

## SOMMAIRE

La gare d'Arlon	2-3
Ponctualité des trains au 1 <sup>er</sup> semestre 2013	4
Graffitis sur les trains de la SNCB	5
Le nouveau site infotec	6
Lois des séries ?	7
Un nouveau chapitre pour l'histoire de la Vennbahn	8-9
Coucou le revoici...	10-11
Tramways sur les 2 rives du Tage au Portugal	12-16
JDE 2013/Certification Thalys	17
Courrier des lecteurs	18
En bref	19
Bulletin d'adhésion	20



### Lois des séries

On finirait pas le croire : un malheur ne vient jamais seul dit-on. Mais de là, à imaginer une récurrence automatique liée à l'application d'une certaine loi, il y a de la marge. Quoi qu'il en soit, les accidents survenus coup sur coup sur les réseaux européens posent question (voir page 7).

Où en est-on avec le système ETCS ?

Un système européen devrait assurer l'interopérabilité et la sécurité des transports ferroviaires (ETCS : European Train Control System) et remplacer les différents systèmes nationaux. L'ETCS peut, en cas de danger, se substituer à l'agent de conduite : le dépassement d'un feu rouge, une vitesse excessive,... peut déclencher un freinage d'urgence. Ce système permet aussi une augmentation du débit de la ligne, d'où son intérêt pour les réseaux saturés. L'ETCS2 est la version actuellement en cours d'installation en Belgique : la liaison entre les convois et l'infrastructure est assurée par le réseau GSM-R.

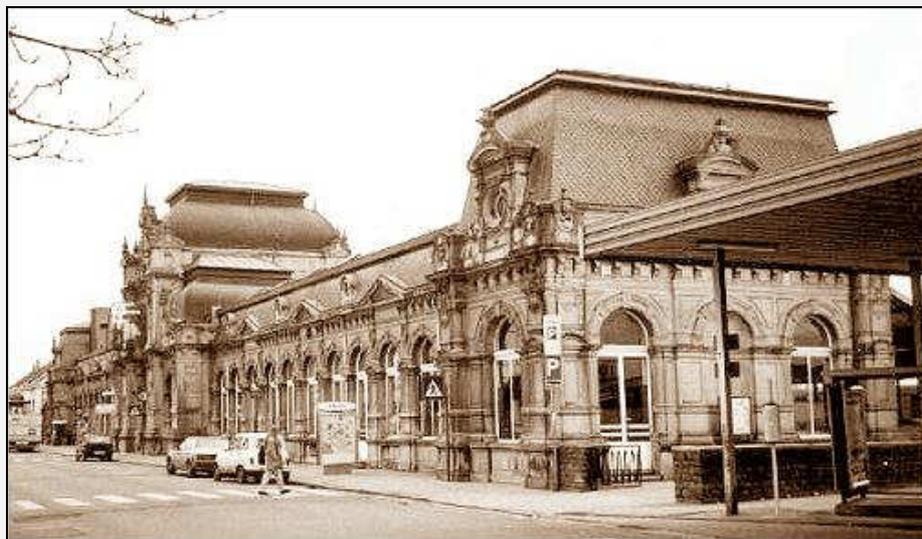
En Europe, on ne compte pas sur une application généralisée de l'ETCS avant plusieurs années. En Belgique, quelques tronçons de lignes (notamment de lignes à grande vitesse) sont équipés. Les derniers engins moteurs mis en service sont également équipés. Toute l'infrastructure et tous les convois doivent être équipés pour garantir l'efficacité maximale du système. Ce sera le cas, nous dit-on, en... 2023.

En attendant, le rail belge disposera d'un système « national », nettement moins performant : le TBL1+ (Transmission-Balise-Locomotive) dont l'installation doit être terminée fin 2015.

Un ETCS2 correctement implanté à Santiago et à Granges aurait probablement permis d'éviter les accidents. A Rétigny, par contre...



## La gare d'Arlon



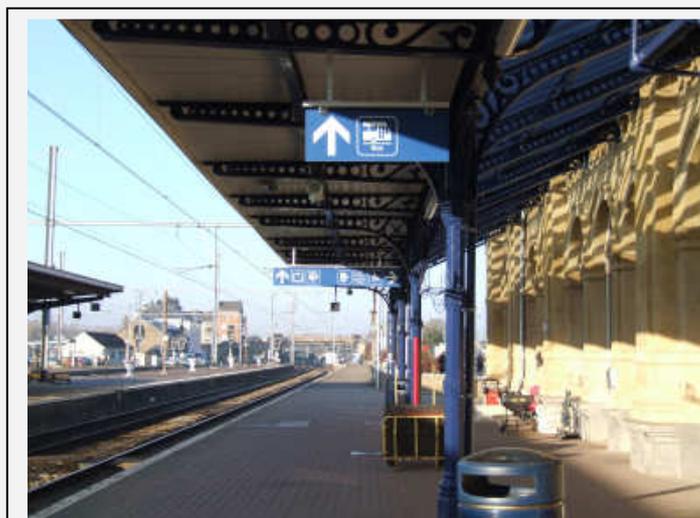
### La situation et un peu d'histoire

La grande compagnie du Luxembourg entreprend de construire une ligne de chemin de fer qui relie Bruxelles au sud du pays. C'est ainsi que le 17 juin 1858, la première locomotive est mise sur rail. En 1873, le réseau devient propriété des Chemins de Fer de l'Etat belge et la gare d'Arlon est inaugurée en 1885. Elle présente la structure classique des gares de l'époque : un pavillon central encadré de deux pavillons d'extrémité, relié par des ailes plus basses et une marquise pour les voyageurs en attente sur le quai. La gare est impressionnante et le quartier se développe. La gare traverse le temps tout en se modernisant (installation du chauffage central, menuiseries rénovées, restauration de la marquise,...).

C'est une gare desservie par des trains IC, IR, L, P, Eurocity et CFL. On peut embarquer pour Bruxelles-Midi, Libramont, Virton et Luxembourg.

### L'information

Les horaires des lignes TEC qui desservent la gare sont consultables à l'intérieur de la salle d'attente. Les panneaux de départ et d'arrivée des trains SNCB sont disposés dans la salle d'attente, et sur les quais. Deux guichets nationaux et un guichet international sont aussi à disposition dans la salle d'attente et sont ouverts de 5h30 à 20h en semaine et de 5h30 à 20h30 le week-end. La signalétique est présente sur les quais et à la sortie du couloir sous-voie.



