

SOMMAIRE

La gare de Comblain-la-Tour 2-3

La gare de Liège Guillemins 4-5

Comparaison des lignes rapides TEC 6-7

Des trains trop larges 8-9

Convention entre la SRWT et le CAWaB 10

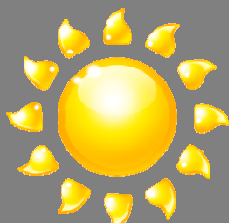
En bref 11

Bulletin d'adhésion 12

Documents joints :

- L'euregoticket
- L'avis émis par les associations de navetteurs sur le plan de transport

Bonnes vacances!



Beignée (ligne 132) après le plan de transport de 2002

Plan de transport SNCB (re :) :

La SNCB ayant levé le voile sur le plan de transport qu'elle compte mettre en application le 14 décembre, on a assisté à une véritable levée de boucliers. De toutes parts, autorités locales ou régionales, associations d'usagers, dénoncent les effets négatifs que ce plan aura sur la mobilité*. Les principaux griefs formulés sont à l'égard de l'augmentation quasi générale des temps de parcours, la suppression de dessertes, notamment matinales et vespérales, la non prise en compte des revendications légitimes des usagers.

Il faut bien admettre que les mesures annoncées sont en opposition avec les besoins croissants induits par l'évolution des contraintes démographiques, économiques et sociales.

Dans cette tourmente, le sort de la ligne 132 (Charleroi-Couvin) est particulièrement préoccupant. C'est le moment de rappeler qu'en 2002 déjà, l'introduction d'un nouveau plan pour la ligne 132 avait été âprement combattue par le Comité Consultatif des Usagers, l'ACTP et les autorités de toutes les communes riveraines. Constatant une diminution de la fréquentation, la SNCB installait une desserte de base de type Ir, et quelques dessertes locales qui présentaient des lacunes atteignant jusqu'à 4 heures. Or, les dessertes Ir sont surtout appréciées par les navetteurs et les navetteurs circulent en heures de pointe ! Des dessertes Ir tout au long de la journée ne sont guère nécessaires. Dans le cas de la ligne 132, la différence entre les temps de parcours Ir et L de bout en bout n'étant que de 9 ou 10 minutes, les voyageurs hors pointes peuvent admettre un temps de parcours un peu plus long. (suite page 11)

* Trois associations, ACTP, Navetteurs et Inter Environnement Wallonie ont rédigé un avis commun. Il est joint à ce bulletin.

Quand Infrabel rénove les pangs...



Vue générale du pang de Comblain-la-Tour, avec quais rehaussés et lignes de sécurité

La gare de Comblain-la-Tour est située sur la ligne 43 (Liège-Jemelle) sur le territoire de la commune de Hamoir, entre les gares de Rivage et de Hamoir. Elle a été ouverte en 1866 en même temps que le dernier tronçon de la ligne de l'Ourthe par la Grande Compagnie du Luxembourg. A l'époque une ligne de la SNCV reliait Comblain à Manhay ; actuellement la ligne TEC 165 (Hamoir-Aywaille) assure quelques dessertes par jour.

Actuellement réduite à un pang, elle compte une bonne centaine d'embarquements par jour (et normalement autant de débarquements).

Le pang a connu des aménagements à diverses reprises. Le dernier a consisté essentiellement en la rehausse des quais : leur hauteur a été portée à 55 cm. Au moment où la SNCB met en service un matériel à plancher bas de 80 cm, le choix de cette hauteur de quai paraît pour le moins saugrenue.

Infrabel a profité des travaux pour installer une ligne de sécurité. La ligne de sécurité est la ligne en deçà de laquelle on doit se tenir, pour éviter d'être « aspiré » par un train au passage. Sur les réseaux étrangers, cette recommandation de prudence est généralement rappelée aux usagers par des pictogrammes. Nous n'en n'avons pas vu à Comblain.



Abri quai (vers Liège)



Dans ce vaste abri, seuls le distributeur et la borne infos ont trouvé place

■ ■ ■ AU FIL DES RAILS

Les quais étant en gravillons, il n'est pas possible de tracer la ligne de sécurité directement sur le sol ; Infrabel a installé un treillis dont, à intervalles réguliers, certaines mailles sont garnies d'un plot de couleur blanche. La succession des plots matérialise la ligne. Aux endroits fréquentés, les plots peuvent être recouverts de grenailles errantes ; à certains endroits, les treillis peuvent être affouillés, ce qui laisse apparaître les encrages, lesquels, étant en saillie, peuvent faire trébucher.

