

SOMMAIRE

Vélos et transport public 2-3

Ponctualité des trains au 1^{er}
semestre 2014 4

14-18 dans la tourmente 5

Le viaduc de Moresnet 6

La palme de la propreté pour
la gare de Marloie 7-9

SNCB : Retards endémiques
10-11

Quel horaire pour mon train
en 2014-2015 ? 12-13

JDE 2014-09-16 14

En bref 15

Bulletin d'adhésion 16



Service minimum

Les négociateurs réunis sous la houlette des co-formateurs se sont penchés sur le problème de la continuité du service en cas de grève dans les services publics de transport.

Une réduction, voire une suppression du service rendu au public cause en effet un préjudice grave à une partie importante de la population et au-delà à l'économie de toute une région. Dans plusieurs pays, des dispositions ont été prises pour y remédier tant bien que mal. Une continuité est généralement assurée, avec réduction importante de l'offre, un train sur trois assurant par exemple un service minimum, suivant un horaire précaire et offrant une capacité insuffisante.

Partant du constat que plus de la moitié des usagers voyagent en heures de pointe, l'ACTP préconise de limiter légalement l'exercice du droit de grève aux heures creuses. Un service normal (maximum) devrait être assuré pendant les deux périodes de pointe matinale et vespérale, de façon à permettre à une grande partie des usagers de se rendre à leur travail, à un rendez-vous de santé, à des cours ou examens scolaires,...

Cette procédure est appliquée en Italie. Elle constitue un compromis qui préserve le droit de grève des travailleurs et le droit de la population à se déplacer pour ses besoins essentiels.

Les avantages d'un service réduit à deux plages horaires sont nombreux :

- application de l'horaire normal pendant les pointes assure un horaire connu et un nombre de places suffisant ;
- information plus précise et plus rapide ;
- animosité induite chez les voyageurs à l'égard des grévistes réduite ;
- charge financière importante pesant sur les transporteurs, les incitant à rechercher d'urgence une solution aux conflits.

Légende de la photo :
Des grèves, des gares vides, une économie en rade...

Vélos et transports publics

Combiner vélo et transports en commun

Le vélo est un parfait complément aux transports en commun: il permet de se rendre là où ceux-ci ne vont pas, tandis que trains, trams et bus permettent d'accomplir des trajets trop longs pour être effectués à vélo. C'est pour cette raison que de plus en plus de mesures favorisent cette intermodalité.

Bus / tram / métro & vélo

En **Wallonie**, les TEC acceptent depuis 2007 le transport gratuit des vélos pliants à bord des bus. La société wallonne propose en outre l'abonnement CycloTEC : un abonnement de bus annuel combiné à la mise à disposition d'un vélo pliant.



À **Bruxelles**, la **STIB** accepte le transport gratuit des vélos pliants à bord de son matériel roulant. Les vélos classiques sont également autorisés dans les métros et dans les trams à plancher bas, mais uniquement en dehors des heures de pointe (du lundi au vendredi, de 7h à 9h et de 16h à 18h30).

Train & vélo

Stationnement vélo à la gare

De plus en plus de navetteurs optent pour le vélo en complément du train. La SNCB a un programme d'équipement de parking vélo dans ses gares, et les associations cyclistes GRACQ, Fietzersbond et CyCLO participent à la réflexion concernant la sécurisation de ces parkings en fonction du type de gare. Différentes solutions existent: arceaux vélo couverts ou non, box vélo en location, parking surveillé, parking à accès limité...

Points vélo

C'est l'une des grandes revendications du GRACQ : les premiers points vélo ont vu le jour en 2007, et continuent de se développer grâce à la collaboration de la SNCB et des gouvernements fédéral et régional. Les points vélo proposent divers services aux cyclistes afin de faciliter les déplacements à vélo jusqu'à la gare : stationnement vélo surveillé, location de vélos, vente de petit matériel, réparations rapides, renseignements,...

A Bruxelles, les quatre points vélos gérés par CyCLO sont situés dans les gares principales : Midi, Luxembourg, Nord et Central.

En Wallonie, les Maisons des Cyclistes gérées par Pro Velo font partie du réseau des points vélo. Elles sont situées dans les gares de Liège-Guillemins, Mons, Namur et Ottignies. Deux points vélo supplémentaires sont situés à Charleroi et Gembloux.