*La marquise devant les quais*

© ACTP



*Façade avant de la gare*

© ACTP

## Les services aux voyageurs

La gare dispose d'un bâtiment voyageurs avec guichets ouvert tous les jours. Elle propose différents aménagements, équipements et services pour les personnes à mobilité réduite. Elle est notamment équipée d'automates pour l'achat de titres de transport et d'une consigne à bagages automatique. Un buffet et restaurant sont présents dans la gare. Près du bâtiment voyageurs, un emplacement couvert avec un râtelier permet, gratuitement, le garage des deux roues. Un parking gratuit pour les véhicules est aménagé dans son environnement immédiat et des places de parking payantes pour les non titulaire d'une carte de train sont disponibles à proximité. Mais le parking est vite saturé et le manque de places se fait ressentir. Des toilettes sont accessibles aux voyageurs.



*Dans la salle d'attente se trouvent deux guichets nationaux, un guichet international et un distributeur automatique*

## Le Telbus

Le telbus est un service de bus de proximité à la demande mis en place par le TEC Namur-Luxembourg afin de répondre aux besoins en mobilité dans les zones rurales de la province de Luxembourg. Un simple coup de fil et Telbus organise l'horaire et l'itinéraire en fonction des demandes. La desserte est limitée dans un rayon de 20km du point de ramassage. Vous voyagez confortablement en minibus, le telbus n'assure pas de transport scolaire et est disponible du lundi au vendredi de 9 à 17h avec réservation obligatoire. Le tarif est le tarif TEC plus la taxe de réservation (1,90€ par pers., 1,50€/pers. à partir de 3 pers.). Arlon dispose de ce service.

## L'intermodalité

A côté de la gare, le TEC dessert plusieurs lignes dont la ligne express 1011 (Liège-Athus). Les potelets indiquant les quais sont visibles, les numéros de ligne n'y sont pas mentionnés. Il faut soit consulter la grande valve située avant les quais et reprenant l'ensemble des horaires des bus, soit aller voir les horaires dans les abris. La gare d'Arlon est équipée du système Aribus qui donne aux chauffeurs des informations pour optimiser les correspondances avec le train.



*Les quais TEC agencés en dent de scie et numérotés © ACTP*

Les points négatifs relevés par les voyageurs :

- il n'est pas évident de circuler avec des bagages trolleys sur des pavés
- l'absence de dalles podotactiles
- le manque de places de parking
- le manque d'abri convenable sur les quais en cas d'intempéries
- la mauvaise accessibilité aux quais pour les PMR, les personnes âgées, les landaus et les personnes avec bagages. Rappelons que la gare d'Arlon est située dans une région touristique.



*Le parking situé en face des quais, complètement saturé © ACTP.*

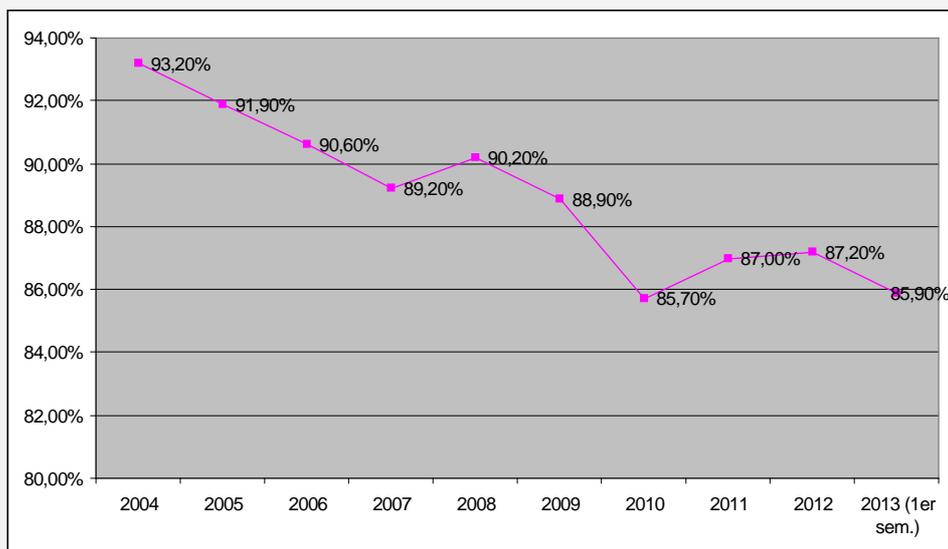


## Ponctualité des trains au 1<sup>er</sup> semestre 2013

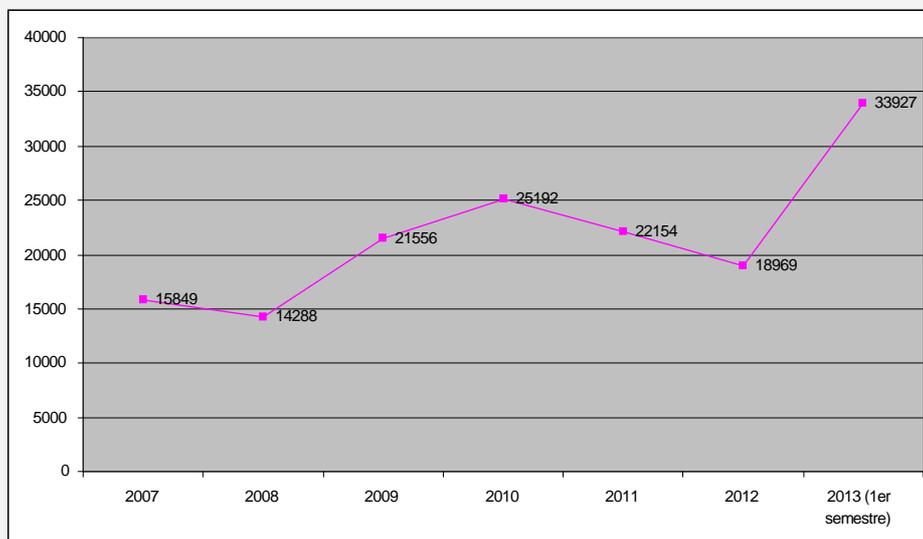
Les chiffres de ponctualité SNCB pour le premier semestre 2013 sont en légère baisse par rapport à 2012. La ponctualité globale du trafic voyageurs affiche un taux de 85,90% en 2013, une petite amélioration (1,30%) par rapport à 2012.

Le nombre de trains supprimés a fait un bon en mai et juin 2013 passant de 1109 pour le mois d'avril contre 5007 pour mai et 4395 pour juin. Les principales causes des suppressions évoquées par Infrabel sont le matériel SNCB, les dérangements à l'infrastructure, les retards en provenance de l'étranger, les actes de malveillance et surtout les mouvements sociaux et l'accident de Wetteren.

Test-achats a analysé près de 42.000 trajets ferroviaires durant 5 mois en provenance ou à destination de Bruxelles à l'aide de la propre application RailTime et les trains sont beaucoup plus en retard que ce qu'Infrabel veut bien laisser entendre. Le nombre de trains retardés ou n'arrivant pas du tout à destination est au moins 10% supérieur aux chiffres officiels d'Infrabel estime Test-Achats. Infrabel ne tarda pas à réagir en dénonçant la méthode douteuse et l'absence de rigueur scientifique de l'étude de Test-Achats sur la ponctualité des trains : « Test-Achats n'a pris en compte que 500 trains passant par la gare centrale en heure de pointe. La ponctualité que nous calculons porte sur 3500 trains par jour dans l'ensemble des points du réseau. »



Pourcentage de trains arrivés avec moins de six minutes de retard depuis 2004



Nombres de trains supprimés par an depuis 2006. Le chiffre pour 2013 est calculé sur seule base du 1<sup>er</sup> semestre multiplié par 2.



