une troisième ligne est prévue pour 2012. Longue d'environ 22km, elle reliera la commune de Juvignac à Pérols (à 800 mètres de la Méditerranée) via le centre-ville.

MULHOUSE. D'ici 2011, la ligne 1 du tram de Mulhouse sera prolongée vers le nord jusqu'à Wittenheim avec la création de huit nouvelles stations. La ligne 2 sera quant à elle prolongée de trois stations vers l'est. Mais c'est surtout l'arrivée du train-tram à l'horizon 2010 qui fait parler d'elle. Sur le modèle allemand de Karlsruhe, un train-tram reliera Mulhouse à l'agglomération voisine de Thann en empruntant l'actuelle ligne de chemin de fer.



Tram de Bordeaux avec alimentation par le sol (APS) en centre-ville
Photo : www.transbus.org



Tram Alstom Citadis de Grenoble
Photo : www.wikipedia.org



Tram de Lyon
Photo : regionurbainedelyon.fr



Tram de Montpellier. Les véhicules de la ligne 1 se distinguent par leur couleur bleue et leurs hirondelles blanches. Les rames de la ligne 2 sont quant à elles orangées et décorées de fleurs. © Andree Schote



Tram de Marseille
Photo : www.massalia.vox.com



Tram de Mulhouse
© Florent Brisou

NANTES. Déjà prolongée en 2004, la ligne 3 du tram de Nantes sera prolongée vers le nord en 2008 pour relier le dépôt de bus (boulevard Marcel Paul) à Saint-Herblain.



Tram de Nantes Photo : www.emn.fr

VALENCIENNES. La première ligne du tram de Valenciennes a peine inaugurée, les travaux de terrassement de la ligne 2 débutaient. Depuis le 3 septembre, cette première extension de 8,8km relie Dutemple, terminus de la ligne 1 à Denain, deuxième commune de l'arrondissement. D'ici 2010, une troisième ligne, dont les travaux débuteront en 2008, amènera le tram jusqu'à Vieux-Condé, commune située au nord de Valenciennes. D'ici 2011, le réseau valenciennois pourrait même atteindre la Belgique puisqu'en juin dernier, Jean-Louis Borloo (ancien maire de Valenciennes aujourd'hui ministre d'Etat) a annoncé un prolongement de la ligne de Condé jusqu'à Quiévrain.



Tram de Valenciennes © ACTP

Les réseaux en construction ou en projet

ANGERS. En 2010, l'agglomération d'Angers aura sa première ligne de tramway. Longue de 12km, elle reliera, en 25 stations, Avrillé au nord à La Roseraie au sud. Après celui de Bordeaux, le tram angevin sera le deuxième au monde à bénéficier d'une alimentation électrique par le sol sur certains tronçons du centre-ville. A terme, une deuxième ligne sera construite vers 2015.

BREST. Comme dans d'autres villes françaises, le projet du tramway brestois a été conçu pour faire face à l'augmentation constante du trafic automobile et à la baisse de la fréquentation des transports en commun. Effectivement, sur les plus grands axes routiers de Brest, entre 1991 et 2000, le trafic a augmenté de 30% alors que le réseau de bus a perdu 8% de clientèle. Le projet coûterait environ 300 millions d'euros pour une ligne de 15km basée sur l'axe est-ouest. Les travaux débuteront fin 2008 pour une mise en circulation entre 2011 et 2012.

LE HAVRE. En janvier 2007, Le Havre a fait le choix du tramway pour son futur transport en commun en site propre qui devrait entrer en service en 2012. Le réseau initial, reliant le centre-ville à divers quartiers de la ville haute, comportera une ligne en forme de Y de 12,7 kilomètres.

LE MANS. Le tramway du Mans accueillera ses premiers passagers cet automne. L'inauguration est en effet prévue le 17 novembre prochain. Achevée en août, la ligne, longue de 15,4km, est orientée nord-sud via le

centre-ville et la gare avec une branche est desservant une zone d'habitat collectif ainsi que plusieurs équipements de loisirs et culturels.

NICE. Longue de 8,7km, la première ligne du tram de Nice doit être mise en service fin octobre 2007. Elle s'étend du Nord de Nice au pont Michel via la gare, la place Masséna, la place Gribaldi et le campus universitaire. Les rames Alstom du tram de Nice sont équipées d'un système d'alimentation autonome qui lui permet de traverser des zones inférieures à 1km.

REIMS. Du 19 au 29 septembre, les habitants de Reims peuvent découvrir la maquette grandeur nature de leur futur tram Alstom Citadis. Les travaux de la future ligne de 11km ne débuteront toutefois que l'année prochaine en vue d'une mise en service à l'automne 2010.

TOULON. Après, Clermont-Ferrand, Nancy et Caen, Toulon a fait le choix du tramway sur pneus. La mise en service de la première phase de la ligne 1 reliant, en 9km, les sites universitaires de La Garde et du centre-ville de Toulon, est prévue pour 2013.