La maison des cyclistes à Namur



Box en location à la gare d'Ottignies



Transporter son vélo dans le train

Les vélos pliants sont considérés comme des bagages à main: vous n'avez besoin ni d'autorisation ni de titre de transport spécifique pour les embarquer à bord du train. Le transport d'un vélo classique est quant à lui payant: 5€ pour un aller simple ou 8€ pour un libre-parcours d'une journée. En outre, le transport des vélos est conditionné à la place disponible pour les accueillir, raison pour laquelle le personnel de train doit être présent lors du chargement/déchargement des vélos.

Le transport de vélos dans les trains internationaux (et notamment les TGV) reste, lui, problématique. Si, début 2007, le Parlement européen votait un texte innovant en la matière (il obligeait les compagnies ferroviaires à réserver des emplacements pour les vélos dans tous leurs trains), celui-ci a malheureusement été revu à la baisse depuis. En attendant que les associations cyclistes (et notamment l'ECF) fassent entendre leur voix, vous devrez, la plupart du temps, démonter votre vélo et l'emballer dans une housse pour pouvoir l'emporter dans un train à grande vitesse.

Blue-bike

Blue-bike est un service de location de vélo développé par la SNCB, sur le modèle des vélos en libre-service. L'abonnement permet à l'utilisateur d'emprunter les fameux "vélos bleus" (classiques ou à assistance électrique) à partir de plus de quarante points d'arrêt en Belgique. En tant que membre du GRACQ, vous recevez deux trajets libres en vous abonnant à Blue-bi



Destination	Type de trains	Prix
Belgique -> Pays-Bas	Tous les trains disposant d'un fourgon à bagages ou d'un compartiment à bagages Trains IR Trains à destination de Maastricht	Vélo : 12€ Tandem : 24€ 5€ trajet simple et 8€/jour
Belgique -> Allemagne	Trains régionaux et locaux entre Liège et Aachen	Vélo 12€
Belgique -> Suisse	Train de jour 90/91 (Vauban) et 96/97 (Iris), uniquement dans la voiture Bruxelles-Bâle Réservation obligatoire (5€) au plus tard la veille du départ	Vélo : 12€ Tandem : 24€
Belgique -> France (trafic front.)	Trains assurant uniquement les liaisons transfrontalières (via Blaindain et Tourcoing pour toutes les gares entre la frontière et Lille)	Vélo : 12€ Tandem : 24€

Tableau provenant du site b-europe, pour plus d'informations, n'hésitez pas à consulter le site <https://www.b-europe.com/Voyager/Pratique/Votre%20voyage/V%C3%A9los>.



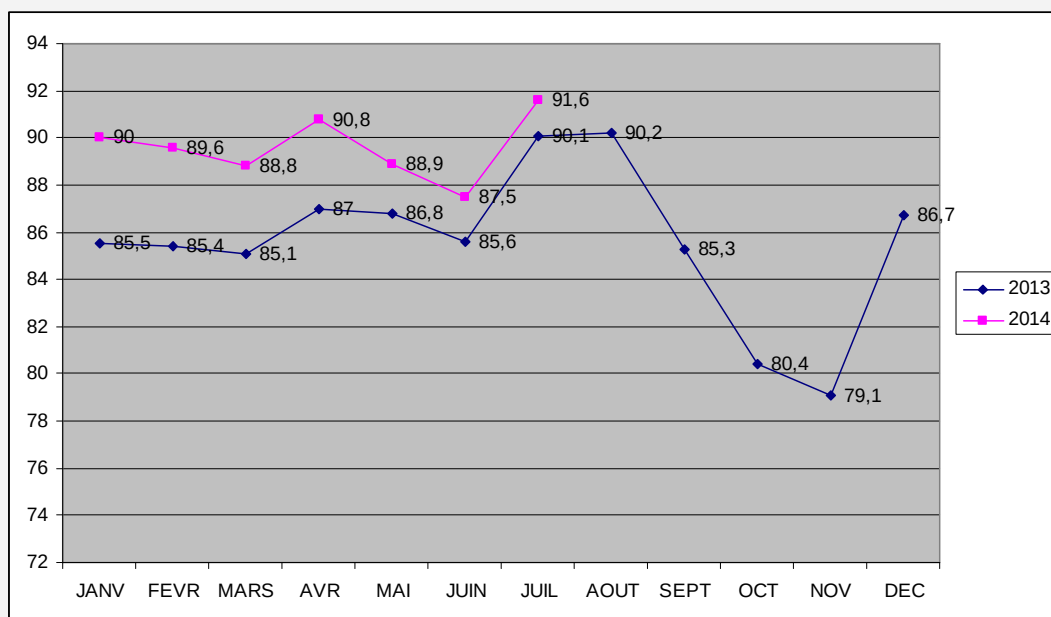
Ponctualité des trains au 1^{er} semestre 2014

En 2014, ponctualité et suppression sont en amélioration. Ces chiffres doivent être relativisés. La norme UIC européenne fixe l'exactitude à 5 min., Infrabel la fixe à 6 min. et la CFF (Suisse) à 3 minutes ! Le nouveau plan de transport permettra t'il d'améliorer la ponctualité des trains ? La SNCB prétend que ces horaires sont plus robustes.