### Graffitis sur les trains de la SNCB



Le coût du nettoyage des graffitis fut de 1.248.000€ en 2012. 47.477 m<sup>2</sup> de graffitis furent nettoyés dans les ateliers PET (poste d'entretien technique) de la SNCB. Cela représente un combat quotidien que livrent les agents chargés de l'entretien du matériel roulant. L'opération de nettoyage est fastidieuse due aux produits mordants utilisés par les auteurs des graffitis. Certains graffeurs font même leurs propres mélanges, ce qui rend la tâche encore plus compliquée. De plus, la SNCB est tenue de respecter un cahier des charges strict qui impose des produits respectueux de l'environnement, ne pas mettre en danger la sécurité du personnel ni endommager le matériel. Ces contrats cadres pour l'achat de produits de nettoyage ne dépassent d'ailleurs jamais un an, car les peintures évoluent constamment. Et le travail est considérable, par exemple, sur les 225 voitures entretenues à Châtelet, 80 présentent des graffitis.



Il faut respecter plusieurs étapes, tout d'abord installer un tapis absorbant au sol, évaluer l'ampleur du travail et commencer par appliquer un gel pour ramollir la peinture. Ensuite, il faut gratter la peinture à l'aide d'une petite raclette et rincer avec un produit de rinçage. Dans certains cas, cela suffit sinon il faut frotter la carrosserie avec une brosse dure ou un textile rugueux pour terminer par un rinçage à l'eau chaude.



L'impact négatif des graffitis est qu'ils augmentent le sentiment d'insécurité et de mauvais entretien du matériel.

L'intérieur du matériel n'est pas épargné non plus, ces tags sont souvent faits avec des marqueurs remplis d'acide phosphorique qui attaquent le verre en profondeur ; la seule solution est de remplacer la vitre.





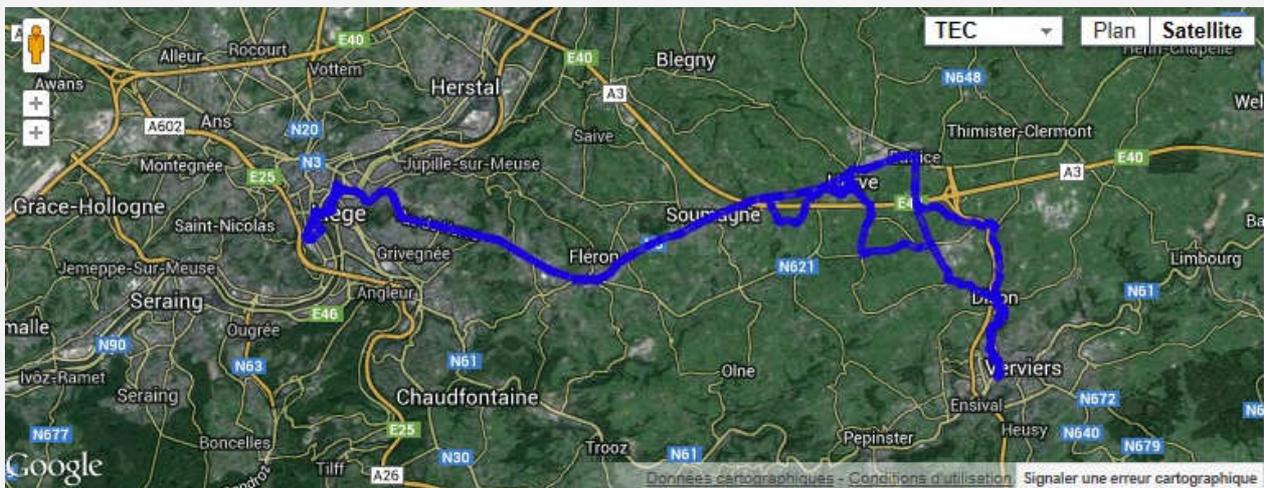
## Le nouveau site Infotec

Le nouveau site infotec.be est apparu en juin 2013, il a été amélioré depuis le dernier site datant de 2010. En effet, il y a une multitude de nouveautés pour améliorer la qualité du service et de l'information vers la clientèle.

### 1. La cartographie

A présent, on peut visualiser le parcours sur google street view et voir les arrêts à proximité d'une adresse donnée et les lignes qui y passent. Il est possible également de visualiser sur une carte toute étape piétonne de votre itinéraire. Il y a possibilité d'élargir la carte mais dans certains cas, l'itinéraire global n'apparaît pas, il devrait y avoir possibilité d'un agrandissement suivant les deux directions.

On peut rechercher sur la carte le cambio, les points de vente, les points vélo et cyclotec.



### 2. Site personnalisable

Pour être plus proche du voyageur, Infotec offre un accès direct aux infos régionales. L'utilisateur peut préciser sa région et ainsi bénéficier d'informations plus spécifiques (météo, qualité de l'air et perturbations). Il suffit pour cela de créer un compte pour pouvoir sauvegarder ses lignes, arrêts et itinéraires favoris. Pour être encore mieux informés, il existe la possibilité de s'abonner à la newsletter et aux flux RSS.

### 3. Version mobile

Le site m.infotec.be est destiné aux utilisateurs de smartphone ou d'une tablette.

L'application « Prochainbus »\* est destinée au smartphone android et iphone. Cette application a été développée par un étudiant liégeois ; elle met à disposition les horaires (non actualisés) de certaines lignes du TEC pour quelques grands centres.

### 4. Professionnels

Différentes informations destinées aux professionnels, journalistes,...

### 5. Divers

Le site infotec bénéficiera prochainement du label Anysurfer (accessible pour tous, y compris les personnes handicapées).

### 6. Les points à améliorer :

- rues et lieux publics manquants ;
- infos en temps réel ;
- différentes cartes de réseaux absentes ;
- une seule langue (français) actuellement.

\* <http://prochainbus.be>



## Lois des séries ?

### Lourds bilans pour des accidents récents

Dans la dernière livraison de l'aCtp-info, nous évoquions les deux accidents de fret ferroviaire survenus récemment en Belgique (à Godinne et Shellebelle). Ils se sont soldés par des dégâts matériels relativement importants, mais aussi une (seule) victime. Le 6 juillet, à Lac-Mégantic (Québec) un convoi de 72 wagons-citernes à la dérive, dévalait une pente au bas de laquelle il dérailla, provoquant des dégâts matériels très importants : des explosions et des incendies détruisirent une quarantaine de maisons et surtout, provoquèrent la mort de 47 personnes. C'était donc, en peu de temps, une série de 3 accidents impliquant des convois de fret.