Bien qu'ils soient relativement vastes, les abris sont dépourvus de tout mobilier, à l'exception du quai 2 (vers Liège) où le distributeur et la borne d'info ont été installés.

La borne d'info du quai 1 a été soustraite aux voyageurs. Elle est en effet, dorénavant derrière la clôture qui entoure l'édicule électrique auquel elle est fixée

Ces abris n'offrent qu'une protection médiocre : il n'y a aucun coupe-vent latéral sur le quai 2 ; sur le quai 1, les 2 parois présentes sont faites de gabions et sont de hauteur insuffisantes.

Les annonces vocales sont correctement diffusées, mais elles ne sont pas répétées ; on apprécierait une préannonce (le train est annoncé...) avant l'annonce (le train arrive...). Nous n'avons pas pu apprécier leur pertinence en cas de perturbation.

Les plaques de dénomination des arrêts ne sont pas lumineuses et sont mal disposées (parallèlement à la voie et en vis-à-vis). Quant à l'affectation des quais (quai vers...) elle est absente, de même qu'un plan de quartier, des infos locales, ... Enfin on notera que ce revêtement ne permettra pas l'installation de ligne d'éveil.

En conclusion, l'aménagement de ce pang décevra plus d'un usager.



Abri quai 1 (vers Jemelle) : les parois sont constituées de gabions d'épaisseur réduite et de hauteur limitée



Les plots sont attachés à un treillis métallique déroulé sur le sol



Localement affouillés, les treillis peuvent provoquer des chutes



Quai 1 (vers Jemelle) à gauche l'abri, à droite l'armoire électrique sous



La gare de Liège Guillemins



L'esplanade en face de la gare des Guillemins au printemps 2013



La partie triangulaire de l'esplanade devant la gare ouverte au public le 15 mai 2014



La partie triangulaire de l'esplanade intégrée à la liaison gare-Médiacité



Après de nombreux travaux, l'esplanade devant la gare des Guillemins a été ouverte le 15 mai 2014. La nouvelle esplanade en triangle a une superficie de 8000m². Elle est un mélange de béton et de pavés au sol, de plantations de bambous et de 51 arbres. Deux pelouses permettent aussi d'y prendre le soleil, le tout agrémenté de trois bassins d'eau avec minivagues et de deux espaces de jets d'eau. Un éclairage économique a été installé.

Récemment, le blog américain « Mental Floss » (visité par plus de 8 millions d'internautes par mois) a fait un classement sur les 14 plus belles gares du monde, en voici les trois premiers :

1. En numéro 1, on trouve « Chhatrapati Shivaji Terminus », la gare de Bombay/Mumbai, en Inde, que les amateurs du film « Slumdog Millionaire » reconnaîtront de suite. Une perle de l'architecture gothique mêlée d'art indien traditionnel, classée au Patrimoine mondial de l'Humanité.

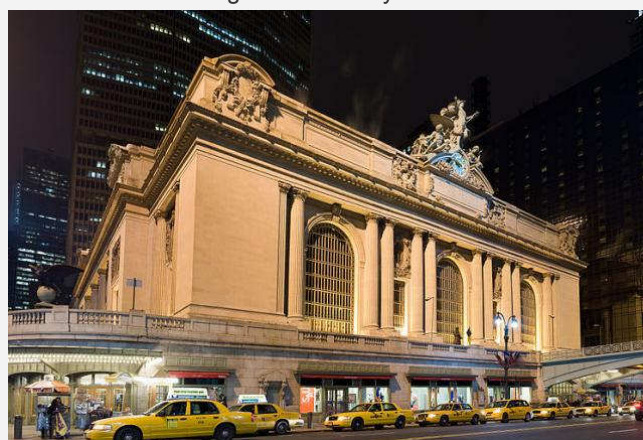
2. En numéro 2, « Grand Central Terminal » à New-York, la gare possède 44 quais permettant l'accès à 67 voies disposées sur deux niveaux. L'histoire de cette gare remonte à 1871 quand fut construit « Grand central depot », un édifice qui accueille 3 compagnies de train. Mais le bâtiment fut pratiquement remodelé en 1990 pour laisser place à une gare appelée « Station ». On construisit trois étages supplémentaires, la façade fut totalement modifiée mais la magnifique verrière Tiffany qui couvre les voies fut conservée.