TOURS. Les études de la première ligne sont en voie d'achèvement et les travaux devraient démarrer début 2010 pour une mise en service en 2013. La ligne 1 reliera le quartier de l'Europe à Joué-lès-Tours via la place de la Gare. Une seconde ligne est envisagée à plus long terme entre la place Jean-Jaurès et la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps.

Amsterdam expérimente le tram de fret

Des trams de fret pour remplacer les camions et décongestionner le trafic en centre-ville ? Après Dresde, en Allemagne et Zurich, en Suisse, ce fut au tour de la capitale néerlandaise de tester, à l'aide de deux trams, un projet de transport de containers sur rails destiné à alimenter écologiquement les commerces. Réalisés du 7 mars au 3 avril 2007, les tests se sont révélés concluants. C'est ainsi qu'à compter de mi-2008, un tramway de fret en provenance des centres de distribution de la périphérie d'Amsterdam alimentera les commerces du centre-ville, entre 07h00 et 23h00.

Une concession de dix ans a été signée avec l'opérateur privé CityCargo, qui prévoit la mise en place, à terme, de 40 à 50 tramways de fret à travers Amsterdam. Outre une réduction de la pollution de l'air de l'ordre de 15% à 20%, l'initiative devrait surtout permettre de désengorger le centre en réduisant le nombre de camions entrant dans la ville. Selon les projets de la compagnie, les camions déchargeraient leur cargaison dans des gares à l'extérieur de la ville où elles seraient ensuite placées dans les trams cargos. Les trams, transportant chacun près de 30 tonnes de marchandises, parcouraient alors la ville, changeant de ligne selon le besoin (et afin de ne pas gêner les trams normaux) jusqu'à des points d'échanges où la cargaison serait alors transférée à des petits camions électriques qui la prendrait en charge jusqu'à destination finale.

Chaque jour, plusieurs milliers de camions empruntent les routes étroites et chargées de la capitale néerlandaise afin de livrer les produits et les matières premières essentiels au bon fonctionnement de la ville. Malheureusement, l'infrastructure n'ayant pas été prévue à cet effet, les poids lourds créent des embouteillages monstres et des dégâts partout où ils passent, sans parler des problèmes de bruit et de pollution¹. C'est en 2004, lors d'une visite à Dresde, qu'un ingénieur hollandais découvre la solution : dans cette ville allemande, un tram spécial relie deux usines de voitures pour éviter d'encombrer les routes de l'entité avec des poids lourds.

CityCargo considère actuellement de proposer ses services à d'autres villes, alors à quand les trams cargos à Bruxelles ou Anvers ?



Durant quatre semaines, Amsterdam a testé deux trams de fret : l'un aux couleurs de l'opérateur privé CityCargo et le second aux couleurs du fournisseur d'énergie Nuon qui soutenait le projet pour son aspect écologique.

Photos : <http://tram-2.andreetjes-website.nl>



Une fois déchargées, les marchandises sont dispersées dans une dizaine de points du centre-ville par des camionnettes électriques.

Photo : <http://tram-2.andreetjes-website.nl>

¹ A Amsterdam, on estime que près de 35% des émissions de particules sont dues au seul transport de marchandises

L'accostage des bus

L'accostage est la manœuvre par laquelle un véhicule est amené et immobilisé le long d'un quai (trottoir ou plateforme) pour permettre l'embarquement et/ou le débarquement des passagers. L'accostage idéal est celui qui réduit au minimum l'espace entre le véhicule et le quai et permet l'embarquement de plain-pied (plancher du véhicule et quai doivent être dans ce cas à la même hauteur). Le dé(em)barquement présente alors le minimum de risque pour le voyageur : les PMR peuvent embarquer en toute autonomie et les personnes âgées ou encombrées de colis sans appréhension. Par ailleurs, il se fait en un minimum de temps contribuant ainsi à réduire les durées de stationnement et à améliorer la vitesse commerciale. Ce sont les raisons qui poussent les constructeurs et les transporteurs à offrir un accostage de qualité.

Largement répandu dans les trains, métros et trams, le plain-pied apparaît maintenant dans les bus où il ne peut être obtenu que moyennant certaines caractéristiques du matériel et de l'infrastructure : le véhicule doit être à plancher bas, le quai doit être rectiligne, abordable tangentiellement et sa hauteur doit être égale à celle du plancher. Cette dernière contrainte impose le recours à des aides à l'accostage. Il est en effet impensable d'approcher au plus près un bus d'un quai qui se trouve à la même hauteur en comptant sur la seule dextérité du chauffeur.

L'aide la plus simple est mécanique : c'est le trottoir profilé. La paroi du trottoir n'est pas verticale mais oblique de façon tenir le bus à distance de la partie supérieure du quai et à diminuer le frottement du flanc des pneus. Certains bus peuvent également être guidés par les bords de trottoir à l'aide de petites roues fixées au véhicule.

