

SOMMAIRE

Fyra, Desiro and Co	2
La gare de Namur	3-6
Ponctualité des trains en 2012	7
SNCB Nouveau plan de transport	8
Tragique accident de Buizingen, 3 ans après	9
Le musée des transports en commun	10
Les arrêts de bus de la STIB	11
Achat de billets internationaux	12
Courrier des lecteurs	13
En bref	14
Bulletin d'adhésion	15



Ceinture

Le gouvernement ayant décidé de geler la dotation de la SRWT, des mesures doivent être prises pour économiser 6 millions sur 2 ans.

Comme d'habitude, c'est la traditionnelle recette qui est appliquée : on réduira le nombre de services, en ciblant les plus matinaux ou les plus tardifs et les heures « creuses » de la journée.

Il y a pourtant des travailleurs qui pratiquent le travail posté et des usagers qui doivent se rendre à une consultation ou effectuer une démarche administrative en cours de journée. Quelles mesures seront prises pour assurer la continuité de l'activité sociétale ? Le transport en commun doit rester un service public, au service de la vie économique. Il est certes illogique de transporter quelques personnes dans un véhicule de quinze tonnes ; malheureusement, les bus mini ne sont pas très répandus en Wallonie. Si, écologiquement, il serait intéressant de disposer de véhicules adaptés aux heures creuses, serait-ce économique pour autant ?

Nous demandons que l'on ne se limite pas à rechercher les économies dans la seule réduction du service. Par exemple : dans les frais d'exploitation, le poste « carburant » a un poids important. Des économies peuvent être obtenues en pratiquant une conduite souple. Outre l'aspect environnemental, la conduite souple améliore le confort ; l'effet sur la vitesse commerciale est modéré. Et dans une organisation aussi complexe que celle de la SRWT (et des 5 TECs), des doublons existent plus que probablement. Ils doivent être débusqués sans tabous, sans contraintes historiques ou autres.

FYRA, DESIRO and Co

Il y a 10 ans, la SNCB mettait en service une série de 80+16 autorails (série 41). Destinés à remplacer du vieux matériel, ils furent assez appréciés par la clientèle qui jugeait le confort de bon aloi (air-co, toilettes en circuit fermé, afficheurs électroniques,...) et ce malgré un emmarchement rebutant (4marches devant un quai bas) et l'étroitesse des accès d'extrémité. Hélas, il fallut vite déchanter : le matériel se révéla peu fiable. De nombreuses pannes survinrent, touchant différents organes et compromettant la sécurité, le confort et la ponctualité.

La SNCB publia une plaquette dans laquelle elle détaillait les problèmes rencontrés et les remèdes apportés. Elle présentait ses excuses et jura qu'on ne l'y prendrait plus : « *une solution simple pour éviter les maladies de jeunesse sur de nouvelles rames consiste à acheter du matériel ayant déjà fait ses preuves sur des réseaux étrangers* » pouvait-on lire dans cette plaquette. Et de fait il s'agissait d'un nouveau matériel.

Domage que cette judicieuse recommandation n'ait pas été appliquée lors des récents achats (Fyra , Desiro, locos séries 18). Le Fyra étant complètement inconnu, comme l'atteste le retard considérable intervenu dans la livraison. Quant au Desiro, s'il roulait déjà depuis quelques temps, notamment en Allemagne, la version belge constituait une première. On connaît la suite : les FYRA ont été retirés de la circulation et on a dû rappeler les AR41 pour suppléer aux défaillances des Desiro.

Dans le cas des Desiro, on comprend mal que la SNCB ait passé d'emblée une commande ferme pour 305 trains ; une présérie aurait permis de mettre en lumière les « maladies de jeunesse » et le constructeur se serait empressé de mettre son produit au point pour obtenir le reste de la commande. Il est vrai que la commande était urgente, en prévision de la mise en service du RER, dont l'infrastructure ne devrait être parachevée qu'en ...2025

Cette plaquette peut être consultée sur notre site : www.actp.be > documents > AR41.