Le transport de personnes ne fut pas en reste.

Le 12 juillet, un train Intercités Paris-Limoges déraillait à l'entrée de la gare de Brétigny-sur-Orge ; des wagons se couchèrent sur le quai de la gare, fauchant 7 personnes qui attendaient un train local. Bien que la vitesse de l'Intercités fut relativement élevée, la cause du déraillement est incontestablement la présence insolite d'une éclisse, au cœur d'un appareil de voie.



*L'intercités Paris-Limoges partiellement couché sur les quais de Brétigny S/Orge.*



*L'éclisse responsable du déraillement ; à gauche une éclisse en situation normale. Malveillance ou négligence ?*

Le 24 juillet, un train assurant une liaison Madrid – Ferrol (Galice) partiellement à grande vitesse a déraillé dans une courbe située peu avant la gare de Saint-Jacques de Compostelle.

C'est à l'endroit où le statut de la voie passe de grande vitesse à voie ordinaire, que l'accident s'est produit. La vitesse maximale autorisée y passe de 200 à 80km/h, en raison notamment de la présence d'une courbe prononcée. Le convoi a malheureusement abordé cette courbe à 185km/h, ce qui explique que les voitures aient déraillé, entraînant le déraillement de la locomotive de tête. On comptera 79 tués, tous voyageurs du convoi.



*Le train rapide Madrid-Ferrol après son déraillement. La voiture projetée sur le talus atteste de la violence du choc.*

Le 29 juillet, enfin, c'est en Suisse, pays pourtant réputé (à juste titre) pour l'excellence de ses réseaux ferrés que survint un accident sur la ligne à voie unique Palézieux-Payerne. Deux trains devaient se croiser en gare de Granges-près-Mamand, mais un de ces convois ne s'y est immobilisé que trop brièvement et les deux trains se sont retrouvés nez-à-nez en pleine voie. La collision fit 1 mort (le conducteur d'un convoi) et 35 blessés.

De quoi renforcer la croyance de certains qui évoquent une « loi des séries ».



*Les trains suisses après la collision survenue sur un tronçon à voie unique. Dans ces deux derniers cas, le système de sécurité s'est révélé dramatiquement insuffisant.*

## Un nouveau chapitre pour l'histoire de la Vennbahn



**A l'origine, la Vennbahn était une ligne ferroviaire qui reliait Aachen à Prüm à travers les Fagnes. Sa reconversion en RAVEL a été célébrée le 02 juillet par des officiels allemands, luxembourgeois et belges associés au projet.**

C'est l'état prussien qui entreprit la construction de cette ligne, dont le but était d'acheminer le minerai de fer lorrain jusqu'à la région industrielle d'Aachen. Elle fut officiellement inaugurée à Saint-Vith le 4 novembre 1889. Toute cette région faisait alors partie de la Prusse. Dès l'ouverture, un trafic important s'installa, qui alla croissant. Lors de la première guerre mondiale, le rôle prépondérant de la ligne fut militaire. Après la guerre, une partie des territoires traversés par la ligne furent annexés à la Belgique, ainsi que l'ensemble de la ligne, dont certains tronçons situés en Allemagne devenaient des enclaves belges. La Belgique assura alors l'exploitation de la Vennbahn. Celle-ci allait cependant s'amenuiser au fil du temps. A l'exploitation « marchandises » intensive de l'avant-guerre se substitua une exploitation plus légère et les trains voyageurs furent in-fine remplacés par des autorails. Plusieurs tronçons de la ligne furent d'ailleurs réduits à une simple voie. Le trafic voyageur s'amenuisa au point de cesser complètement en 1959. L'antenne Eupen-Raeren fut le dernier tronçon exploité. Tout trafic régulier de marchandises cessa sur la Vennbahn en 1991. La ligne échappa au démontage, en raison d'une obligation imposée par la défense nationale pour la desserte du camp militaire d'Elsenborn. Une asbl soutenue par le gouvernement régional germanophone décida d'organiser des trains touristiques. Elle acquit du matériel et organisa, en saison, des trains entre Eupen, Butgenbach et Trois-Ponts. Ces trains roulèrent pendant une dizaine d'années de 1990 à 2000 et connurent un beau succès. La ligne traverse, en effet, des paysages de toute beauté.

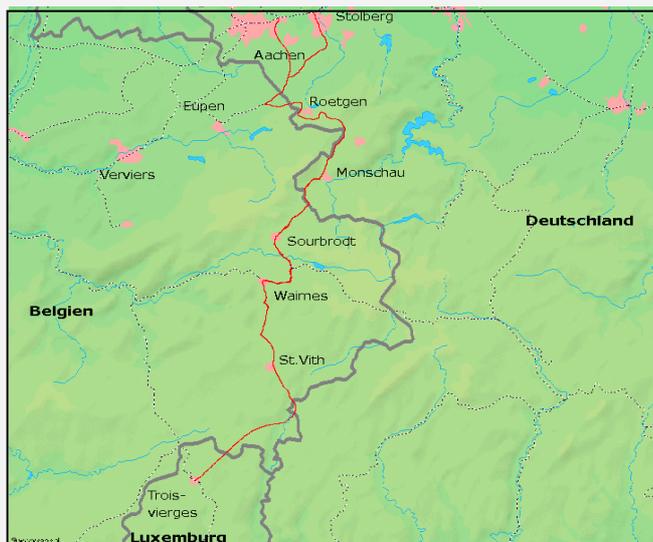


*Un train  
touristique  
franchit le  
viaduc de  
Butgenbach.*

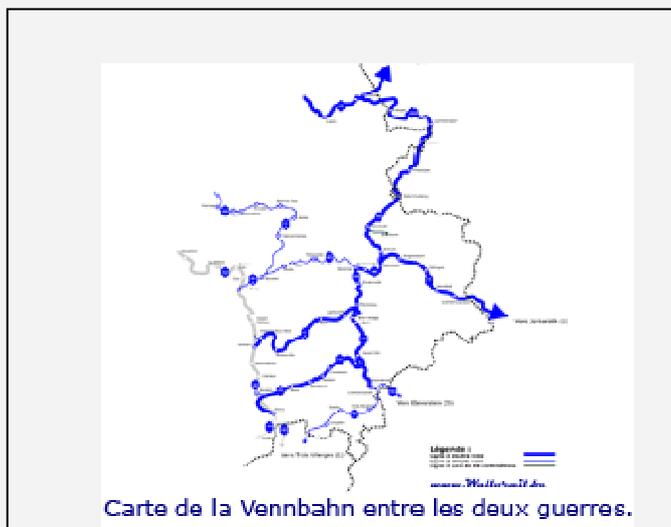
# ■ ■ ■ AU FIL DES RAILS

Malheureusement, la défense nationale ayant renoncé à utiliser la ligne, le subsidé qu'elle payait pour son entretien fut supprimé et l'asbl dut se résigner à cesser son activité. Le projet de reconversion en Ravel émergea alors. Il vient de se concrétiser. Sa réalisation aura coûté 17,7 Mio, apportés par l'Europe, les différents gouvernements, riverains et les communes concernées. La contribution de la région wallonne se monte à plus de 5 Mio.