Le bus peut aussi être guidé mécaniquement par un rail central. Cette solution est appliquée sur les « tram sur pneus » des constructeurs Bombardier (à Nancy et à Caen) et Translohr (Clermont-Ferrand). Ces « tram sur pneus » sont généralement à traction électrique et offre un confort proche de celui du tram. Notons toutefois que le guidage appliqué aux véhicules sur pneus exige une infrastructure de haute qualité : des véhicules relativement lourds circulant toujours au même endroit créent rapidement un orniérage des revêtements bitumeux.



Train-tram de Paris : accessibilité de plain-pied
Photo : <http://zebrablog.net>



Roue de guidage du busway d'Ipswich (Royaume-Uni)
Photo : www.wikipedia.org



Bordure inclinée du busway de Nantes
© ACTP

Plus récemment, on a vu apparaître des systèmes de guidage immatériels : le guidage optique ou magnétique. Dans le premier cas, des bandes de guidage sont peintes sur la chaussée et sont lues par une caméra fixée à l'avant du bus. Cette caméra transmet ensuite les informations à un microprocesseur qui agit sur la colonne de direction du bus et le guide à l'approche du quai. Développé par Siemens, ce système est appliqué notamment sur certains bus de Rouen. Dans le cas du guidage magnétique, des aimants disposés dans la chaussée constituent des balises lues par un système informatique embarqué qui corrige la trajectoire.

Si on ne peut consentir la dépense que représente les aides extérieures, il faut bien se résigner à admettre une marche à l'embarquement (en raison du risque de collision entre quai et bus), et un intervalle entre bus et quai. Cet intervalle sera de l'ordre 15 cm et dépendra de toute façon de la dextérité et de l'application du chauffeur. Pour le confort et la sécurité des voyageurs, il ne devrait jamais dépasser 25 cm. En traçant au sol un « couloir d'accostage », on peut aider le chauffeur dans sa manœuvre. L'infrastructure doit évidemment être adaptée : les quais seront rectilignes, les aires d'approche seront généreusement allouées. Mieux encore, les quais seront établis en avancée ou en dents de scie. Cette dernière disposition est recommandée en cas de quais multiples avec emplacements dédiés.

En conclusion, le confort de l'embarquement de plain-pied paraît bien réservé au tramway (sur rail ou sur pneus). Si le guidage optique des bus peut être envisagé sur certaines lignes à forte fréquentation, il faudra le plus souvent se contenter de l'accostage « manuel ». Les transporteurs doivent donc veiller à établir des quais permettant le meilleur accostage possible (quais rectilignes et abordables tangentiellement) et à sensibiliser le personnel de conduite à l'importance de l'accostage, pour assurer le confort et la sécurité des usagers et une bonne vitesse commerciale.



Le tram sur pneu de Clermont-Ferrand et son rail de guidage central
Photo : www.funimag.com



Développé par une filiale de la société néerlandaise VDL, le Phileas est un bus hybride guidé au sol par des aimants. Déjà en service depuis 2004 à Eindhoven, le Phileas roulera à Douai d'ici fin 2007.
Photo : <http://nldp.edc.nl>



Visé, place des Déportés : couloir d'accostage des bus
© ACTP



Les quais en avancée permettent un bon accostage
© ACTP

Bus propres : l'actualité

SUISSE : BUS HYBRIDE. Fin juin 2007, une ligne commerciale exploitée par un bus hybride a été inaugurée à Lenzburg en Suisse. Le véhicule est un Solaris Urbino 18 équipé d'un moteur diesel d'une puissance de 340 chevaux couplé à deux moteurs électriques. Le fabricant Eurobus a précisé que ce bus hybride offrant 51 places assises et 85 debout est avant tout adapté aux zones à forte densité de population où la vitesse moyenne est faible. Le moteur hybride permet de diminuer la consommation de carburant de 20% et de réduire ainsi les émissions de polluants. Le coût ? 720.000 francs suisses l'exemplaire, soit près de 20% de plus qu'un bus traditionnel. Le surcoût à l'achat pourrait cependant être plus que compensé par les économies de carburant, le petit plus pour l'environnement et l'image positive liée à la mise en place de véhicules moins polluants. En mars 2007, la ville de Dresde en Allemagne s'était déjà dotée d'un bus similaire.



