

SOMMAIRE

La ponctualité des trains	2-3
Réhabilitation des anciennes gares	4
Interview de Jo Cornu	5
Courrier des lecteurs	6
En bref	7
Bulletin d'adhésion	8

En annexe, se trouve la nouvelle édition des revendications TEC.

Légende de la photo ci-dessus : Le nouveau plan de transport devrait contribuer, avec les 128 mesures proposées en mars 2011, à l'amélioration de la ponctualité à la SNCB.



Le plan de transport 2014-2017

La SNCB présente actuellement le plan de transport 2014-2017 aux provinces. Il suscite essentiellement des commentaires négatifs.

Ce plan présente néanmoins certains aspects positifs: 3^{ème} relation entre Bruxelles et Namur, 2 relations par heure entre Bruxelles et Verviers, 1 relation par heure entre Angleur et Bruxelles, 1 nouvelle relation entre Bruxelles-Luxembourg et Charleroi via la ligne 26 (ligne de Ceinture Est) et 1 relation Namur–Dinant–Houyet –Bertrix – Libramont toutes les 2 heures.

Il présente par contre beaucoup d'aspects négatifs : fusion des catégories IC et IR avec allongement significatif des temps de parcours de Charleroi, Mons et Tournai vers Bruxelles, allongement des temps de parcours pour améliorer la ponctualité. Cette stratégie appliquée depuis de nombreuses années n'a jamais eu aucun effet positif et est illusoire. Des temps de parcours de plus de 50 minutes de Bruxelles vers Namur et Charleroi sont inacceptables. Les temps de parcours entre Bruxelles et les principales villes wallonnes (sauf Liège) seront supérieurs en 2014 à ceux de 1938, passage à la cadence toutes les 2 heures entre Liège et Waremmes et entre Mons et Quévy et suppression des relations directes Bruxelles – Quévy.

L'ACTP est cependant d'avis qu'une correspondance quai à quai à Mons serait une solution acceptable. Une des priorités du plan est la desserte de l'aéroport. L'ACTP comprend que la SNCB est forcée d'étoffer la desserte de l'aéroport de par les obligations contractuelles découlant du contrat PPP du Diabolo. Ceci ne correspond pas à une attente prioritaire de la clientèle. Le nombre de trains-km générés par cette desserte additionnelle se fait au détriment de la desserte d'autres lignes.

L'ACTP demande que la contrainte de croissance nulle du nombre de trains/km soit appliquée hors dessertes additionnelles de l'aéroport.

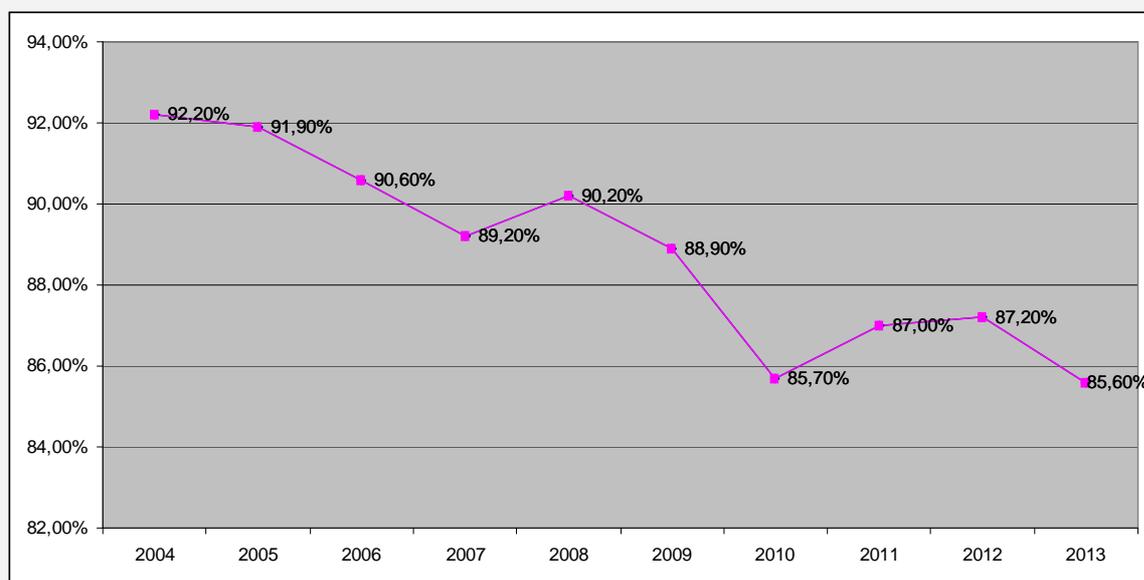
L'ACTP demande que le plan soit revu afin de corriger tous ces aspects négatifs et appuie la démarche du Ministre Labille allant dans ce sens.