3. Et en numéro 3, la gare liégeoise des Guillemins, au design signé de l'Espagnol Santiago Calatrava, « avec son arche monumentale d'acier et de verre », souligne le blog américain. La voiture et l'avion ont rendu les voyages en train un peu moins populaires, et les gares les plus belles ont souvent été construites à l'âge d'or du train, rappelle Mental Floss, mais certaines nouvelles infrastructures, tels les Guillemins depuis 2009, savent aussi marquer le monde de leur empreinte.

Si Liège arrive en tête des gares européennes reprises dans le classement, elle est aussi et surtout la seule gare contemporaine à rivaliser avec quelques monuments historiques de l'architecture ferroviaire.



1° la gare de Bombay/Mumbai



2° Le grand central Terminal à New-York



3° La gare de Liège-Guillemins



Antwerp Central occupe la 6^{ème} position



Evaluation des lignes rapides.

L'ACTP a réalisé plusieurs évaluations des lignes de bus rapides, le conforto, rapido 1 et 4 pour le TEC Brabant wallon et les lignes 56, 64, 88 et 1011 pour le TEC Namur-Luxembourg, nous vous présentons dans cet article les principales observations de l'ACTP.

Les lignes rapides du TEC Brabant Wallon

1/ Le véhicule utilisé

Le TEC BW utilise un autocar (tous les sièges sont faces à la route). Les usagers sont satisfaits du confort de cet autocar (airco, vitres teintées, sièges confortables,...) mais regrettent le peu d'espace entre les files de sièges et la non-utilisation des soutes à bagages.



L'arway pour la ligne conforto

2/ Les arrêts

Quant aux arrêts, ils sont bien implantés mais l'information est souvent défailante. Certains arrêts sont dépourvus d'abris, d'autres en possèdent mais ils sont souvent trop petits ou situés trop près de la voirie.



L'arrêt à la gare de Nivelles, pas d'abribus pour la ligne rapido

Les lignes rapides du TEC Namur-Luxembourg

1/ Le véhicule utilisé

Le TEC NL utilise principalement des autobus soit simples soit articulés pour des lignes moins longues d'où moins de confort pour les usagers. Ceux-ci se plaignent souvent d'être debout (sentiment d'insécurité) et parfois même d'attendre le prochain bus pour pouvoir y rentrer.



Le 1011 aux Guillemins pour Athus

2/ Les arrêts

Les arrêts, bien implantés, manquent à certains endroits d'abris ou ceux-ci sont mal entretenus.