Lenzburg (Suisse) : Solaris Urbino 18 hybride
Photo : www.zuendung.ch



Orlando (Floride) : Ford E 450 équipé d'un moteur V10 de 6,8 litres à hydrogène.
Photo : www.ecofriend.org

FLORIDE : BUS A HYDROGENE. L'image que nous avons des États-Unis en matière d'énergie et de respect de l'environnement est loin d'être rose. Mais chez les plus gros pollueurs du monde, il y a aussi de belles initiatives. Ainsi, La Floride veut être le premier Etat à se doter d'une flotte de bus à hydrogène. Depuis deux ans déjà, un bus Ford circulant à l'hydrogène assure la liaison entre l'aéroport international d'Orlando et le centre-ville. Il sera rejoint progressivement par au sept nouveaux bus Ford fonctionnant grâce à une pile à combustible alimentée par de l'hydrogène. En Floride, avec une population qui a augmenté de 30% en 15 ans, 1000 habitants de plus par jour, et une demande évidemment, toujours croissante de mobilité, la seule solution réside dans le développement de véhicules propres. Ford, qui a livré cinq bus à hydrogène au Canada en 2006, prévoit d'en fournir 30 dans toute l'Amérique du Nord d'ici la fin de l'année.

BUS HYBRIDE DAIMLER-CHRYSLER. D'ici la fin de l'année, DaimlerChrysler dévoilera au public le premier prototype du Citaro Mercedes-Benz à propulsion hybride diesel-électrique. Ce système sera installé sur un autobus articulé Citaro G. Après la révélation du prototype dans la seconde moitié de 2007, les opérations d'essais pratiques commenceront début 2008. La production de la gamme débutera en 2009. Plutôt que de fournir l'énergie motrice en continu, le

moteur diesel installé sur les Citaro hybrides sert de générateur qui produit de l'électricité quand elle est nécessaire. Cette électricité est stockée dans des batteries en lithium-ion montées sur le toit du Citaro qui ne nécessitent aucune maintenance particulière. Elles sont rechargées non seulement par le générateur diesel mais aussi en récupérant l'énergie du freinage. Dans la mesure où le moteur diesel du Citaro hybride ne propulse pas directement le véhicule, il peut fonctionner très efficacement à faible régime. L'autobus hybride est donc conçu pour circuler avec des arrêts fréquents, tout en limitant les émissions et la consommation de carburant.

LONDRES : BUS DOUBLE ETAGE HYBRIDE. En mars dernier, le premier bus double pont hybride au monde construit par WrightBus a été mis en circulation à Londres. Il suit l'itinéraire de la ligne 141 de Palmers Green à London Bridge Station. Le maire de Londres, Ken Livingstone, poursuit sa politique de lutte contre la pollution. En parallèle au péage son autre solution pour réduire la circulation automobile dans la capitale anglaise : instaurer des transports en commun propres. Ce bus double étage hybride fait suite à la mise en place de 6 bus du même constructeur Wrightbus qui roulent depuis février 2006 sur la ligne 360 : les Electrocitiy. Leurs émissions de CO2 s'élèvent à 740g/km contre 1050g/km pour un bus thermique. Le bus double étage hybride est doté d'une batterie lithium-ion de 660V et de deux moteurs électriques de 85KW. Côté thermique, son moteur est un diesel 1,9 litre répondant aux normes Euro4. Le freinage régénératif est aussi utilisé et permet d'économiser un peu plus de carburant. La BBC a rapporté qu'une quarantaine de bus semblables devraient compléter la flotte cette année. L'objectif de Londres à court terme : que chaque nouveau bus de Londres soit équipé de la technologie hybride avant les prochains jeux olympiques de 2012.



Londres : premier bus double étage hybride
Photo : www.wrightbus.com



Stockholm : bus Scania alimenté à l'éthanol
Photo : www.theautochannel.com

OSLO : BUS A L'ETHANOL. En mars 2008, la société de transport public norvégienne AS Oslo Sporveier mettra en service 18 bus Scania alimentés à l'éthanol. Le moteur équipant les bus Scania qui est une déclinaison d'un moteur diesel modifié, utilise de l'E95, un mélange à base de 95% d'éthanol et de 5% de produits divers permettant de favoriser l'allumage. La ville de Stockholm expérimente depuis plus de 15 ans ces bus Scania propulsés à l'éthanol. Selon la société de transport, ses 18 bus permettront de réduire les émissions de CO² à Oslo de plus de 600 tonnes par an. Pour l'instant, Scania est le seul constructeur à proposer des bus à l'éthanol. Des expérimentations sont en cours en Grande Bretagne, Pologne, Hongrie, Italie, Espagne et même en Chine.



Pékin : l'un des 50 bus électriques qui sera mis en service aux J.O.
Photo : http://ecologie.caradisiac.com

PEKIN : BUS ELECTRIQUES POUR LES J.O. A Pékin, le projet de bus électriques a commencé en 2000. En 2001, deux autobus électriques ont été mis à l'essai. En tout, durant la phase d'expérimentation, sept bus ont été équipés et testés. Les résultats ayant été satisfaisants, une cinquantaine de bus électriques dotés de la technologie de batteries Lithium-Ion pourront être mis en service lors des Jeux Olympiques 2008. Leur mission : transporter des athlètes et des officiels chaque jour sur des parcours d'une dizaine de kilomètres. Ces bus seront présents sur trois lignes qui desserviront les stades, le

village olympique et le village de presse. Si l'utilisation de bus électriques dans le cadre des JO remonte à Munich en 1972, c'est la première fois qu'un nombre aussi important est utilisé pour l'événement.