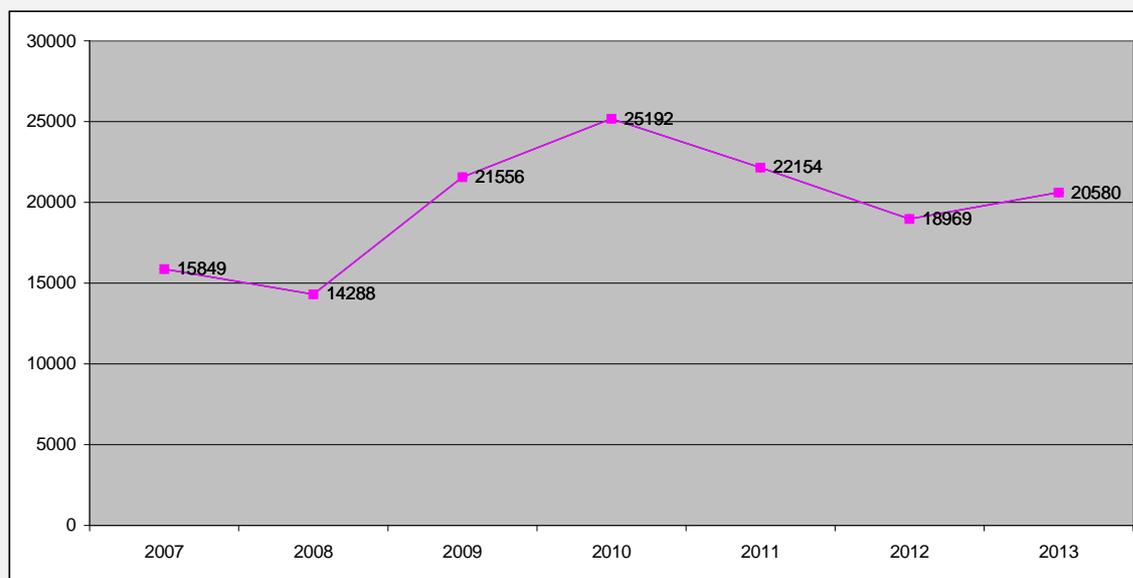
Ponctualité des trains en 2013

En mars 2011, les conseils d'administration de SNCB et d'Infrabel approuvaient un plan d'action pour améliorer la ponctualité, 128 mesures devaient ramener la ponctualité à 90% à l'horizon 2015. Où en est-on aujourd'hui ?

« La ponctualité des trains doit absolument s'améliorer. Tous les passagers y ont droit » a réagi Frédéric Petit, porte-parole d'Infrabel, aux chiffres de ponctualité 2013. La seule solution d'après lui est de poursuivre la collaboration avec toutes les parties. Le porte-parole a indiqué qu'il n'y avait pas plus d'incidents mais que les incidents sur le réseau avaient souvent un plus grand impact sur beaucoup de trains. Frédéric Petit souligne également le phénomène des vols de câbles de cuivre. La collaboration entre la police et la SNCB a permis de faire baisser ce type de faits délictueux en 2013.



Pourcentage des trains arrivés avec moins de 6 minutes en retard depuis 2004



Nombre de trains supprimés par an depuis 2007. En 2013, 1,6% du total des trains.