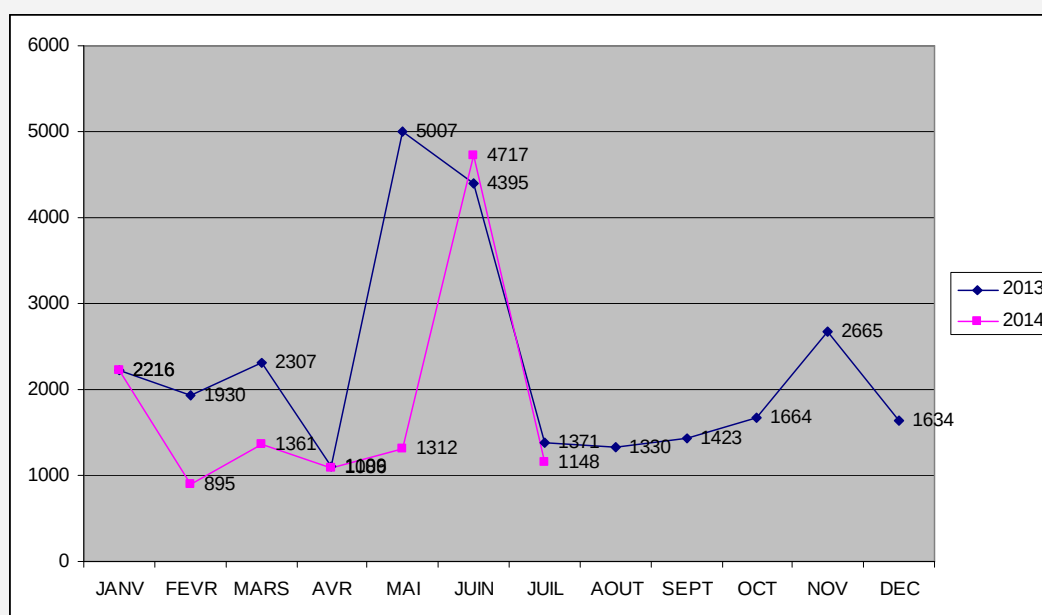
Il serait pourtant surprenant que des trains occupant plus longtemps les itinéraires pourraient fluidifier le trafic.

Pour le reste, on peut attendre des améliorations dues à :

- la discipline évoquée par Jo Cornu ;
- la modernisation progressive de l'infrastructure ;
- la fin des périodes difficiles de mise en service des nouveaux matériels (locos et automotrices).



Pourcentage de trains arrivés avec moins de 6 min. de retard en 2013 et 2014



Nombre de trains supprimés par mois en 2013 et 2014.

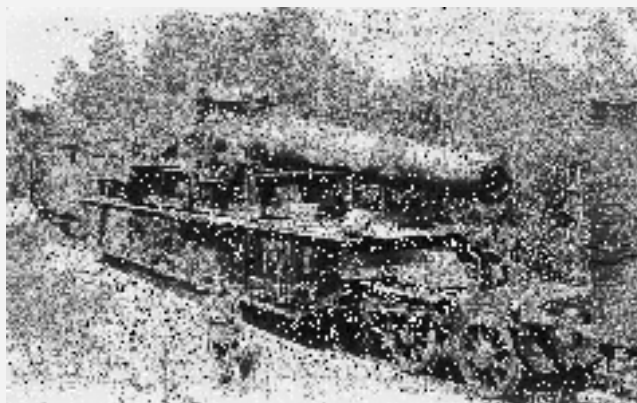
14-18 : le rail dans la tourmente

Il y a 100 ans, les hordes prussiennes envahissaient la Belgique.