L'assiette étant prévue pour deux voies, un ravel aurait pu la partager avec une ligne ferrée touristique. On peut rêver ! Les seuls usagers lents pourront profiter à l'avenir de cet itinéraire qui est un des plus longs d'Europe. Ils y prendront certainement beaucoup de plaisir.



Tracé de la ligne originale



Carte de la Vennbahn entre les deux guerres.

La Vennbahn entre les deux guerres, plusieurs antennes ont été greffées sur l'artère originale.



Dernière apparition d'un matériel SNCB à Butgenbach lors d'un train spécial



Entre Katelherberge et Sourbrodt, un tronçon ferré de 7km peut encore être parcouru en draisine, plus d'infos sur [www.railbike.be](http://www.railbike.be)

Tout le ravel en images :

<http://s716.photobucket.com/user/lbs007/slideshow/2011-04-08%20Pre-RAVeL%20L48%20Steinbach%20-%20St-Vith/?albumview=slideshow>

Une vidéo (en allemand) sur le sujet est visible sur youtube

<http://www.youtube.com/watch?v=OI3NprUFzNw>

## Coucou : le revoici !

*On le croyait moribond, il réapparaît à ... Paris. La cinquième ligne de « tram » parisienne T5 roule sur pneus !*

### Histoire d'une invention belge

En 1985, la société belge Brugeoise & Nivelles (reprise plus tard par Bombardier) présentait à Bruxelles le prototype d'un véhicule très innovant pour l'époque. Le « GLT » (Guided Light Transit) était un véhicule qui, selon le constructeur, devait allier le confort du tram à la flexibilité du bus. Il s'agissait d'un véhicule hybride, l'alimentation étant assurée par une caténaire ou un moteur diesel embarqué. Le guidage, assuré par un rail central, permettait des accostages de qualité. La possibilité de rouler en mode autonome (sans guidage) autorisait une flexibilité comparable à celle d'un bus (pour parcourir des tronçons non électrifiés ou pour contourner des obstacles imprévus). La bonne adhérence du pneu permettait de gravir des pentes importantes. Mais les tronçons guidés exigeaient une voirie de grande qualité pour éviter l'orniérage provoqué par les passages répétés des véhicules. En 1988, 2 véhicules basés sur ce concept circulaient entre Jemelle et Han-sur-Lesse via Rochefort. Le tronçon Jemelle-Rochefort parcouru en mode guidé, empruntait un site propre : l'ancienne assiette de la ligne 150, tandis que le tronçon Rochefort-Han-sur-Lesse empruntait la voirie ordinaire en mode autonome : non guidé et non électrifié. L'exploitation à des fins promotionnelles puis touristiques se poursuivit jusqu'en 2003.



*Le GLT à Rochefort en mode électrique sous caténaire*



*Vue intérieure du GLT*

### Du GLT de BN au TVR de Bombardier

Le concept belge très novateur (guidage, hybridation) réapparut en 1997 lorsque Bombardier (qui avait absorbé BN) remit une offre pour le « tram » de Nancy, offre qui se concrétisa en 2006 avec la mise en service d'une ligne de 11,5 km. Le GLT devient pour la circonstance le TVR (Transport sur Voie Réservée) ; le plancher était abaissé, l'énergie électrique était captée par deux perches à partir d'une caténaire double, à l'instar des trolleybus. Le choix s'était porté sur le pneu en raison de certaines pentes sévères et de la longue tradition nancéienne du trolleybus. La mise en service fut laborieuse et émaillée de plusieurs incidents. Ce qui n'empêcha pas la ville de Caen d'adopter à son tour le TVR. A Caen, le guidage est permanent. L'alimentation électrique est assurée par une caténaire simple et le rail de guidage. Cette version a donc un look de tram classique. A Caen, également, l'exploitation connut de nombreux déboires. Ces deux expériences plutôt malheureuses amenèrent Bombardier à renoncer au TVR.



*Le GLT à Han-sur-Lesse en 1988 en mode (diesel) non guidé*



## AU FIL DES ROUTES



TVR Bombardier de Nancy



TVR Bombardier de Caen

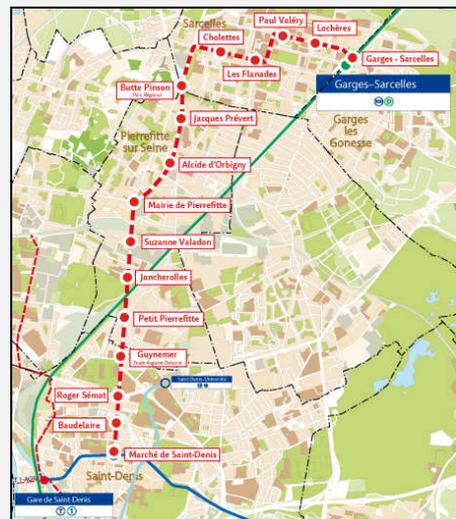
Depuis le 29 juillet, une cinquième ligne de tram (T5) est exploitée à Paris. Elle relie Saint-Denis à Garges-Sarcelles soit 6,6 km et 16 stations (espacées en moyenne de 440 mètres) parcourus en 22 minutes (vitesse commerciale de 18 km/h). Elle est exploitée avec du matériel sur pneus fabriqué par Alstom dans son usine alsacienne ex-Translohr. Ce matériel a été choisi en raison de son encombrement moindre (largeur 2,2 m), son rayon de virage réduit, le freinage ABS, le confort maximal pour les riverains. Après les expériences malheureuses de Nancy, Caen et Clermont-Ferrand qui révélèrent une fiabilité médiocre et des coûts d'exploitation élevés, le choix de la RATP est étonnant.\*



Le TVR Translohr de Paris

### Apparition du Translohr

La ville de Clermont-Ferrand opta aussi pour le véhicule sur pneus, ce qui est probablement dû au fait que les usines Michelin se trouvent à Clermont-Ferrand. C'est un autre constructeur, Translohr, qui emporta le marché. Ces véhicules sont réversibles, liés au guidage, ils sont alimentés par une caténaire simple. Translohr fait actuellement partie du groupe Alstom. C'est ce qui explique probablement que le T5 parisien soit exploité avec du matériel Translohr.