	2012	2013
Trains IC	82,40%	80,60%
Trains IR	87,70%	85,90%
Trains L (CityRail compris)	89,80%	88,70%
Trains P	83,00%	80,00%

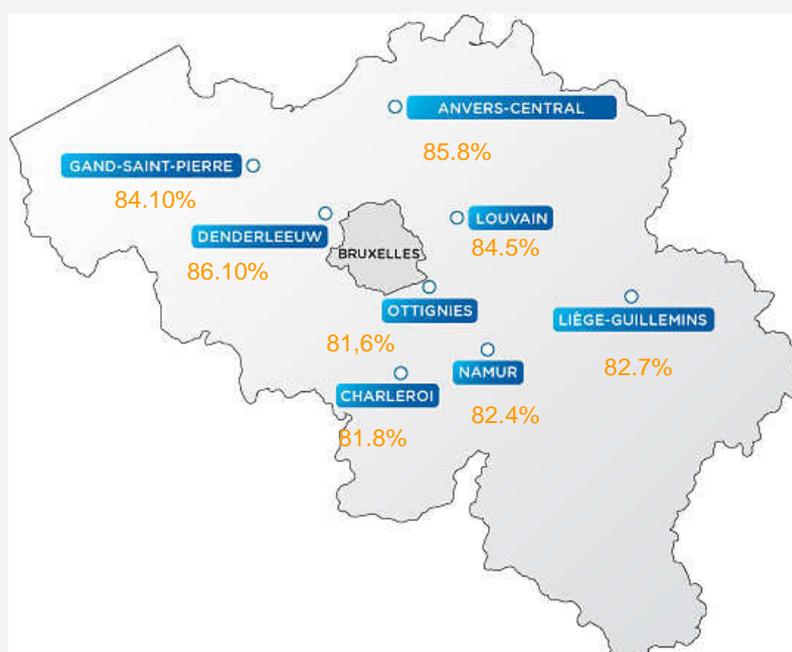
Trains arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de 6 minutes

Les causes de retard les plus importantes sont :

- Le matériel SNCB
- Les dérangements à l'infrastructure
- Les retards en provenance des réseaux étrangers
- Les conditions climatiques
- Les heurts de personnes
- Les personnes sur les voies

2013				
	Heure de pointe matinale	Heure de pointe vespérale	Week-ends	Heures creuses
Trains IC	81,90%	72,90%	83,60%	81,00%
Trains IR	83,30%	80,50%	89,10%	86,50%
Trains L (cityRail compris)	86,30%	84,20%	91,80%	89,50%
Trains P	82,30%	76,80%	91,70%	82,50%

Ponctualité selon le type de train en heures de pointe, en heures creuses et week-end (trains arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de 6 minutes)



Ponctualité à l'arrivée dans 8 grandes gares non bruxelloises

Réhabilitation des anciennes gares



La SNCB a revendu plusieurs des petites gares dont elle a abandonné l'exploitation. Si, dans de rares cas, les acquéreurs de ces biens ont perpétué un certain accueil des voyageurs (Houyet, Halanzy,...), elles sont maintenant entièrement ou partiellement privées.

Voici le cas de la gare de Racour le long de l'ancienne ligne 147 (Landen-Tamines). C'est en 1907 que l'état belge construisit cette gare en pierre aux couleurs nationales. Lorsque la ligne 147 fut mise hors circulation, l'Etat vendit le bâtiment. A partir de 1988, la gare fut restaurée par ses résidents actuels et en 2001, elle fut classée par la région flamande comme monument protégé. Elle abrite un loft familial aménagé dans l'ancien atelier de la gare pouvant accueillir 5 personnes. On trouve également dans le jardin un ancien wagon devenu un gîte pour 6 personnes.



Ci-dessus, l'ancienne gare de Herve accueille maintenant la maison du tourisme et un restaurant.

La gare de Herve était un arrêt de la ligne 38, elle accueillit le trafic voyageurs jusqu'en juin 1957. Progressivement, le trafic de marchandises sera également abandonné. L'ancienne gare fut rachetée par la ville en 1996.

Nous pouvons également citer la gare de Fosses-la-Ville, elle reçut en 2013 un subside de la Région Wallonne d'un montant de 570.000€ pour réaménager l'ancienne gare en site touristique.

Notons aussi un dernier exemple ci-dessous, la gare de Sourbroodt, ancienne gare prussienne du 19^{ème} siècle encore intacte. On y aménagea les premiers logements sociaux de la commune de Waimes. Sept se situent dans l'ancienne gare, les trois derniers dans la maison du piqueur qui lui fait face.



Interview de Jo Cornu, nouveau CEO de la SNCB

Installé depuis début novembre 2013 à la tête de la SNCB, Jo Cornu maîtrise déjà visiblement les principaux dossiers du chemin de fer.