Arrêt fréquenté à Mariembourg et sans abris



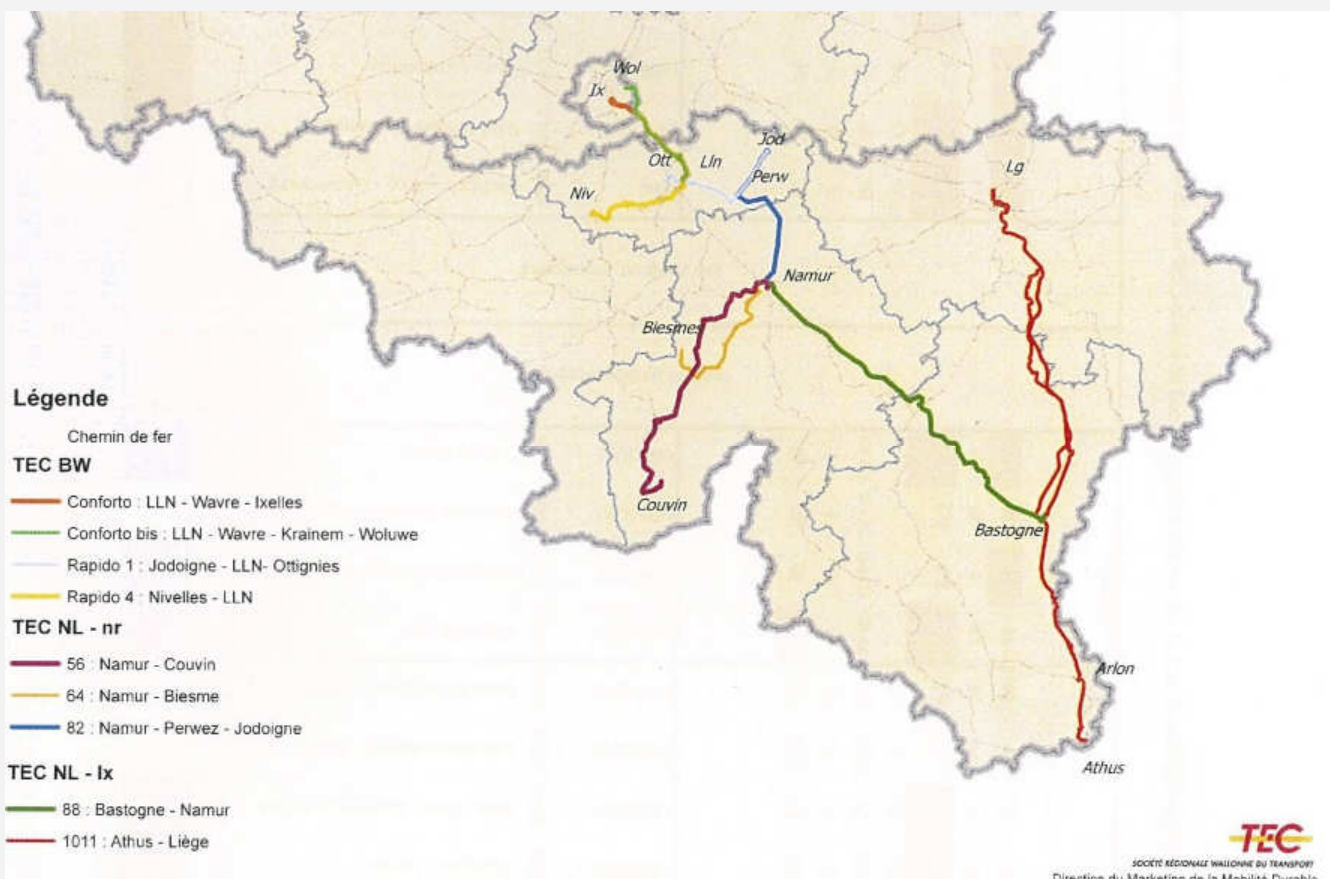
3/ La fréquence et les horaires

On montre du doigt aussi l'absence de service le WE pour les personnes se rendant soit au travail soit le dimanche pour les loisirs ou rentrer dans son kot. Certains universitaires réclament aussi de prolonger certains services pour les adapter aux horaires des cours.

On peut remarquer aussi quelques inadéquations dans les correspondances soit avec les autres lignes TEC soit avec les trains.

3/ La fréquence et les horaires

Les usagers se plaignent du nombre restreint d'A/R par jour ainsi que le WE. Et comme il s'agit principalement de lignes scolaires, on demande que leurs horaires correspondent avec les horaires des écoles desservies.



Les lignes rapides sont définies par des critères obligatoires :

- une vitesse commerciale ≥ 35 km/h
- une distance entre arrêts $\geq 2,5$ km
- un nombre d'itinéraires différents ≤ 2
- une fréquence minimale en vacances ≥ 3 AR/jour.

Ces critères justifient l'application d'une tarification majorée (horizon +).

Mais les clients :

- souhaitent disposer de places assises dans les véhicules
- estiment utiles des voyages le week-end et les jours fériés
- demandent des abribus offrant des places assises

Pour ces raisons, la clientèle estime l'application d'un tarif majoré excessif.

Pour plus d'informations, toutes les lignes sont disponibles sur notre site www.actp.be/publications.php?db=dossiers

Des trains trop larges ?



Le « Canard enchaîné », hebdomadaire satirique français et media d'investigation, a découvert un problème qui s'est posé – en 2009 ! - à propos de l'introduction d'un nouveau matériel sur le réseau de la SNCF.

En France, pour assurer les liaisons régionales (TER), le matériel roulant est généralement acheté par les Régions. Les Régions et la SNCF ont opté, entr'autres, pour le Regiolis d'Alstom.



Le train Regiolis d'Alstom, pour relations TER

Ce train offre la particularité d'être à plancher bas intégral. La préoccupation rencontrée est d'offrir à la clientèle l'embarquement de plain-pied. Pour la voiture PMR, la lacune entre caisse et quai est comblée partiellement par un dispositif (comble-lacune) qui réduit l'intervalle à quelques centimètres et autorise l'embarquement des fauteuils roulants en toute autonomie.