A cette époque, le rail était le moyen de transport presque exclusif. Les véhicules automobiles (voitures, camions) étaient extrêmement rares ; tous les transports de masse ou de longue distance se faisaient par rail. La Belgique était alors une « puissance » économique. Elle le devait à ses ressources énergétiques en charbon. John Cockerill avait compris qu'il était possible d'en tirer profit ; il installa à Seraing des ateliers de mécanique puis des « fabriques de fer ».

Les houillères et les usines métallurgiques essaimèrent dans tout le sillon Sambre-Meuse. Le transport des marchandises et des personnes lié à cet essor économique contribua au développement d'un réseau ferré extrêmement dense. Qu'on en juge : à la veille de l'invasion, le réseau ferré belge comptait 4600 km de voies (actuellement 3500) et 3000 gares et points d'arrêt (actuellement 545). Les liaisons transfrontalières étaient bien développées, particulièrement dans la région liégeoise entre la Belgique et la Prusse.

Il n'est donc pas étonnant que les voies ferrées furent utilisées intensément pour le transport des troupes et du matériel, dès la déclaration de guerre, le 04 août 1914. Des manœuvres de destruction ou de mises hors service d'ouvrages d'art retardèrent l'avance des envahisseurs prussiens. C'est ainsi que la Grosse Bertha, le célèbre canon de 420 mm de la firme Krupp, (le premier canon de ce calibre jamais réalisé), acheminé par rail depuis la Rhur, dut être déchargé à Herbesthal et de là, acheminé par la route vers le théâtre d'opérations. Il entra en action le 12 août, causant rapidement la ruine du fort de Pontisse puis, le 16 août, celle du fort de Lantín et la fin de la résistance de Liège.



Le canon Krupp de 420 mm



Le fort de Loncin : ruine d'une coupole sous l'effet d'un obus de 420 mm

Les Prussiens continuèrent l'envahissement, causant destructions et massacres (Visé, Dinant, Louvain,...).

A l'ouest, le front se stabilisa dans la région de l'Yser. Les besoins de ravitaillement en vivres et matériel étaient élevés. Les envahisseurs jugèrent la capacité du réseau ferré insuffisante. Ils décidèrent d'établir une liaison supplémentaire entre Aachen-West et Anvers via Montzen et Tongres. Cela impliquait la traversée de la vallée de la Gueule et la construction d'un viaduc long de 1100 m, culminant à plus de 50 m. C'était, pour l'époque un ouvrage imposant. Des milliers de travailleurs furent affectés au chantier, dont des russes prisonniers de guerre. On déplora la mort de 7 d'entr'eux sur le chantier. Il s'agissait en fait de la réalisation d'un projet datant de l'avant-guerre mais qui n'avait pas donné lieu à la réalisation.

Le conseiller communal liégeois Louis Maraite a publié une plaquette très bien documentée sur « Le rôle des chemins de fer dans la bataille de Liège ». En vente en librairie et à l'imprimerie SNEL (04/344.65.65), prix conseillé : 6€ au profit de l'ASBL « Promenade du mémorial de Cointe » à Liège.

Le viaduc de Moresnet



Le viaduc de franchissement de la vallée de la Gueule en 1917

L'ouvrage fut mis en service en février 1917. Après la guerre, il fut exploité par la Belgique jusqu'au 18 mai 1940, où il fut partiellement détruit pour s'opposer à la nouvelle invasion allemande.

Dès l'occupation du territoire, les envahisseurs allemands décidèrent la reconstruction ; la remise en service intervint en décembre 1940 ; il dura jusqu'en septembre 1944, où le viaduc fut à nouveau détruit par les Allemands en retraite.

La reconstruction fut laborieuse : elle dura cinq ans ! En un demi-siècle d'exploitation, le viaduc s'est dégradé à un point tel qu'il fallut entamer une restauration. Les travées métalliques furent remplacées et les piles renforcées. Ces travaux s'étalèrent de 2002 à 2004. Le chantier fut mené avec succès par la firme liégeoise Gresch (aussi responsable du célèbre viaduc de Millau) sans interruption du trafic de longue durée. L'électrification intervint en 2008.



Viaduc de Moresnet : remplacement d'une travée



Le viaduc remis en service après rénovation

Il y a 10 ans, on lit dans le bulletin de septembre 2004

« La palme de la propreté pour la gare de Marloie »



Marloie gare SNCB, façade principale et quai TEC



Façade coté voies SNCB

Marloie, à la jonction des lignes 162 (Arlon-Namur) et 43 (Jemelle-Liège) est la principale gare de l'entité de Marche qui dispose aussi des pangs de Marche-en-Famenne (sur la ligne 43) et Aye (sur la ligne 162). Les dernières fréquentations connues* (2009) de ces gares sont respectivement 1187(M), 372(M-en-F), et 73(A) embarquements par jours ouvrables.