Vous avez pris rapidement vos marques à la tête de la SNCB.

J'essaye de dire la vérité, d'être réaliste, pas de raconter des histoires ou de projeter des rêves.

Et vous prenez tous les jours le train pour venir travailler ?

Oui, c'est très pratique. J'habite à 4km de la gare de Sint-Niklaas et les bureaux sont à la gare du Midi. Pendant le trajet, les gens me parlent, me posent des questions. J'écoute. C'est comme cela que j'ai vite constaté que les gens demandent un meilleur accès au wifi. Je me suis renseigné sur les études qui ont été faites à la SNCB. Comme j'ai travaillé dans les télécoms avant, je n'ai pas été très satisfait de ce que j'ai reçu. J'ai donc demandé une nouvelle étude sur la couverture en 3G, voire en 4G. C'est devenu un tel élément de confort, aujourd'hui, c'est normal d'offrir ce type de service dans les trains.

Pour vous, c'est quoi le principal problème des chemins de fer ?

Techniquement, c'est le manque de standardisation. On a connu la même chose dans les télécoms. Au début, chacun faisait son système dans son coin. Puis il y a eu standardisation. Ce n'est qu'alors que l'usage des GSM a explosé. Un eurostar cumule cinq systèmes de lecture de signalisation pour circuler de Londres à Bruxelles. Aucun train n'est le même. On ne peut pas commander un qui fonctionne ailleurs sans l'adapter aux particularités nationales. Ça coûte cher et cela prend du temps. C'est comme acheter un appareil électrique avec une prise différente pour chaque pièce.

Le chemin de fer n'est il pas en train de rater le rendez vous de la mobilité de demain ?

Il faut partir de la réalité économique plutôt que de l'idéologie. Dans le chemin de fer, tous les coûts sont fixes, qu'il y ait des passagers ou pas, le fonctionnement est le même. Un potentiel deuxième opérateur aurait exactement les mêmes frais fixes. Ensuite, il y a la rentabilité, la couverture des coûts par les recettes. Elle dépend largement de la distance parcourue. Plus c'est long, mieux on amortit les coûts. Ainsi le Thalys est profitable, sa couverture dépasse les 100%. En moyenne, nos trains sont couverts à 35% (les trains IC à 65%, les trains locaux à 22%). Les bus, du moins en Flandre, c'est 15%. Je crois que la Wallonie et Bruxelles font un peu mieux. Comme tout dépend de la distance, chaque opérateur suit la même tendance : allonger le parcours pour augmenter la couverture. Et ce sera fatalement toujours plus facile pour les allemands de prolonger un train au-delà d'Aix vers Bruxelles ou aux français de pousser au-delà de Lille pour tenter d'améliorer la couverture. Autre traduction : plus le trafic est local, plus sa couverture est basse, plus on a besoin de subsides.

Voulez vous plus de liberté commerciale, pour quoi faire ?

On est un service public mais ni le Holding ni la SNCB n'avait de directeur général commercial/marketing. Je veux changer cela. S'il y a quelque chose en prévision d'une éventuelle libéralisation, c'est avoir une approche commerciale bien rodée. On doit avoir des libertés d'offre, rendre les trains plus attractifs, par exemple en offrant des solutions de parking à côté des gares et arrêter de croire que tout le monde y va en bus.

Et le RER ?

La réalité aujourd'hui, c'est qu'environ 60% des trains prévus pour le RER roulent déjà.

Mais on ne les appelle pas RER...

C'est ça. Peu importe le nom. Un RER, c'est un service très régulier sur de courtes distances, donc très coûteux. Soit on dédiait des trains uniquement à ça, soit on prenait des lignes déjà existantes et on y ajoutait des trains supplémentaires. La question qui se pose aujourd'hui est la vitesse avec laquelle on veut ajouter les 40% restant. Ça dépend des investissements. Si on veut aller plus vite, on touche à des contraintes budgétaires.

« Le Soir du samedi 21 décembre 2013 »



Bonjour,

Je suis dépitée par le mutisme des TEC. Mon fils est continuellement laissé à quai car les bus ne sont pas assez nombreux, la fréquentation scolaire a explosé ces dernières années, le nombre d'abonnements aussi et les nouveaux tarifs des lignes Express sont exorbitants. Où va l'argent de nos abonnements ???