TEOR : un site propre pour autobus guidés

TEOR, acronyme de « Transport Est Ouest Rouennais » désigne à la fois un tracé, un site propre, un véhicule et un style inspiré du tramway quant à l'insertion urbaine. Ce projet de ligne structurante Est-Ouest est né à la suite de la réalisation de la ligne de tramway Nord-Sud inaugurée en décembre 1994. Malgré le succès indéniable de la première ligne de tram, les autorités de l'agglomération de Rouen ont opté pour la réalisation de trois lignes de bus « améliorés » pour constituer le deuxième axe fort. L'objectif était clair : il fallait mettre en exploitation un mode de transport en commun proposant des performances équivalentes à celles d'un tramway (vitesse commerciale, fréquence, régularité, accessibilité, confort, ...) mais qui correspondait mieux aux contraintes budgétaires².

TEOR favorise donc les déplacements d'Est en Ouest tout en renforçant le réseau de bus et de métro. En février 2001, deux premières lignes (T2 et T3) ont été mises en service. Inaugurée en avril 2002, la ligne T1 est venue compléter ce dispositif. En janvier 2007, les lignes T2 et T3 ont été prolongées. Avec 38km de lignes, TEOR dessert aujourd'hui plus de 150.000 habitants et de nombreux pôles d'activités (Préfecture, CHU, Conseil Général, Théâtre des Arts, Faculté de Droit, Campus universitaire de Mont-Saint-Aignan, ...).

Grâce au matériel roulant sur pneumatique, TEOR permet une grande souplesse dans le choix des modes d'insertion dans la circulation. On distingue ainsi : des sites propres protégés à double sens isolés de la circulation par des séparateurs infranchissables, des sites réservés à double sens ou à sens unique séparés de la circulation par des séparateurs franchissables et des sites banalisés où les véhicules sont mêlés à la circulation générale moyennant quelques aménagements aux carrefours (notamment la priorité aux feux).

Deux types de véhicules circulent sur les lignes TEOR : des Irisbus Citelis et des Irisbus Agora. Il s'agit de bus articulés de 18 mètres roulant au diester ou au gazole désulfuré et offrant l'accessibilité de plain-pied. Les 66 bus desservant les trois lignes TEOR sont en outre équipés de la climatisation et d'un dispositif de guidage optique visant à optimiser l'accessibilité en station en faisant suivre aux véhicules une trajectoire matérialisée par un marquage au sol. Ce système assure la précision et surtout la régularité de l'accostage pour une bonne

accessibilité des voyageurs et des PMR. Le guidage optique est composé d'une caméra placée derrière le pare-brise (pour la lecture du marquage) et d'un ordinateur analysant la position du véhicule par rapport à la voie. Ce dernier transmet ensuite à la colonne de direction les informations nécessaires. Le dispositif de guidage optique est utilisé uniquement pour l'accostage en station. A tout moment, le conducteur peut passer d'une conduite guidée à une conduite manuelle : les éventuelles défaillances du système sont donc peu pénalisantes pour l'exploitation.

51 stations sont réparties sur les 3 lignes TEOR. Elles sont équipées d'afficheurs dynamiques de temps d'attente et de quais de 31cm garantissant un accès de plain-pied aux véhicules. Chaque station est en outre aménagée pour les PMR (rampes d'accès aux quais et dalles podotactiles).



TEOR : poste de conduite Photo : France 3



TEOR : Irisbus Citelis Photo : www.busportal.cz

² Matériel roulant compris, le TEOR revient à 6,4 millions€/km contre 20 millions€/km en moyenne pour le tramway classique

Nouvelle ligne au TEC BW

Le 3 septembre dernier, le TEC Brabant wallon a lancé une nouvelle ligne de bus (la 34) qui relie Chastre à la gare d'autobus de Louvain-la-Neuve en passant par Perbais, Walhain-Saint-Paul, Sart-lez-Walhain, Lérinnes, Tourinnes-Saint-Lambert, Nil Saint-Vincent, Corbais, Mont-Saint-Guibert et la zone d'activités Axis Parc. Le bus 34 roule toute l'année, du lundi au vendredi, principalement aux heures de pointe. Le samedi, il circule entre 10h00 et 18h00 à raison de quatre allers-retours. A Louvain-la-Neuve, des correspondances sont possibles avec la ligne 11 qui mène au parc scientifique Fleming ainsi qu'avec le Rapido 1 et la ligne 20 vers Ottignies. Bonne nouvelle : cette nouvelle ligne 34 peut être empruntée gratuitement jusqu'au 29 septembre.