L'ACTP avait mené durant l'année 2004, une grande enquête sur la ligne 162. Dans la partie consacrée à l'état des lieux, des descriptions de toutes les gares et pangs avaient été dressées. Nous avons, à l'époque constaté qu'une gare se détachait par sa propreté. Nous avons été surpris de constater que les toilettes, pourtant libre d'accès, étaient très engageantes. Nous sommes allés constater la situation 10 ans plus tard.

L'impression générale reste bonne. On doit malheureusement ajouter « peut mieux faire ».

Marloie a conservé un guichet ouvert les jours ouvrables de 05:45 à 20:00 (06:30 à 20:30 le week-end). Il y a maintenant un distributeur automatique qui accepte les cartes de crédit et les pièces. Evidemment, il n'accepte pas les billets et ne rend pas la monnaie. Il est par contre bien situé, sous couvert et à proximité du passage sous voies.



Un distributeur est disponible en cas de fermeture du guichet



La salle d'attente : on remarque les mauvaises dispositions des vidéos de départ

* Depuis 2009, la SNCB ne publie plus les chiffres des embarquements, considérés comme données stratégiques confidentielles



Panneau d'accueil touristique



Larges capacités de parking disponibles

L'évolution la plus marquante concerne l'accueil des cyclistes. Un itinéraire cyclable relie désormais la gare au centre de Marche. Des pistes bilatérales sur la chaussée ou un RAVEL assurent son attractivité. Un rack couvert et des boxes fermés sont à la disposition des usagers. Ces boxes sont gérés par l'administration communale, ce qui complique quelque peu les formalités de location. On peut regretter que le grand abri destiné aux deux roues ait été supprimé au profit d'une friterie (ouverte les jeudis et vendredis !). Il n'y a toujours pas de goulotte pour faciliter le franchissement des escaliers.



Une voirie adaptée permet une liaison cycliste entre la gare et le centre ville,



Boxes en location



L'ancien abri pour les deux roues est devenu l'emplacement d'une friterie ouverte les jeudis et vendredis





Rack couvert (en libre service) dont la capacité paraît insuffisante



Quai fleuri mais encombré par les motos

L'information ferroviaire est un point faible. Si des infos vocales sont bien diffusées, elles ne sont malheureusement pas répétées (train annoncé, trains arrivant). Des vidéos sont placées dans la salle et sur le palier du couloir sous voies. Si l'écran vidéo du palier est parfaitement lisible, l'écran de la salle par contre est mal orienté (vers le guichetier et non vers le public !) et la police des caractères est peu lisible étant donné la hauteur à laquelle l'écran est placé. Les affiches jaunes sont généralement trop en hauteur.



Affiches jaunes mal placées (orientation, hauteur)



Borne assistance pour les personnes en chaise roulante



Un escalier défraîchi (et sans goulotte pour vélos)



Sur les quais, le confort d'attente est médiocre (pas de coupe-vent et vitrages brisés)



SNCB : retards endémiques



Lorsqu'on parle de retards à propos de la SNCB, on évoque généralement les retards des trains. Et de fait, les résultats de la SNCB en ce domaine sont particulièrement décevants si on les compare à ceux d'autres réseaux, particulièrement ceux des chemins de fer fédéraux suisses (CFF). Sur un réseau de taille comparable à celui de la SNCB, les Suisses font rouler 40 % de trains en plus que la SNCB et affichent une ponctualité **mesurée aux 3 min** du même ordre que la ponctualité aux 6 minutes mesurée par Infrabel. En Belgique, une légère amélioration a été enregistrée ces derniers mois : la ponctualité mesurée en juillet 2014 (dernier rapport publié par Infrabel) fait état de 91,6 % de trains arrivés avec moins de 6 minutes de retard, contre 90 % en juillet 2013.

Mais le respect des horaires n'est pas le seul domaine où la SNCB est déficiente.

- en matière d'infrastructure, malgré quelques réalisations spectaculaires (réseau tgv, par exemple), il faut constater le retard incroyable du RER : 25, 30 ans par rapport à la France, l'Allemagne ou la Suisse ; le RER parisien a été officiellement inauguré le 08 décembre...1977 ! Le RER belge sera peut-être terminé en 2025. Cependant de nombreux tronçons (presque) terminés pourraient être mis en service rapidement.