16 stations entre St Denis et Garges-Sarcelle



TVR Translohr de Clermont-Ferrand

Une vidéo du GLT peut être vue sur Youtube à l'adresse

<http://www.youtube.com/watch?v=xGioRMs99M>

\*Un article très complet sur le T5 se trouve à l'adresse «[http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne\\_5\\_du\\_tramway\\_d%27Ile-de-France](http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_5_du_tramway_d%27Ile-de-France)»

## **Tramways sur les deux rives du Tage au Portugal : Lisbonne et Almada.**

**La ville de Lisbonne** a maintenu cinq lignes d' « eléctrico » (tramway), témoignage d'un réseau qui fut beaucoup plus étendu. Il rencontre dorénavant trois fonctionnalités :

- Le tourisme 'permanent', sinon le transport local dans les rues étroites de la vieille ville (exploité de 9 à 19h),
- Un circuit touristique spécifique à heures et départ fixes ou sur réservation,
- La mobilité générale approximativement le long du Tage.

Ce réseau (comme celui des autobus) est géré par Carris qui a pris soin, en sus, de rassembler, de mettre en valeur et de montrer dans ses installations<sup>1</sup> « sous » le pont<sup>2</sup> « du 25-avril » une véritable rétrospective par les photos, les équipements et le matériel roulant, l'histoire de la mobilité en surface à Lisbonne.

Cette grande et belle ville dispose également d' :

- Un métro moderne (assez fatiguant en raison des escaliers), avec des extensions en surface et périphérie (dont la desserte de l'aéroport). Sa longueur est de 44 km (51 stations) sur 4 lignes (voie normale, 750 V, 3<sup>e</sup> rail). La première ligne (en Y) a été ouverte le 29.12.1959.
- Un réseau de lignes d'autobus

Des lignes sub-urbaines de chemin de fer exploitées de façon intensives et modernes, et aussi la ligne de Sintra<sup>3</sup>.

Chose rare en Europe, l'essentiel du service 'tramway' est assuré par du matériel historique entièrement modernisées (de fond en comble) et sécurisées (exploitées à un agent, malgré les importants dénivelés). La *ligne 15*, qui relie la Praça da Figueira à Algés, utilise des trams modernes composés de plusieurs voitures avec des planchers bas.

Le réseau tramway atteint actuellement 48 km de lignes en service dont 14 km aménagés en site propre. L'écartement des rails est de 900 mm. Toutes les voies ont été (ou sont) entièrement renouvelées.

---

<sup>1</sup> Le musée est situé dans le dépôt Santo Amaro qui abrite encore aujourd'hui tous les trams de Lisbonne. Inauguré le 12 Janvier 1999 et faisant partie du réseau de musées portugais depuis 2010, il est une partie intégrante du patrimoine de la structure de l'entreprise Carris.

<sup>2</sup> Il est le premier pont suspendu (longueur 2 778 m, tirant d'air 70 m) au-dessus du Tage inauguré le 6 août 1966 sous le nom « pont Salazar » !

<sup>3</sup> Dans cette ville on trouve encore l'ancienne ligne de tramways vers la plage exploitée en mode touristique par la ... municipalité.

## Le tramway, à Lisbonne.



▲ Croisement de tramways 'réguliers' 20.04.2013

▼ Petites rues de la vieille ville. Une bifurcation. Il n'est pas rare que, suite aux encombrements, les services se suivent...



▼ Deux motrices assurant un circuit touristique réservé par la FACS le 09.04.2013.



L'électrico reste le moyen de transport le plus traditionnel du centre de la ville.

Les trams jaunes assurent le service 'public', les trams rouges le service touristique.

Les motrices anciennes à deux essieux ont été reconditionnées en 1996 par Siemens.

Elles sont équipées de la perche traditionnelle pour la vieille ville, mais aussi d'un pantographe pour rouler au départ du dépôt vers le centre-ville.

Longueur : 8,40m ;  
 Largeur : 2,40m  
 Capacité : 58 voyageurs  
 Poids : 10 tonnes  
 Puissance 2 x 45 cv

N° 541 à 585 et N° 1 à 9, 11, motrices en livrée rouge. Elles ont conservé les chasse- ou ramasse-corps caractéristiques que l'on voit sur toutes les cartes-vues et guides touristiques.

N° 10, motrice ancienne à bogies, affectée au tramway touristique ; longueur : 12m  
 largeur : 2,00m ; poids : 18 tonnes.



## Le tramway, à Lisbonne (suite)



▲ Centre ville. A gauche : motrice du circuit touristique régulier avec stationnement sur voie dédiée. A droite : motrice articulée de la L 15 vers Belem. ▼ A remarquer un passage de gauche à droite pour respecter le rayon de courbure (boucle terminus central).



La ligne 15, qui relie la Praça da Figueira à Algés, utilise des trams modernes articulés avec des planchers bas. (\*\*)

N°501 à 510: rames à trois caisses sur trois bogies, livrées en 1995 par Siemens.

Longueur : 24,02m

Largeur : 2,40m

Capacité : 210 voyageurs

Puissance 2 x 105 kw

(\*\*) : En soirée, des services peuvent être assurés par une motrice à 2 essieux.

## Les lignes

Le centre du réseau est la Place du Commerce (Praça do Comércio) où convergent la majorité des lignes.

- 12: Praça da Figueira – Martim Moniz – São Tomé – Praça da Figueira, (ligne circulaire)
- 15: Praça da Figueira – Praça do Comércio – Cais do Sodré – Santos – Alcântara-Mar – Santo Amaro – **Belém** – Algés (Jardim)
- 18: Cais do Sodré – Santos – Alcântara-Mar – Boa Hora – Cemitério da Ajuda
- 25: Campo de Ourique (Cimetière de Prazeres) – Estrela – Lapa – Santos – Conde Barão – Praça do Comércio – Rua da Alfândega
- 28: Martim Moniz – Graça – São Tomé – Rua da Conceição – São Bento – Estrela – Campo Ourique (Cimetière de Prazeres)



## Le 'Metro Del Sul' sur l'autre rive, à Almada.



Almada est une municipalité située dans le district de Setúbal et la région de Lisbonne. Almada est limitrophe au nord et au nord-est, de l'estuaire du Tage, qui la sépare d'Oeiras et de Lisbonne.

Un réseau de tramway à l'écartement de 1435 m et d'une longueur de 13,5 km a été mis en service en 3 étapes dès le 30.04.2007. Il comporte 3 lignes avec 19 stations. Il est exploité par Metro, Transportes do Sul au moyen de 24 rames Combino+ (4 caisses) de Siemens (alimentation par ligne aérienne sous 750V=). Le dépôt et centre de maintenance a été aménagé dans un ancien atelier industriel situé à proximité et entièrement rénové.

Le terminus de Cacilhas se trouve au quai d'arrivée des bateaux qui assurent la traversée de l'estuaire toutes les 15' au départ du 'Cais do Sodré' à Lisbonne.



▲  
Terminus de Cacilhas  
Une station intermédiaire

◀ Section de  
raccordement au dépôt.