SNCB : explosion du nombre de billets vendus en ligne

L'achat de billets de train sur internet connaît une croissance importante et ce, tant pour le trafic international que pour le trafic intérieur. Près de 261.000 billets internationaux ont été vendus en ligne aux particuliers au cours des six premiers mois de l'année, ce qui représente un chiffre d'affaires de 13,1 millions d'euros, en hausse de 25% par rapport au premier semestre 2006. Au niveau du marché intérieur, 136.000 titres de transport (dont 63% de billets ordinaires) ont été achetés sur internet durant le premier semestre 2007, pour un chiffre d'affaires de 1,4 millions d'euros. Il s'agit d'une hausse de 30% par rapport à la même période en 2006. Notons par ailleurs que 2.500 clients ont prolongé la validité de leur carte train par le biais d'internet.

Thalys est en grande forme

Thalys, filiale de la SNCF et de la SNCB a atteint un chiffre d'affaire de 34,79 millions d'euros au premier semestre 2007, soit une hausse de 6,7%. Toutes les liaisons sont en progression. Paris-Bruxelles connaît une croissance de 9%. Les liaisons vers les Pays-Bas sont en hausse de 4,7% et la ligne Paris-Allemagne augmente de 3,7%. Thalys a en outre dépassé plusieurs caps symboliques : 5 millions de passagers sur la route Paris-Allemagne, 10 millions de passagers sur la route Paris-Bruxelles-Amsterdam et 30 millions entre Paris et Bruxelles.

Voiture-pilote M6

Le 20 août dernier, après une série de tests concluants au dépôt de Ronet, la première voiture-pilote M6 a été mise en service sur la liaison IC1 Charleroi-Anvers. Au total, 50 exemplaires ont été commandés afin de constituer des rames réversibles de voitures M6 en libérant une des deux motrices qui encadrent actuellement les rames.

Busworld 2007

Busworld, célèbre manifestation bi-annuelle consacrée aux autobus et autocars, se tiendra à Courtrai du 19 au 24 octobre. Pour cette 18^{ème} édition, plus de 300 exposants dévoileront au public leurs dernières nouveautés en matière de transport de personne par route. Aux côtés des constructeurs, les accessoiristes seront nombreux avec plusieurs innovations en matière d'information, de sécurité et de confort. Toutes les infos pratiques sur le site www.busworld.org

SNCB : vidéosurveillance

Début juillet, la SNCB a inauguré son centre de vidéosurveillance situé à proximité de Bruxelles-Midi et baptisé « Centre National de Contrôle ». En 2006, un vaste programme d'installation de 1.500 caméras de surveillance a été lancé dans 51 grandes gares belges. A ce jour, quatorze gares sont équipées de 622 caméras dont les images sont dirigées vers le nouveau centre. Il s'agit d'Anvers-Central, de Bruxelles-Nord, Congrès, Central et Midi, de Charleroi-Sud, Gand-Saint-Pierre, Hal, Liège-Guillemins, Malines, Ottignies, Termonde, Verviers et Vilvorde. C'est dans le courant de 2010 que toutes les caméras auront été installées dans les 51 gares. La SNCB disposera alors du réseau de vidéosurveillance le plus étendu de Belgique. Le projet représente un investissement total de 11 millions d'euros et constitue le troisième pilier de la politique de sécurité du groupe SNCB aux côtés des agents de sécurité (dont le nombre a doublé en cinq ans) et de la collaboration avec les services de police. A plus long terme, des caméras et des alarmes installées dans certains ateliers et centres logistiques seront également raccordées à ce réseau, essentiellement dans le cadre de la prévention antivol.

TEC Liège-Verviers : Newsletter

Depuis le 20 septembre, les clients du TEC Liège-Verviers peuvent s'inscrire à un service de newsletter via le site internet www.infotec.be. En fonction des renseignements communiqués, les voyageurs reçoivent des informations sur les lignes de bus qui les concernent.

France : service minimum

Le 21 août 2007, une loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports réguliers de voyageurs a été promulguée en France. En voici les principales modalités :

- La loi est applicable aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique.
- Avant le 1er janvier 2008, l'employeur et les organisations syndicales signeront un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. Dans ces entreprises, le dépôt d'un préavis de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales qui envisagent de déposer le préavis.
- La loi organise la continuité du service public en cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic (travaux, conditions climatiques exceptionnelles, ...).
- Pour assurer les dessertes prioritaires, l'autorité organisatrice de transport détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation.
- En cas de grève, les salariés ont l'obligation de déclarer s'ils participent au mouvement social. Un gréviste non déclaré est passible de sanctions disciplinaires.
- En cas de grève, tout usager a le droit de disposer d'une information gratuite précise et fiable sur le service assuré.
- En cas de défaut d'exécution dans la mise en oeuvre du plan de transport ou du plan d'information des usagers, l'autorité organisatrice de transport impose à l'entreprise de transport un remboursement total des titres de transport.