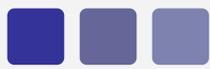
Le Fyra de la firme AnsaldoBreda lancé en Belgique le 9/12/2012 a été retiré de l'exploitation le 19/01/2013.



«Desiro, le train de demain», titrait la SNCB dans son communiqué, illustrant la commande «historique» des 305 automotrices Desiro en 2008. La mise en service commerciale le 09/12/2012 donna lieu toutefois à de nombreux dysfonctionnements.



L'autorail 4101 est arrivé à Hasselt le 14 avril 2000, soit près de 10 mois après la date prévue sur le contrat. Ce retard est dû aux nombreux problèmes techniques rencontrés durant la construction de l'autorail. La mise en service se révéla particulièrement laborieuse.



La gare de Namur en images

Namur se trouve sur l'itinéraire reliant les trois villes siège des principales institutions européennes : Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. La gare de Namur se trouve au croisement de deux grandes lignes wallonnes : l'axe nord-sud et l'axe est-ouest.

La modernisation de la gare ne s'est pas résumée fin des années 90 au bâtiment d'accueil mais également à l'adaptation des infrastructures de la gare et de sa zone ferroviaire. Il fallait pour cette gare qui est classée deuxième gare wallonne en terme d'embarquement de voyageurs une métamorphose indispensable. Bientôt la transformation se prolongera avec la construction d'une nouvelle gare des bus sur une dalle couvrant le bâtiment de la gare dès 2014.

Les Spécificités de la gare

1. Une gare passerelle

Les guichets et la salle d'attente ont été déplacés au-dessus des voies. Le premier étage accueille sur une surface de 5000 mètres carrés, tous les services, aussi bien pour les voyageurs que pour le personnel. On y accède via un escalier monumental aux marches de verre, des ascenseurs panoramiques et des escalators.

2. Gare accessible aux PMR

La gare de Namur s'est efforcée d'offrir de nombreux repères et un meilleur confort à tous ses voyageurs avec une priorité aux personnes âgées et aux PMR.

- Des **ascenseurs** équipés d'une boîte vocale et d'informations en braille ;
- Des **escalators** facilement accessibles ;
- Des **dalles podotactiles** qui facilitent les déplacements des malvoyants ;
- Un **guichet pour les personnes à mobilité réduite**. D'aspect identique aux autres guichets, celui-ci est toutefois plus large et une tablette peut être abaissée à hauteur du client pour faciliter l'échange des documents. Ce guichet se situe dans le local des billets internationaux ;
- Un **plan multi-sensoriel** pour les personnes malvoyantes et non-voyantes.



La façade néo-classique de la gare de Namur



Le plan multi-sensoriel à l'entrée de la gare



*Dans ce cas-ci, la balise émet l'information suivante :
"Accès vers quais 8 et 9".*



AU FIL DES RAILS



Mauvaise disposition des caissons sur les quais



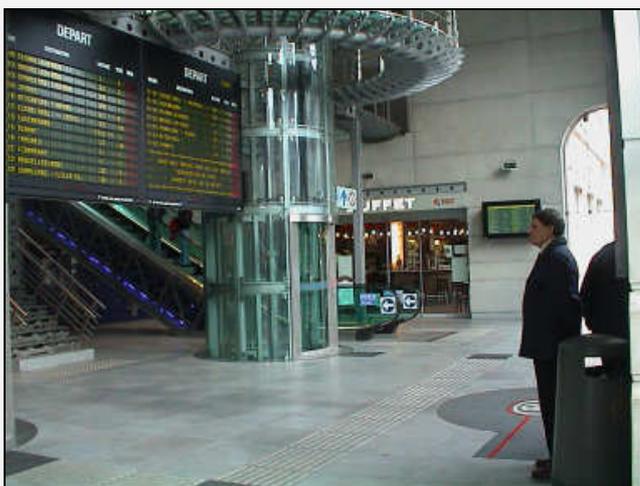
Panneaux indicateurs de directions



Accès à l'étage



La salle d'attente



Le hall d'entrée avec les ascenseurs, escalators et escaliers au centre



Les guichets du trafic intérieur

3. Une cabine de signalisation « nouvelle génération »

La gare a inclus également dans ses travaux la construction d'une cabine de signalisation « nouvelle génération » c-à-d électronique.