L'infrastructure terminée à Ottignies n'attend que la pose des voies et des caténaires pour faciliter l'accès à LLN.

- il n'y a encore aucun projet RER autour des grands centres (Liège,...) alors qu'ils en existent en Suisse, en Allemagne,... (S-Bahn)

- les premiers véhicules à planchers bas (Desiro) sont apparus 15 ans après la mise en service du Talent en Allemagne



AU FIL DES RAILS



A gauche, première apparition d'un véhicule à plancher bas sur le réseau belge : un TALENT de Bombardier le 14 septembre 2001 à Eupen.

A droite, les IC2000 des CFF offrent le plain-pied sans lacune et permettent l'accès des PMR en autonomie.



A gauche, en Autriche, les voitures double-étage de la West-Bahn autorisent également l'accès en autonomie. A droite, illustration de l'accès en autonomie en Suisse.

- en Suisse 50 % des gares et 50 % du matériel autorisent l'accès en autonomie. L'autonomie suppose l'accès de plain pied aux gares et aux convois ce qui profite non seulement aux pmr, mais aussi à tous les usagers. Le plain-pied fluidifie le trafic pédestre des usagers. La SNCB ne parle pas encore de l'accès en autonomie pour les PMR.

- les distributeurs de titres automatiques qui viennent d'apparaître ont 10 ans de retard et sont inconfortables d'emploi (pas d'acceptation des billets de banque, pas de rendu de la monnaie, écran sensible délicat,...)

- pas de hauteur de quai standard ; on traînera longtemps encore deux (trois) hauteurs de quai : on construit simultanément des quais à 75 cm pour le RER et 55 cm pour les pangs régionaux pourtant exploités avec le même matériel (Desiro)

- la conduite à un agent appliquée en Allemagne, en Hollande, en Suisse n'existe pas chez nous ; il en résulte des seuils de « rentabilité » trop élevés, entraînant la suppression de certaines dessertes, voire certaines lignes (plus de L pour Waremme après 21 :00,...)

- les horaires cadencés à l'heure ne sont pas encore généralisés

- les horaires pour la semaine et le week-end affichent toujours des différences parfois importantes d'où le dédoublement des affiches jaunes et des brochures horaires

Quel horaire pour mon train en 2014-2015 ?

Le 14 décembre prochain, le nouveau plan de transport de la SNCB entrera en application. L'horaire de mon train habituel sera-t-il affecté ? Plus que probablement OUI. Pour le savoir, vous pouvez consulter le planificateur de voyage en ligne sur le site de la SNCB.

Rendez-vous sur la page :

« http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/Plan_de_transport_2014.aspx?utm_source=Homepage_Corporate&utm_medium=Carrousel_Corporate&utm_content=content_page_PDT_2014&utm_campaign=content_page_PDT_2014_FR »

ou en suivant le chemin

« <http://www.sncb.be> > corporate > plan de transports > plus > consultation des horaires »

vous pouvez y télécharger le programma ARI offline (planificateur de voyage).

Ce programme est zippé et vous devez le dézipper. Pour l'utiliser offline, vous devez l'enregistrer.

En cliquant sur AriTTB.exe, parmi la liste des fichiers dézippés, vous ouvrez la page d'accueil.

The screenshot shows the SNCB website's train schedule planner. At the top, there are navigation links: 'Horaires', 'Tarifs', 'Rechercher', 'B-Excursions', and 'Option'. Below these is the SNCB logo and a banner image. The main search area includes fields for 'De' (departure station), 'A' (arrival station), and a 'Via' checkbox. There are also fields for 'Date' (set to 15/09/2014) and 'Heure' (time of departure or arrival). A list of stations is shown on the right, with 'AALTER' highlighted. Below the station list, there are options for 'SNCF', 'National', 'National + International', and 'National + Internes'. At the bottom, there are buttons for 'Tous', 'DE LIJN', 'TEC', and 'STIB'. The page also has a 'Rechercher' button and a 'Quitter' button.

Pour prendre connaissance de votre nouvel horaire (non définitif*)

- entrez votre gare de départ et d'arrivée (2 ou 3 lettres puis le nom complet à partir de la liste déroulante (double clic) ;
- entrez une date valable (jour ouvrable ou week-end) après le 2014.12.15 ;
- choisissez une heure de départ ou d'arrivée ;
- recherchez.