Plus larges que les anciens matériels, ces nouveaux trains entraîneront des travaux dans 1300 gares, dont les quais sont trop proches des rails.

Le coût de ces travaux (déjà entamés) est évalué à 50 Mio €. Dépense évitable ? Les trains concernés sont des matériels modernes aux normes européennes actuelles (UIC).

Les quais, généralement anciens, peuvent compter plus de 100 ans d'âge. On peut donc comprendre que des travaux d'adaptation soient nécessaires.

Il est fréquent que l'évolution de la technologie entraîne des travaux d'adaptation de l'infrastructure, travaux parfois conséquents. Ainsi, lors de l'introduction de la traction électrique, plusieurs tunnels ont dû être rectifiés pour permettre l'installation des caténaires. Et plus récemment, des travaux ont été nécessaires pour permettre la circulation des voitures à double étages.

Certains sont encore actuellement en cours à Verviers, où Infrabel travaille à relever la voûte du tunnel attendant à la gare Centrale (voir aCtp-info de décembre 2013).

Journalistes et hommes politiques français ont monté cette histoire en épingle et l'ont présentée comme une preuve du coûteux dysfonctionnement du rail français où (comme chez nous), infrastructure et matériel roulant sont du ressort de deux autorités différentes : RFF (réseau ferré de France) et SNCF. Avec ce nouveau matériel, la SNCF poursuit normalement dans la voie du modernisme et on peut l'en féliciter.

En Belgique, les nouveaux trains Desiro de la SNCB sont aussi à plancher bas, mais ils n'ont pas de dispositif comble-lacune. L'espace à franchir entre caisse et quai est de 35 cm. Le marchepied, déployé 25 cm plus bas que le plancher, ne peut jouer le rôle d'un comble-lacune.

Comment expliquer que la SNCB construise des gares RER dont les quais sont à 75 cm et mette en service simultanément des trains (Desiro) dont le plancher est à 80 cm ? Quant aux gares régionales, Infrabel en rénove actuellement les quais à ... 55 cm !

Les voyageurs handicapés de la SNCB ne profiteront pas de si tôt de l'autonomie et les usagers devront se contenter d'un plain-pied inconfortable.



La voiture PMR du Régiolis est équipée d'un dispositif « comble-lacune ». A l'ouverture de la porte, une marche se place automatiquement entre la voiture et le quai, de sorte qu'une personne en chaise roulante peut embarquer en toute autonomie. Les CFF offrent déjà cette facilité dans 50% des gares, avec 50% des convois (voir aCtp-info avril-juin 2012).



Intérieur de la voiture PMR du Régiolis



Vue de la voiture de seconde classe du Régiolis. On remarque la présence de 2 fois 4 sièges sur estrades, au droit du bogie. A l'instar des TGV, chaque bogie du Régiolis est commun à 2 voitures, à l'exception des bogies d'extrémité (bogie Jacobs).

Et en Belgique ?



Après des débuts laborieux menés avec les rames bitensions sur les lignes du sud Luxembourg, les Desiros essaient maintenant un peu partout sur le réseau. Ils sont (un peu) moins larges que les Régiolis. Ces rames à plancher bas sont presque au niveau des quais hauts (il subsiste une lacune verticale de 5 cm. Par contre, la lacune horizontale est importante : on mesure près de 30cm entre la voiture et le quai. Le marchepied qui se déploie 20cm plus bas que le plancher ne peut jouer le rôle d'un comble-lacune. Tout au plus, peut-il être considéré comme un pare-chute si un voyageur vient à trébucher.



Le marche-pied du Desiro, porte fermée et ouverte



L'espace entre le marche-pied et le quai atteint 12cm et le rôle de pare-chute est compromis



Le ticket Euregio

L'été est là, c'est l'occasion de partir à l'étranger mais également de découvrir notre beau pays et les régions transfrontalières. Avec l'euregoticket, c'est possible pour seulement 18€, vous pouvez emprunter pendant une journée entière presque toutes les lignes de bus et de trains dans l'Euregio Meuse-Rhin. Les WE et jours fériés nationaux tant belges que néerlandais ou allemands, le ticket est valable pour max. 2 adultes et 3 enfants de moins de 12ans dans la totalité de l'Euregio Meuse-Rhin. Ce ticket est disponible auprès des sociétés de transport en commun locales.