Le 09.04.2013

◀ Un bogie 'moteur' dans  
l'atelier

**En bas** : Parcours spéciaux au terminus (dorénavant éloigné de la gare ferroviaire) de **Sintra** le 10.04.2013. Cette ligne touristique, à l'écartement de 1 m et d'une longueur de 12 km, relie la ville de Sintra à la ville de Praia das Maçãs située sur la côte atlantique.

Texte et photos  
© JH Renard, 2013-09-07

Au cours d'un voyage organisé  
par la FACS.

Sources : FACS, Wikipedia.



### Journée découvertes entreprises

Le dimanche 6 octobre, Infrabel ouvrira à nouveau ses portes à l'occasion de la Journée Découverte Entreprises. De 10 à 17h, on peut visiter l'un ou l'autre des 12 sites accessibles et découvrir les coulisses du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge.

Des cabines de signalisation, des CLI (Centres Logistiques Infrastructure) et un atelier ouvrent leurs portes au grand public. Traffic Control, le centre de gestion du trafic ferroviaire belge, sera également ouvert.

#### Que pourront découvrir les visiteurs?

En tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel considère la **sécurité** comme sa priorité absolue. Lors de la Journée Découverte Entreprises, on pourra découvrir comment les travailleurs s'efforcent d'assurer concrètement cette sécurité jour après jour. Les collaborateurs d'Infrabel se feront un plaisir de guider les visiteurs. L'inscription préalable n'est pas nécessaire.

#### Quels sites pourra-t-on visiter ?

Bruxelles (Traffic-Control et cabine de Bruxelles-Midi), Ath (CLI), Bruges, Louvain, Libramont, Ottignies, (cabine et CLI), Liège (cabine), Roulers (atelier). Plus d'informations sur ces différents sites à l'adresse ci-dessous (adresse, gare la plus proche, itinéraire,...). Lorsqu'un site n'est pas à proximité immédiate d'une gare, une navette sera mise à disposition à partir de la gare la plus proche. Tous les sites sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Plus d'infos sur <http://www.infrabel.be/fr/jde>



Liège-Guillemins : la cabine de signalisation

### Thalys obtient le certificat de qualité délivré par l'AFNOR

THALYS obtient le certificat de qualité délivré par l'AFNOR (Association française de normalisation) pour la ligne Paris-Bruxelles en partenariat avec la Fédération Européenne des Voyageurs.



La démarche de certification entamée en 2009 a été entreprise par un comité bipartite composé de Thalys International et de la Fédération Européenne des Voyageurs (EPF European Passenger's Federation). Pour cette dernière, les représentants au Comité bipartite sont :

- Pierre Havelange, président de l'ACTP
- J.P. Jacquot, Vice président de la FNAUT (France)

Le comité bipartite s'est réuni de nombreuses fois afin de mettre au point le recueil d'engagements et de valider le système de mesure mis en place par Thalys International. Le référentiel mis en place énonce 22 critères-clefs dont les principaux sont : la ponctualité, l'information, l'accueil, le confort, la propreté et les différents services offerts parmi lesquels la restauration. Chacun de ces critères fait l'objet d'une mesure objective de son niveau de performance. La relation Bruxelles-Paris est la première relation ferroviaire internationale à obtenir la certification Qualité.

Au sein de l'EPF, l'ACTP et la FNAUT ont joué un rôle majeur dans cette démarche.



Le certificat de qualité a été délivré officiellement à Thalys le 26 août 2013 en présence de Philippe Rabut, directeur général adjoint de l'AFNOR, de Franck Gervais, CEO de Thalys International et de Pierre Havelange, président de l'ACTP (de gauche à droite).



### Le Tec et la clientèle : peut mieux faire.

1. *Disponibilité des titres de transport à prix réduits au TEC Lg-Verviers (Liège, ville d'accueil et les transports en commun): Si vous entrez par Liège-Guillemins, prenez vos précautions. Selon le nouveau site web TEC, « Où acheter les cartes multivoyages ? Multi 8 : uniquement en prévente dans les guichets automatés et aubettes du TEC ; auprès des commerçants partenaires. » Mais en réalité : il n'y a pas d'automate (1/2 siècle de retard), il n'y a pas d'aubette et les quelques commerçants sont en périphérie lointaine. Les guichets TEC en gare NE sont PAS ouverts en permanence, notamment le dimanche et les jours fériés.*
2. *Suppression d'arrêt sans substitution*  
*Les suppressions de point arrêt pour courte ou moyenne durée, sans création d'un autre point en remplacement sont beaucoup trop fréquentes ; de plus l'information pertinente in situ est très souvent déficiente (elle est parfois provocatrice !).*  
*Un exemple récurrent : l'arrêt de Liège Terrasses (RG) vers la périphérie. Bien que les lignes 2 et 3 soient détournées par la piste depuis plusieurs mois, les numéros correspondants ne sont pas barrés par un autocollant sur la plaque d'arrêt. Pour les lignes 17- 38b et 140, ce petit écriteau (d'une écriture douteuse) prie le candidat client (en direction de la gare des Guillemins) de se diriger vers la rive droite (en sens inverse) en traversant la Meuse (trajet de 700 mètres avec notamment un passage souterrain dangereux), alors que le trajet (dans le sens normal) vers la gare est de 1700 mètres !*
3. *Le terminus urbain liégeois des lignes 2 et 3 a été transféré – pour une très longue durée) le long de l'Opéra. L'information pertinente in situ est toujours manquante. Les indications de l'ancien terminus place de la République Française n'ont pas été modifiées depuis plusieurs longs mois...*

### 4. Gestion des lignes

*Depuis de nombreuses années, les (ex)lignes de substitution de la SNCB ont été incorporées au réseau TEC sans y être réellement intégrées. Depuis plusieurs années, le TEC refuse que sur les autobus de ces lignes (par exemple (1)40 et (1)38B) s'arrêtent aux points des lignes urbaines sous prétexte qu'il s'agit de lignes interurbaines. Soit !*  
*Mais l'anomalie réside dans le fait que le tracé de ces lignes réputées interurbaines soit établi parfois sur des petites (et étroites) voiries urbaines ... Les parcours à vide et les parcours d'autobus articulés y ont également lieu. Outre les nuisances des premiers, l'intégration de ces longs véhicules (surdimensionnés) rend aléatoire la circulation tant des autobus des autres lignes et que du trafic automobile général : les blocages sont récurrents. Les longs véhicules ne peuvent négocier les virages dans ces voiries étroites. Dans l'exemple de la photo, le quai de la dérivation vers l'aval convient parfaitement. La logique est souvent trop simple.*

JR par mail le 08 septembre 2013

### Errata supplément du bulletin de juin 2013

#### Page 2 §3 :

A partir de la 5<sup>e</sup> ligne : Le Limbourg (De Lijn) étudie un projet de tram rapide notamment jusque- et en coopération avec Maastricht (NL) : la ligne sera construite notamment sur l'assiette de la ligne de chemin de fer 20 ; le trafic marchandises résiduel dans la zone frontière est réalisé au départ du réseau néerlandais. **Certains ouvrages d'art remplaçant des passages à niveau de l'itinéraire seraient adaptés par Infrabel.** Autour de Bruxelles, De Lijn étudie également quatre projets dans différentes directions.