*La SNCB annonçait la version définitive pour « début septembre ». A ce jour (2014.09.15), elle n'est pas encore en ligne.

Nous avons comparé pour la liaison Liège-Namur les horaires actuels aux horaires 2014-2015 fournis par le moteur ARI actuellement disponible.

Horaires jusqu'au 13 décembre 2014



Service	Direction	Départ Liège	Arrivée Namur	Train
ICD	Liège-Lille	06:17	07:00	1001
ICM	Liège-Bruxelles	06:17	07:00	1002

L'utilisateur dispose à l'heure actuelle, les jours ouvrables, de deux liaisons IC par heure : un ICD (Liège-Lille) et un ICM (Liège-Bruxelles). L'ICD fait le trajet en 40 minutes, avec un seul arrêt (Huy). L'ICM met 47 minutes avec 3 arrêts : Flémalle, Huy, Andenne.

Au départ de Liège, ces deux horaires ne sont pas cadencés ; un départ est à :47, l'autre est à :02

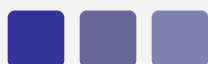
Horaires à partir du 14 décembre 2014



Service	Direction	Départ Liège	Arrivée Namur	Train
IC25	Liège-Mons	06:18	07:00	1001
IC18	Liège-Bruxelles	06:18	07:00	1002

Les horaires 2014-2015 définitifs seront disponibles dans les prochains jours. On ne doit pas s'attendre à de grosses modifications par rapport à la version actuelle.

Suivant le nouveau plan de transport (2014-2015), il subsiste deux liaisons IC. L'IC25 Liège-Mons quittera Liège à :18, et mettra 49 minutes pour arriver à Namur ; l'IC18 Liège Bruxelles quittera Liège à :51 et mettra 52 minutes pour arriver à Namur. Ces deux trains feront arrêt à Flémalle, Huy et Andenne. Le train vers/de Bruxelles IC18 fera un arrêt supplémentaire à Statte (d'où les trois minutes supplémentaires de temps de parcours). On remarque que s'ils ne sont pas cadencés exactement à la demi-heure, ils n'en sont pas loin, ce qui est appréciable. Les usagers des gares intermédiaires se réjouiront certainement des possibilités qui leur sont offertes ; par contre, on regrettera de ne plus disposer d'une relation (presque) directe en 40 minutes. Le meilleur temps sera dorénavant de 49 minutes, soit une augmentation de plus de 20 % !!!



Journée Découverte Entreprises : Les coulisses d'Infrabel



Dimanche 5 octobre, Infrabel vous ouvre à nouveau ses portes. De 10 à 17h, visitez l'un de nos 12 sites et découvrez les coulisses du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Vous pourrez découvrir 12 sites répartis à travers toute la Belgique, des cabines de signalisation et des CLI (Centres Logistiques Infrastructure) ouvrent leurs portes au grand public dans tout le pays. Le Traffic Control, centre de gestion du trafic ferroviaire belge, sera également ouvert. Les collaborateurs d'Infrabel se feront un plaisir de vous guider lors de votre visite. Vous ne devez pas vous inscrire au préalable.

Vous pourrez visiter les sites suivants (tous sont accessibles aux PMR sauf celui de Namur)

- Le CLI (centre Logistique Infrastructure) de Petite Ile à Bruxelles Midi
- Le Traffic Control et cabine de signalisation de Bruxelles Midi
- La cabine de signalisation et CLI de Denderleeuw
- La cabine de signalisation et CLI de Gand Saint Pierre
- La cabine de signalisation et CLI de Louvain
- Le CLI de Mons
- La cabine de signalisation de Namur
- La cabine de signalisation d'Ottignies

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. Des panneaux d'indication seront également placés dans les gares pour vous guider jusqu'aux différents sites.

Plus d'informations sur cette page web : <http://www.infrabel.be/fr/a-propos-dinfrabel-0> ou <http://www.jde.be/les-entreprises-participants-2014>



Explications dans une cabine de signalisation

Visite du traffic control de Bruxelles Midi.





Ticket « expos+train »

Plusieurs expositions sont organisées à l'occasion du centenaire du début de la grande guerre (14-18), en Wallonie, à Bruxelles, et en Flandre.