Communément appelée « loi de service minimum » par le gouvernement français, cette loi n'instaure en fait pas de service minimum. Il n'y a en effet aucune possibilité de réquisitionner les grévistes ou de fixer un seuil de trafic

minimal. Le texte prévoit tout de même un certain nombre de dispositions qui fixent les règles du dialogue social et la prévention des conflits. Il définit d'autre part les dessertes prioritaires en cas de perturbations prévisibles du trafic et prévoit le remboursement intégral par le transporteur. Si un service minimum tel qu'il existe en Allemagne ou en Italie n'est pas véritablement instauré, il s'agit toutefois d'une avancée significative.

Railteam

Il y a un siècle, l'achat d'un billet de chemins de fer au départ d'une ville européenne à destination d'une autre ville européenne ne posait aucun problème. Aujourd'hui, l'exercice est devenu extrêmement difficile : là où un seul billet suffisait auparavant, il en faut plusieurs aujourd'hui quand on peut les obtenir. Pour en revenir autant que faire se peut à la situation qui prévalait jusqu'il y a trente ans d'ici, sept réseaux nationaux européens ont créé une alliance baptisée RAILTEAM limitée aux services à « Grande Vitesse ». Les participants sont la DB, la SNCF, Eurostar, NS Hispeed, les ÖBB, les CFF, la SNCB ainsi que leurs filiales communes Thalys, Lyria et Alleeo. L'objectif est d'imposer le train à grande vitesse comme une réelle alternative à l'avion et à la voiture en proposant aux voyageurs un service compétitif à l'échelle européenne. Depuis le lancement effectif de la coopération, les clients Railteam disposent déjà de points d'information dans les cinq gares de correspondance les plus importantes (Bruxelles-Midi, Lille-Europe, Stuttgart, Cologne et Francfort). Progressivement, ce service sera étendu aux principales gares du réseau. Les voyageurs bénéficient en outre d'une information multilingue à bord et en gare ainsi que d'une prise en charge efficace en cas de perturbations (le système « Hop on the next train » permet, en cas de correspondance ratée, d'embarquer dans prochain train Railteam sans

modification du billet). D'ici janvier 2009, Railteam créera également une plateforme d'interconnexion entre les différents systèmes de réservation de ses membres pour permettre aux clients d'acheter leurs billets en une seule transaction dans tous les points de vente du réseau. D'ici 2010, 25 millions de voyageurs sont attendus sur le réseau Railteam, soit 10 millions de plus qu'à l'heure actuelle. RAILTEAM réussira-t-il à casser l'image de grande complexité des voyages ferroviaires internationaux ? L'avenir nous le dira.

Hergenrath : réouverture

Le point d'arrêt d'Hergenrath doit être rouvert en décembre prochain. Situé sur la ligne 37 Liège-Aachen, il avait été fermé au trafic voyageurs le 1^{er} juin 1988. Deux nouveaux quais doivent être construits et un nouveau parking aménagé. Susceptible de capter les navetteurs transfrontaliers, l'arrêt d'Hergenrath ne sera desservi que par une vingtaine de trains par jour. Espérons que cette réouverture sera suivie, dans un avenir proche, d'une amélioration de la relation IRq Liège-Aachen actuellement bi-horaire et assurée, la plupart du temps, avec du matériel non rénové.

SNCB : ponctualité en baisse

Pour les six premiers mois de l'année, Infrabel a enregistré une baisse de la ponctualité sur le réseau belge. Après neutralisation des causes externes et des travaux d'investissement, la ponctualité globale du trafic voyageurs est de 94% pour le premier semestre 2007 contre 95,2% pour la même période en 2006. Le nombre de trains supprimé a quant à lui pratiquement doublé, passant de 3684 pour le 1^{er} semestre 2006 à 7032 pour les six premiers mois de 2007. Malgré ces mauvais résultats, il convient de saluer l'initiative d'Infrabel de communiquer quatre fois par an des informations détaillées en matière de ponctualité, et ce, dès janvier 2008.

Indicateur SNCB

Ai-je la berlue ou les horaires parus dans le supplément à l'indicateur (valables depuis le 10/06/2007) sont quelques fois fantaisistes ? Quelques exemples (liste sans doute non exhaustive) :

- ligne 37, trains IRq (Aachen - Verviers - Liège) : disparition de l'arrêt à Angleur (en réalité les trains s'y arrêtent toujours) ;
- ligne 162 (Arlon > Libramont et dans ce sens seulement) : toutes les 2 heures, apparition d'un drôle de train L mettant 01H39 pour faire le trajet sans arrêt intermédiaire ;
- lignes 44-37, train P 7494 : sur la ligne 44 ce train circule toute l'année, sur la ligne 37 (= suite du parcours) il ne circule pas du 09/07 au 19/08 : roule ou roule pas ;
- les trains internationaux de jour 295 et 296 ne sont plus repris à l'indicateur sur la ligne 162 ;
- ligne 161, page 421 : le renvoi 3 ne concerne aucun train ;
- absence de lisibilité de l'indicateur : tous les trains sont dans le même caractère (plus aucun caractère gras pour les IC).