C'est ainsi que 144 km répartis sur 5 lignes différentes sont commandés depuis la seule et unique cabine de Namur.

Avec son tableau de contrôle optique (TCO) et son poste à logique programmée (EBP/PLP), la cabine de Namur devient ainsi la première cabine de signalisation de Wallonie.

4. Caisson d'isolation acoustique et pont-tube

Pour valoriser le nouvel axe Athus-Meuse, de nombreux travaux d'infrastructure ont été effectués. Notamment, les voies 1 et 2 ont été enfermées dans un tunnel – caisson anti-bruit – qui permet la traversée de la gare par les convois de marchandises sans nuisances sonores pour les voyageurs et le personnel. La construction d'un pont-tube permet d'éviter le cisaillement des itinéraires Liège-Charleroi et Bruxelles-Luxembourg.

Les points + de la gare de Namur

1. La maison des cyclistes, située à côté du bâtiment de la gare
2. Autour de la gare, trois nouveaux parkings ont été aménagés et proposent près de 700 places. Ces parkings sont équipés de barrières permettant un contrôle d'accès au moyen de tickets ou de cartes de parking. Ils sont équipés de caméras de surveillance et de caisses automatiques acceptant uniquement les paiements sécurisés des tickets de parking par cartes bancaires.
3. Cette gare a obtenu 92% de satisfaction pour la propreté (enquête SNCB).
4. Des installations haute sécurité uniques en Belgique en cas d'incendie.
5. Bonne accessibilité aux quais (sauf dans le caisson « marchandises »).
6. Le bâtiment des voyageurs est imposant.

Les points - de la gare de Namur

1. Les quais mi-haut ne permettent pas le plain-pied avec aucun matériel roulant de la SNCB.
2. L'accessibilité à certains quais n'est pas évidente (dans le caisson « marchandises »).
3. Il n'y a pas d'escalators descendants.
4. L'accès aux abris des quais est limité.
5. La mauvaise disposition des dénominations de la gare sur les quais
6. On ne retrouve aucune information sur les connexions trains-bus (pas de plan de la gare TEC et pas de mention d'une maison de la mobilité sur la place).



Le pertuis antibruit des voies 1 et 2



La maison des cyclistes établie dans le même bâtiment de la gare



Projet pour une intermodalité parfaite

Par l'implantation de la nouvelle gare des bus sur la dalle de la gare SNCB, celle-ci répondra aux deux critères fondamentaux qui sont aujourd'hui la marque de la rénovation des grandes gares du pays : la translativité et l'intermodalité étroite train/bus. La ville de Namur va utiliser 50 millions d'euros pour ériger la nouvelle gare des bus. C'est le projet le plus grand et le plus cher de la législature. Il faudra d'abord créer une rampe d'accès pour que les autobus puissent monter sur le toit de la gare ferroviaire, la fameuse dalle. Et ensuite, construire les quais pour les lignes d'autobus. Parallèlement à cela, il faudra démolir la gare des bus actuelle et le parking du square Léopold. Les travaux ne commenceront pas avant 2014.



La gare des bus actuelle est située à côté bâtiment de la gare



Les quais bus actuellement en face de la gare devant les commerces



Ci-dessus, les projets de la nouvelle gare de bus sur la dalle de toit. On remarque le quai bus qui surplombe les quais trains et la rampe d'accès.