Voici quelques sélections de sites touristiques où vous pouvez vous rendre grâce au ticket Euregio.

- la ville de Spa, ville thermale authentique où il fait bon flâner et découvrir cette ville riche en histoire. Relaxez vous aux thermes, visitez le musée de la ville d'eaux, le musée de la Lessive. Spa est accessible par bus ou par train.
- La ville de Valkenburg qui jouit d'un grand succès touristique. On y va pour admirer ses carrières souterraines et ses grottes ainsi que le château de Valkenburg et d'autres nombreuses activités pour enfants et toute la famille. Si vous venez en train, sachez que vous arriverez dans l'une des plus vieilles gares des Pays-Bas.
- Les villes d'Aachen et de Maastricht
- Les villes de Düren et Euskirchen en Allemagne et bien d'autres.

Toutes ces villes ou lieux touristiques sont accessibles soit par train et /ou bus.

Feuilletez le dépliant joint à notre bulletin ou visitez le site www.mobilityeuregio.com pour planifier votre voyage.



La gare de Valkenburg aux Pays-Bas

Convention entre la SRWT et le CAWaB

La SRWT et le CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles) ont signé une convention en octobre 2013. La convention est reprise aux annexes du contrat de service public passé entre le gouvernement wallon et la SRWT. Par cette convention, la SRWT s'engage avec l'aide du CAWaB à proposer au gouvernement wallon un programme d'investissement améliorant l'accessibilité des PMR aux TEC. Cette convention suppose notamment qu'un état des lieux soit minutieusement réalisé le long des lignes de bus les plus fréquentées pour fin 2016. Cela concerne 186 lignes en Wallonie dont près de la moitié sont exploitées par le TEC Liège-Verviers. Concrètement, une équipe mixte composée de représentants du secteur associatif et d'agents du TEC évalue la qualité de l'aménagement des arrêts en fonction des normes reprises dans la convention (hauteur de la bordure, profondeur du filet d'eau, type de revêtement,...).

TEC s'engage dans cette convention à :

- classer les arrêts « conformes » ou « praticables ». Les normes requises pour les premiers sont plus strictes que celles prévues pour les seconds
- poursuivre l'équipement systématique de ses autobus de rampes automatiques
- ce que le chauffeur soit autorisé à quitter son poste de conduite pour prêter assistance au PMR pour autant qu'il juge le contexte suffisamment sécurisé



Arrêt conforme



Arrêt praticable

Apposés sur la plaque d'arrêt, deux pictogrammes différents permettent de distinguer les lignes et les arrêts conformes et praticables.

Aux arrêts « conformes », la PMR en chaise roulante doit pouvoir accéder aux bus en toute autonomie : aux arrêts « praticables », l'aide d'un tiers est généralement requis.

Edito (suite de la page 1)

D'autant que des solutions existent pour réduire les temps de parcours des trains L : l'emploi de matériel léger, doté d'accélération brillantes, d'une bonne accessibilité, de portes automatiques autorisant une procédure d'embarquement plus rapide. Au lieu de quoi, la SNCB introduisait les Autorails 41, matériels poussifs et de mauvaise accessibilité. On proposait également de pratiquer (comme en Suisse) l'arrêt à la demande. Cette pratique permet de réaliser des économies d'énergie. Las, la SNCB ne tint nullement compte de ces suggestions et appliqua son plan Ir. Il s'en suivit naturellement une diminution de la fréquentation des trains L que la SNCB présenta comme... la preuve de la pertinence de son plan !

Il serait temps que la SNCB s'inspire de ce qui se fait à l'étranger et notamment en Suisse. Le réseau des CFF présente une étendue et une complexité comparables à celles de la Belgique. Certes, il n'y a pas de jonction en Suisse mais l'exploitation des nœuds de Zurich et de Berne n'est pas une sinécure. Sur ce réseau, les CFF font rouler 40% de trains, pour desservir 20% de gares en plus qu'en Belgique, et cela avec moins de personnel. Toutes les gares suisses sont desservies au moins 18 fois par jour et par sens. En conséquence de quoi, un Suisse prend en moyenne 45 fois le train par an, contre 25 pour un Belge ! Les CFF estiment que 80% de la clientèle accède au réseau via les lignes locales.