Quelqu'un a-t-il relevé d'autres anomalies ? Y a-t-il une explication à ces multiples erreurs ?

Christian

le 05-08-07 sur notre forum

Note de la rédaction : Les trains L apparaissant toutes les deux heures entre Arlon et Libramont et mettant 01h39 pour faire le trajet sans arrêt empruntent en réalité la ligne 165. Les trains internationaux 295 et 296 ne sont en effet pas repris à l'indicateur sur la ligne 162 bien qu'ils soient accessibles en service intérieur sans aucune restriction.

Train touristique

Dimanche 05-08-2007 11h00 Bruxelles-Midi. Un train supplémentaire à destination de Gand, Bruges et Ostende est affiché voie 16 (départ 11h02) ; l'IC pour les mêmes destinations est affiché sur le quai en face, voie 15 (départ 11h06).

A 11h00 arrive une rame de 5 automotrices AM double classique (dont une seule rénovée) depuis côté Forest (pour les non-initiés, ce matériel est le plus ancien encore en service !). Je me dis alors que, si le conducteur doit changer de poste de conduite pour repartir vers Ostende, il sera difficile de partir à 11h02. Un certain nombre de voyageurs en attente sur le quai embarquent dans les AM ... d'autres hésitent ... « *C'est quoi ce vieux brot ?* » (deux des AM, en plus de ne pas être rénovées, sont « taguées de chez taguées »). « *C'est ça le train pour Ostende ?* ».

A 11h02, le train supplémentaire ne part pas, et pour cause, le conducteur, vêtu d'une veste fluo au logo d'une organisation

syndicale, remonte encore la rame, aussi vite que possible, repoussant les voyageurs qui lui posent des questions avec pour seule réponse : « *Désolé, pas le temps !* ».

A 11h03, l'IC, archi bondé, sauf les voitures tout devant et tout derrière (phénomène bien connu), entre en gare.

A 11h04, un voyageur à la porte de 1^{ère} classe de la seule AM rénovée du train supplémentaire demande à l'accompagnateur de ce train « *s'ils vont nous lâcher en premier, ou si on va suivre l'IC au déblocc* ». Réponse de l'accompagnateur sur un ton ferme et décidé : « *C'est l'IC qui part en premier !* ». Le voyageur change de train pour ressortir de l'IC assez rapidement, faute d'y trouver une place assise, même en 1^{ère}. Il remonte dans le train supplémentaire, juste avant que son accompagnateur ne ferme les portes, et tourne l'IOT. A cet instant précis, j'entends par les portes ouvertes de l'IC une annonce de l'accompagnateur de cet IC : « *Ce train est complet mais il y a un train supplémentaire sur le quai en face qui partira devant nous, et dans lequel il reste de nombreuses places disponibles* ». Une bonne dizaine de voyageurs, par voiture de l'IC, se ruent à l'extérieur, et se précipitent vers les portes entretemps fermées du train supplémentaire. On frappe à la petite fenêtre du conducteur dans l'espoir de lui faire rouvrir les portes, on bouscule l'accompagnateur qui résiste vaillamment à la seule porte restée ouverte de la rame, on maltraite les poignées d'ouverture des portes des autres AM, on « complimente » la SNCB ... et finalement le train supplémentaire démarre avec +/- 5 minutes de retard, pas loin de 2 minutes après le tour de clé dans l'IOT. Les voyageurs qui avaient quitté l'IC y reprennent place (debout !) alors que les AM d'extrémité du train supplémentaire sont parties quasi vides. L'IC part finalement lui aussi avec +/- 5 minutes de retard.

Conclusion personnelle provisoire : c'est très bien de mettre en service des trains supplémentaires (l'IC seul n'aurait jamais pu absorber toute la foule en attente sur le quai, ou alors façon « sardines en boîtes »), mais ce serait mieux :

- avec du matériel plus appétissant que des AM classiques non rénovées (il y a quand même mieux que ça disponible le dimanche non ?)
- avec des informations adaptées en gare (n'y a-t'il pas, dans le cas de dédoublement comme ici, une procédure-type qui permettrait au personnel de savoir qui part en premier ? N'y a-t'il pas quelqu'un chargé de coordonner les informations diffusées sur les quais (ici : néant) et dans les trains (ici : tout-à-fait à contretemps) ?

Je n'ai pas vu un seul « képi rouge » sur le quai pendant toute l'opération. Bonne journée à la mer quand même, c'est toujours mieux que les bouchons sur l'autoroute.

Gérard CHEVALIER

le 06-08-07 sur notre forum