Les quais bus actuels devant la gare

Ponctualité des trains en 2012

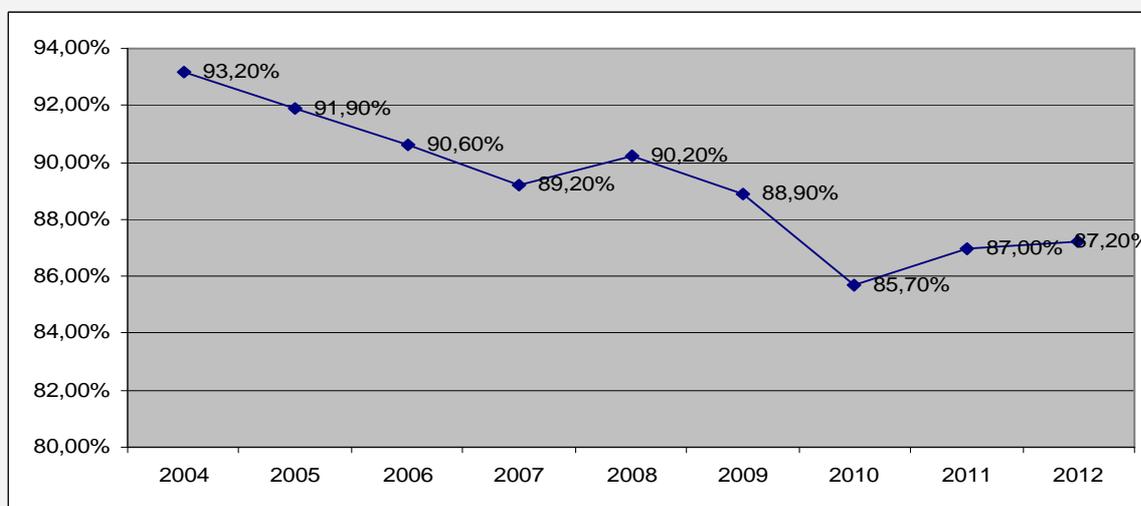
Les chiffres de ponctualité SNCB pour 2012 sont en légère progression par rapport à 2011. La ponctualité globale du trafic voyageurs affiche un taux de 87,20% en 2012, une minime amélioration (0,20%) par rapport à 2011.

Le taux de ponctualité sur le réseau est calculé sur base de pourcentage de trains avec moins de 6 minutes de retard, il s'agit d'une norme internationale.

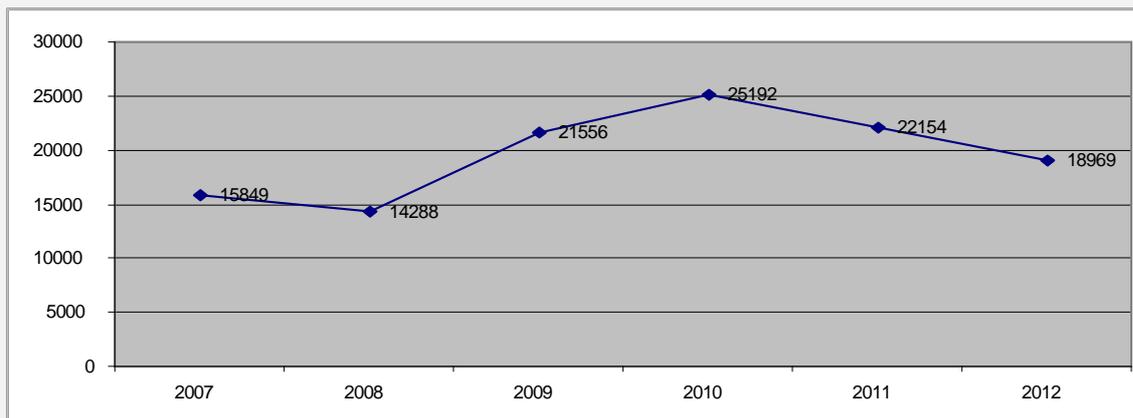
La ponctualité des trains IC a progressé de 80,90% à 82,40%. Parmi ces trains, la ligne Anvers-Courtrai a connu une belle progression tandis que le tronçon Bruxelles-Midi-Luxembourg régresse lui quelque peu de 82,50% à 80,30% tout comme l'IC Knokke/Blankenberge-Hasselt/Tongres (de 82,9% à 77,5%). Les causes de retard les plus importantes sont : les avaries au matériel roulant, les avaries à la signalisation, les incidents sur les réseaux étrangers, les mouvements voyageurs, les heurts de personnes, les vols de câbles et les accidents aux passages à niveau.