J'ai commencé à écrire au service clientèle après une dizaine de "laissé à quai"... Et ce 15 octobre, soit un bon mois après la rentrée scolaire, je suis déjà à ma 6ème plainte, patiemment écrite sur le site du service clientèle – formulaire incident. Je n'ai jamais reçu d'accusé de réception, juste une formule toute faites "Merci, nous transmettons ..." qui termine mon envoi.

Je vous transmets la copie de toutes mes plaintes au cas où ... mais je n'ai plus foi au transport public et à la mobilité collective. Bien triste !

Mme SIMON de Sart-St-Laurent

(Province de Namur, petit village desservi par une seule ligne 10 'Namur-Chatelineau' La ligne Express 56 'Namur-Couvin' passe également par Sart-St-Laurent mais ne s'y arrête pas. Les écoliers sont parfois obligés de l'emprunter lorsque le bus 10 est complet ... mais les bus Express sont également trop souvent complets !)

Je peux dire que le système « Aribus » censé assurer les correspondances entre train et bus ne fonctionne pas en gare de Braine-le-Comte. Le bus de la ligne 65 Braine-le-Compte – Braine-l'Alleud (départ 16h36) n'attend pas le train n°3737 Bruxelles-Aéroport – Quévy qui est prévu arriver à 16h29. Résultat : une heure d'attente en gare de Braine-le-Comte ! Comment veut-on alors inciter les gens à prendre le bus au lieu de leur voiture pour se rendre à la gare.

JLC le 24 janvier

Suivant la réponse du ministre, on peut se plaindre auprès du service clientèle de la SNCB et/ou le TEC. Pour info, www.belgianrail.be/fr/service-clientele/contact.aspx et www.infotec.be/Contact/Incident.aspx

Joverwim le 24 janvier

Bonjour,

Aujourd'hui, le chauffeur du bus de 17.02 heures à Gembloux avait 4 minutes de retard donc j'ai raté ma correspondance je suis arrivé à Ramilies gare à 16.43 heures et mon bus suivant est arrivé à 18.23 heures.

Plus de 40 minutes d'attente dans un abribus où il manque une vitre et donc un nid à courants d'air surtout à cette époque. Ne pourriez-vous pas faire le nécessaire afin que cette vitre soit remplacée ?

De plus, ne pourriez-vous demander à votre direction de modifier cet horaire ne fut ce que pendant la période hivernale et de prolonger le trajet jusque Ramilies-église car il y a un fait que je ne comprendrai jamais au niveau de la direction des TEC pourquoi ce bus 148A a son terminus à Ramilies gare et qu'il repart « à vide » jusqu'au dépôt de Chastre. Que l'on ne vienne pas me dire que c'est une question de budget et d'économie (argument qui m'a déjà été dit dans une lettre précédente) car rouler à vide jusque Chastre me semble plus onéreux que de continuer sur Ramilies - église (pour un bon service à la clientèle) surtout lorsque pour quelques minutes je dois attendre presque ¾ heure et dans le froid ce n'est pas évident. J'espère que vous comprendrez ces remarques et ces propositions en considération.

Mr JCH le 21 janvier

La mentalité de la « control ticket team » pose problème. Effet de groupe ou de meute, ils démontrent une certaine agressivité fort du pouvoir et de l'autorité dont ils jouissent. Pour leur avoir fait une remarque sur le ton et la manière dont ils s'adressent aux passagers d'un train très en retard, arrivé à Charleroi, le control team m'a arrêté sur le quai et l'un d'entre-eux a osé me dire qu'ils allaient me faire la fête. A quoi j'ai répondu, « Faites le donc mais bien. Les locaux de la « Nouvelle Gazette » ne sont pas loin. Demain, ma photo est dans le journal. Après-demain, vous êtes virés. Du coup, ils m'ont laissé partir et sont partis en grommelant.