A Liège, l'exposition « J'avais 20 ans en 14 » se tient dans le parking de la gare des Guillemins. Elle plonge le visiteur dans l'ambiance de la grande guerre. Une autre exposition se tient au musée de la vie wallonne : « Liège dans la tourmente » décrit la vie à Liège durant cette même période. Le site est proche de la gare du Palais. Le billet combiné expos+train (B-excursion) pour ces deux expositions donne droit au transport gratuit entre les deux gares. Le billet d'entrée aux deux expositions (11 €) par contre ne donne pas accès au train. Un billet zone (2 €) permet de faire l'aller-retour en train dans la journée.

Plus d'infos sur ces deux expositions sur le site <http://www.liegeexpo14-18.be/>

A Bruxelles, au musée royal de l'Armée : exposition de sensibilisation. Infos : <http://www.expo14-18.be/>

A Mons, dans le cadre des commémorations du Centenaire de la Grande Guerre, le Pôle Muséal de la Ville de Mons présente « La Bataille de Mons », illustrée par David Vandermeulen

<http://www.belgianrail.be/fr/loisirs/bexcursions/art-culture-et-sciences/mons-centenaire-de-la-grande-guerre.aspx>

A Ypres, vous vous retrouverez au cœur de la guerre www.inlandersfields.be

Ces manifestations font l'objet de B-excursions ; plus d'infos sur <http://www.belgianrail.be/fr/loisirs/grand-centenaire.aspx>.

A Liège, au musée des transports, évocation de la situation des

transports en commun urbains et vicinaux, en Belgique, pendant les deux conflits mondiaux (<http://www.musee-transport.be/fr/actualite/136-conflits.html>).

Infrabel et la SNCB s'allient pour améliorer la gestion des incidents

Ce 3 septembre, le nouveau centre opérationnel pour le rail belge, dénommé « Railway Operations Center » (ROC) a été présenté conjointement par Infrabel et la SNCB. Ceux-ci collaborent désormais directement à travers la plateforme ROC pour améliorer la communication et la gestion des incidents. Nathalie Pierard, porte-parole de la SNCB estime que « Cette réorganisation aura un effet indirect sur la ponctualité des trains. Cette collaboration va influencer la gestion des incidents et donc de permettre de trouver plus facilement des solutions. En ce sens, on va essayer que les retards soient moins importants. Dans le cadre de la libéralisation du rail, l'Europe avait exigé une séparation stricte entre l'activité de transport de voyageurs et celle de gestionnaire de l'infrastructure et du trafic ferroviaire. En 2005, la Belgique avait scindé l'ancienne SNCB. Issu de la fusion en 2006 des 5 dispatchings locaux, « Traffic Control » supervise quotidiennement les 4500 trains voyageurs et marchandises en circulation. Créé en 2008, le « RDV » Dispatching Voyageurs assure la coordination des trains de voyageurs qui sont jusqu'à 350 à circuler en même temps. Il fournit également l'information transmise par la SNCB aux usagers.

Beignée « Handicity » pas d'accès pour personnes handicapées à la gare

La commune dénonce les travaux à la gare de Beignée qui ne prévoient pas un accès aux quais pour les personnes handicapées. Infrabel est montré du doigt et fait la sourde oreille. En effet, une demande de la commune de Ham-sur-Heure et de la Région wallonne a été faite pour aménager un accès aux quais pour les PMR, dans le cadre de la réalisation d'un couloir sous voies en gare de Beignée, ville ayant reçu le label « Handicity » en 2012. Si Infrabel ne répond pas à la demande, les personnes incapables de franchir les 56 marches devront faire un détour de plus de 3 km pour passer de l'autre côté des quais.

Nouvelles lignes PMR à Liège

Depuis le 1^{er} août, l'offre de transport du TEC Liège-Verviers s'est enrichie de quatre nouvelles lignes PMR : les lignes 26, 70, 71 et 75.

A l'heure actuelle, elle comptabilise donc un total de 8 lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite et ce n'est que le commencement car, début 2015, trois autres lignes (27, 702 et 703) s'ajouteront à cette liste.





BULLETIN D'ADHESION

Rejoignez notre action ! Plusieurs possibilités s'offrent à vous :

- O **Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- O **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.**
- O **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.**
- O **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.**
- O **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.

Une file d'attente interminable



Le 1^{er} septembre, la file s'étendait jusqu'à la façade de la gare des Guillemins à Liège.

Le 1^{er} septembre, à la maison de la Mobilité de la gare des Guillemins, une file de plus de trois heures attendait les clients des TEC. Bien que les TEC aient fait de la promotion pour les virements bancaires et élargi les horaires d'ouverture, les maisons de la mobilité ont été prises d'assaut à la rentrée scolaire.



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