Page 10 : ajouter l'origine de la photo (cadre de gauche) : **(Photo J. Jännick)**

Page 11 : dans les légendes, lire les dates ci-après

- ▲ Paris, 02.2013, une station de la ligne T3b
- ▼ Orléans, la première ligne
- ▼▼ Nantes, en périphérie 06.2011

## **Réaménagement de la gare de Boussu**

La gare de Boussu a définitivement fermé ses portes le 01<sup>er</sup> février 2003. Seuls les navetteurs utilisent encore ce bâtiment mais la commune vient de signer un bail avec la SNCB afin de gérer le bâtiment et ses alentours. Dans les conditions, la commune doit prévoir un espace pour les navetteurs et maintenir le parking situé à côté. Les travaux débiteront bientôt avec la réfection des menuiseries extérieures et la mise en fonction d'un hall pour les usagers de la SNCB. Au final, la gare sera transformée en maison de la convivialité et du bien-être.

## **La Deutsche Bahn sous la Manche**

En juillet 2011, la Deutsche Bahn avait déposé une demande d'homologation pour faire rouler leurs trains dans le tunnel sous la Manche et ainsi relier l'Allemagne à Londres. Après trois ans d'étude, la Deutsche Bahn a reçu le feu vert et pourra faire rouler ses trains dès le second semestre 2015.

## **Trenitalia**

Bombardier a présenté le 3 juillet 2013 la Frecciarossa 1000, premier train à très grande vitesse destiné à filer sur le réseau italien à 360km/h. Premièrement, entre Milan et Rome mais le patron Mauro Moretti aimerait le faire rouler sur les liaisons transfrontalières.

## **Fête nationale belge**

Pour ce 21 juillet, la capacité des trains avait été renforcée afin d'offrir aux usagers la possibilité d'assister aux événements

se déroulant dans la capitale. Plus de 11.000 personnes ont emprunté le train pour se rendre à Bruxelles. Et le dimanche soir, sept trains supplémentaires avaient été mis à disposition pour le retour.

La STIB a voulu aussi marquer le coup en décorant un tram aux couleurs nationales. Le tram a roulé deux mois aux couleurs de la Belgique.

## **Partenariat entre SNCF et SNCB**

Pour renforcer l'accord dans l'activité Thalys, la SNCF et la SNCB prévoit la création d'une nouvelle entreprise ferroviaire commune. Celle-ci devrait voir le jour en 2015 dès l'obtention de l'accord de la Commission Européenne. L'objectif est d'assurer le développement de Thalys et de garantir sa compétitivité dans un environnement concurrentiel.

## **Semaine de la mobilité et dimanche sans voiture**

Du 16 au 22 septembre, se déroulera la semaine de la mobilité. Pour la 12<sup>ème</sup> année consécutive, la région de Bruxelles-capitale et les 19 communes bruxelloises participent à cet événement. Le « dimanche sans voiture » à Bruxelles sera le point d'orgue de cette semaine de la mobilité. Les transports en bus de la STIB seront gratuits le dimanche 22 septembre.

## **Trop de trains en retard à Verviers-central**

Les navetteurs empruntant la ligne 37 (Liège-Welkenraedt) en ont assez des retards des trains. Le député theutois, André Frédéric, a questionné le ministre des entreprises publiques à ce sujet. Ces retards sont dus principalement aux travaux entre Trooz et Chênée du mois de juin mais le député s'inquiète de la situation à l'annonce de travaux

supplémentaires dans le tunnel qui passe sous la place de la Victoire après la gare de Verviers-central vers l'Allemagne.

## **Manque de succès de cyclotec**

Depuis son lancement officiel en mai 2010, plus d'une centaine d'abonnés tout au plus ont utilisé le cyclotec. Cette formule ne remporte pas le succès espéré pourtant elle est économique et agréable et propose un modèle pliable adapté à la combinaison bus-tram-méto-train/vélo. Les raisons du manque de succès sont l'absence d'infrastructures continues pour les cyclistes ainsi que le frein culturel par rapport aux deux-roues et à son image. En partenariat avec le TEC, un opérateur privé des chemins de fer suisses l'utilise, depuis peu, avec succès.

## **Succès pour les trains vers la côte**

La SNCB a transporté durant le mois de juillet environ 1,4 million de voyageurs de et vers la Côte. C'est 40% de plus que l'année passée à la même période. Les destinations les plus populaires sont Ostende et Blankenberge. Durant les mois d'été, le transporteur a renforcé son offre pour ces milliers de voyageurs voulant profiter des joies de la Côte belge.

## **Busworld 2013**

Du 18 au 23 octobre se tiendra à Courtrai la 22<sup>ème</sup> édition du salon européen de l'autocar et de l'autobus. Celui-ci se déroule au Courtrai expo du 18 au 23 octobre de 10 à 19h et est réservé aux seuls professionnels. Le dimanche 20 sera une journée grand public. Ce salon regroupe les constructeurs, les accessoiristes et le tourisme. Tous les fournisseurs des exploitants d'autocar et d'autobus peuvent y participer.

# BULLETIN 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.

**Bitte beachten Sie folgenden Hinweis:**  
Informationen zu aktuellen Sonderveranstaltungen und Baustellen finden Sie auf der Startseite unserer Homepage.  
Wir danken für Ihr Verständnis!

**Le Renseignement d' Horaires de la KVB** 

**Départ & Destination** Aide

de Köln Arrêt  Carte

Via

à Köln Arrêt  Carte

**Date & Temps** (aucune Déclaration = Date actuelle + Temps actuel) Aide

Date 13.09.2013 prochain  Mo.  Di.  Mi.  Do.  Fr.  Sa.  So.  
Calendrier

Temps 11:18 à 12:18  Départ  Arrivée

Options:  Accompagnateur  En texte

**Connexion** Réglage standard Aide  
Réglages étendus

**Calcul des prix** Aide

1 adulte  pas d'enfant   Aller Retour

Rechercher des connexions Affiche du Point d'Arrêt Fermer la Fenêtre

Impressum

A Köln, la société des transports locale offre la recherche d'itinéraires en 6 langues et les informations essentielles dans les convois en ...9 langues.



Avec le soutien de



ACTP asbl

Place des Guillemins, 17/B25 – 4000 Liège

Tél./ fax : 04/233 67 57

Email : [actp@skynet.be](mailto:actp@skynet.be)

Site : [www.actp.be](http://www.actp.be)