C.L par mail le 6 mars

Le nombre de vols de câbles est en nette baisse

La lutte contre les vols de métaux sur les voies de chemin de fer semble porter ses fruits. En 2013, 810 vols de cuivre ont été enregistrés, soit 40% de moins qu'en 2012. Pour la SNCB et Infrabel, ce recul est dû au « Plan national contre les vols de câbles ». Ces vols causent encore un retard moyen de deux heures par jour sur le réseau belge. La plupart des vols ont été enregistrés dans les arrondissements de Bruxelles-Hal-Vilvoorde (117), Charleroi (114), Mons (94) et Liège (89).

TEC lance les points TEC

Ces points TEC sont des points de vente de proximité comme les libraires, les superettes, les pompes à essence, les night-shops ou encore les vidéos clubs. Dans ces commerces situés le long de votre trajet bus ou métro, vous pourrez y acheter les 4 titres de transport les plus vendus, à savoir : les cartes Multi 8, Multiflex, 1 journée Next ou 1 journée Horizon+. Ces partenaires sont désormais identifiables grâce au logo mauve « Point TEC ». A terme, il y aura plus de 3000 points TEC en Wallonie.

Tram de Liège, près d'un an de retard

La mise en service est postposée au printemps 2018 alors qu'elle était prévue pour juin 2017. La SRWT attribue ce retard à deux éléments : le premier est que l'impératif absolu de réaliser la ligne pour juin 2017 a disparu étant donné que Liège n'a pas été retenu pour l'expo internationale de 2017, de ce fait la ville va

profiter pour réaliser le déplacement des conduites en sous-sol au centre-ville. Le deuxième élément est que les offres des trois consortiums privés ont nécessité des précisions ce qui a prolongé leurs remises de cinq mois.

La SNCB fait travailler des prisonniers belges

La SNCB a conclu un contrat de travail avec la régie du travail pénitentiaire. Les détenus numérisent les centaines de milliers d'archives du musée des Chemins de Fer.

Un billet sur six par automate

Au quatrième trimestre de 2013, un billet de train sur six a été acheté par un des nouveaux distributeurs automatiques de la SNCB. Le pourcentage du nombre de billets vendus au distributeur automatique au 4^{ème} trimestre 2013 était de 17% alors qu'il était de 8% au 4^{ème} trimestre 2012.

Le nouvel atelier de Kinkempois

Le nouvel atelier de Kinkempois réalisé par Eurogare pour le compte de la SNCB est destiné à assurer l'entretien de locomotives et d'automotrices, tant électriques que diesel. Il remplacera l'atelier existant. Le nouvel atelier comptera 17 voies intérieures dont certaines vont être montées sur pilotis de manière à éviter aux 260 ouvriers de descendre dans des fosses pour réparer les engins. Ce choix suppose forcément de lourdes dépenses de stabilité. Le projet débuté fin 2013 comprend un atelier de près de 24000m², la construction d'un bâtiment de 2400m² prévus pour occuper des bureaux et locaux techniques et l'aménagement des abords. L'investissement s'élève à une quarantaine de millions.

Eurostar, une bonne année 2013

L'Eurostar a transporté plus de 10 millions de passagers en 2013. Cette barre franchie pour la première fois confirme l'attractivité du train vers l'Angleterre malgré des prix très élevés. Concrètement, le trafic a augmenté de 2% passant de 9,9 à 10,1 millions de passagers. Côté ventes, les chiffres sont eux aussi à la hausse : +7% passant de 969 millions d'euros en 2012 à plus d'un milliard d'euros en 2013.

Baisse des franchissements de signaux en 2013

En 2013, 56 trains ont franchi un « feu rouge » sur les voies principales, celles empruntées par les voyageurs, du réseau ferroviaire belge. Cela représente une diminution de 25% par rapport à 2012. Infrabel constate une autre amélioration significative du niveau de sécurité : la baisse constante (-43% depuis 2010) du nombre de trains qui, en cas de franchissement d'un signal rouge, atteignent le premier point potentiellement dangereux (telle l'intersection avec une autre voie).

Accès WIFI dans les gares et les trains

Après l'accès au wifi dans 71 grandes gares belges (gratuits pour les clients Telenet et payant pour les autres), Jo Cornu veut introduire le wifi dans les trains. Il souhaite que les gares deviennent de plus en plus « des espaces de travail et de rencontre ». Il a notamment pensé à des vastes possibilités de rechargement pour les appareils mobiles et à l'aménagement des salles d'attente qui pourraient devenir de véritables espaces de travail.

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.



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