Il faut aussi signaler que la ponctualité des CFF mesurée à 3 minutes est meilleure que celle de la SNCB mesurée à 6 min. Et que les CFF offrent aux PMR l'accès en autonomie (sans assistance) dans 50% des gares et à bord de 50% des convois.

Adaptation des services des guichets TEC

Dans le cadre du projet « TEC It Easy », le Groupe TEC va progressivement mettre en place de nouveaux canaux de vente : installation d'automates, vente des titres de transport en ligne...

En raison de la mise en place progressive d'une nouvelle billettique, certains guichets TEC ont adaptés leurs services à partir du 16 juin 2014, d'où certains services seront supprimés.

Visitez le site

« <http://www.infotec.be/minformer/actualités/détails.aspx?idnews=1342> », pour plus d'informations.

Flexitec

Le projet Flexitec initié par le TEC Namur-Luxembourg et soutenu par la Wallonie et le Ministre de la Mobilité consiste en un nouveau service de mobilité à la demande en milieu rural basé sur un partenariat TEC-communes. Le projet lancé dans cinq communes (Viroinval, Havelange, Durbuy, Rendeux et Tellin) se veut complémentaire à l'offre régulière des lignes TEC. L'important pour les voyageurs est de prévoir le déplacement au moins 24h à l'avance, il est embarqué et débarque à l'adresse de son choix ou à un arrêt TEC de la commune.

Tarif senior SNCB

Du samedi 12 juillet au dimanche 17 août inclus, le billet senior n'est pas valable les samedis et dimanches. L'alternative est d'utiliser le rail pass (10 voyages pour 76€) ou le billet AR week-end (pour moins de 50 km).

Modification horaire

A partir du 7 juillet et jusqu'au 22 août, plusieurs trains seront supprimés. Il s'agit de trains P (n°7000 et 8000) et quelques trains de la série 400 (ICO). Par contre, de nombreux trains touristiques rouleront pendant la période estivale.

La ponctualité au 1^{er} trimestre 2014

Selon les données communiquées par Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, 88,8% des trains sont arrivés à la gare terminus avec un retard inférieur à six minutes durant le mois de mars contre 85,1% en mars 2013. Les statistiques étaient meilleures pour les mois de février (89,8% des trains à l'heure) et janvier (90%). Amélioration comparable à la gare de Namur, point noir par excellence du réseau, 89,5% des correspondances ont été assurées en mars contre 82% en mars 2013.

L'aéroport de Charleroi bientôt accessible en car depuis Bruges et Gand

Dès le 1^{er} juin, l'aéroport de Charleroi mettra en place une nouvelle navette de bus, elle reliera l'aéroport de Charleroi aux villes de Gand et de Bruges. D'autres liaisons existent déjà depuis plusieurs années au départ de Luxembourg, Metz, Lille et Francfort. Pour la gare ferroviaire, ce ne sera pas avant 2027 dans le meilleur des cas mais d'ici là des navettes vers le Limbourg et vers Liège se seront certainement ajoutées.

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.

« Ta vie vaut un détour »



En 2013, 9 personnes sont décédées et 4 autres ont été grièvement blessées après une collision avec un train alors qu'elles traversaient illégalement les voies. Les incidents mortels sont trois fois plus nombreux qu'en 2012. En collaboration avec la SNCB et la police des chemins de fer, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge lance une campagne nationale de sensibilisation. Rien qu'au cours du premier trimestre 2014, une personne est morte et quatre autres se trouvent dans un état grave pour avoir voulu gagner quelques minutes en traversant les voies. Près de 730 infractions similaires ont été constatées en 2012 et ce nombre grimpe à 1122 en 2013. Pour inverser la tendance, la société a entamé le lundi 09 juin trois semaines de campagne. **Slogan de l'opération : « ta vie vaut un détour ».** Durant tout le mois de juin, des tracts sont distribués dans 80 gares considérées comme zones critiques. Un spot télévisé et une page facebook ont été créés pour l'occasion. Des actions répressives de la police et de Securail suivront à partir du 16 juin.

Avec le soutien de



ACTP asbl

Place des Guillemins, 17/B25 – 4000 Liège

Tél./ fax. : 04/233 67 57

Email : actp@skynet.be

Site : www.actp.be