La ponctualité à l'arrivée dans quelques grandes gares wallonnes est moins respectée que dans le nord du pays. Ainsi, Namur et Liège-Guillemins pointent respectivement à 83,3% et 85,3% alors que Denderleeuw (90,1%) et Gand-St-Pierre (87,4%) se portent mieux. C'est d'ailleurs sur la ligne 161 Namur-Bruxelles que la ponctualité est la plus faible aux heures de pointes matinales (77,20%). Le taux de correspondance dans les dix grandes gares du pays a également été stable à 89,90% contre 89,30% en 2001. Seules les gares de Namur (de 88,70% en 2011 à 87% en 2012) et de Mons (de 90,30% à 89,50%) ont enregistré un léger recul en la matière.

La proportion des trains supprimés a également diminué de 1,7% en 2011 à 1,4% l'an dernier pour un total de 18969 suppressions. Rappelons que les trains supprimés n'entrent pas dans les statistiques de ponctualité.



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



Nombres de trains supprimés par an depuis 2007.

SNCB Nouveau plan de transport

Le journal du chemin de fer lève un quai du voile. On parle depuis belle lurette du nouveau plan de transport de la SNCB. Il aurait dû être mis en service en décembre 2013. Aurait, car à la demande du ministre Magnette cette date a été reportée d'un an pour éviter d'éventuelles interférences avec la réforme de la structure du groupe (remplacement de la structure à 3 composantes par une structure à deux composantes).

Comme à son habitude la SNCB entretient le mystère sur ce nouveau plan. Pourtant le journal du chemin de fer a levé un coin du voile, il publie la liste des relations qui existeront dans ce nouveau plan. Elles sont regroupées en deux catégories : les IC et les « omnirail ». Cette dernière catégorie comprendrait les relations L actuelles et les relations RER. Exit donc les relations IR. Vraisemblablement il y aura au moins deux sortes d'IC : les vrais IC et les anciens IR, avec des arrêts différents. Si on examine de plus près la liste des IC, on constate que plusieurs relations seront dédoublées au moins sur une certaine partie du parcours.

Entre Bruxelles et Liège, par exemple, rouleront des IC 31 (Ostende- Eupen, ex ICA) et des IC19 (Courtrai-Welkenraedt, ex ICO ?). On espère que ces deux relations rouleront via la L3 (LGV) et seront cadencées à la demi-heure. Il n'y aurait plus de train direct entre Bruxelles et Visé.

La relation actuelle IC M (Bruxelles-Namur-Liège-Liers/Dinant) devient IC16 (Bruxelles-Midi-Nord-Namur-Liège Guillemins) et ne sera plus scindée à Namur. Apparaît une relation IC33 (Schaerbeek-Namur-Dinant) qui sera probablement acheminée via la ligne 26. Il y aura donc 3 IC par heure entre Bruxelles Schuman et Namur.

ICF (Liège-Quiévrain) devient IC27.

ICD (Herstal-Lille) devient IC28 (Liège Guillemins-Namur-Mons). Apparaît IC30 Namur-Tournai-Lille Flandres). Il n'ya donc plus de « dorsale wallonne » sans changement.

ICH (Mouscron-Schaerbeek) devient IC32 (Tournai-Bruxelles Midi-Nord-Airport-Nord-Midi-Mons).

IRm (Liers-Liège-Gouvy-Luxembourg) devient IC29 (Liège Guillemins-Gouvy-Luxembourg).

IRq (Liège-Aachen) disparaît ; apparaît un Omnirail (L) Spa-Aachen. Il ne devrait donc plus y avoir de liaison directe Liège-Aachen !

IRr (Charleroi-Couvin) devient IC18.

On ne trouve pas trace d'un omnirail Charleroi-Couvin. Les dessertes locales seraient-elles supprimées, entraînant la fermeture des pangs ?

Pas de mention d'un L sur la L42. Les IC29 desserviront-ils tous les arrêts des IR (y compris ceux de l'IRm 4017, qui est en réalité un train de pointe « omnibus » ?

A propos des trains de pointe, le JFF pense que malgré la probable augmentation des relations cadencées, une bonne partie de ces trains subsisteront.

Affaire à suivre donc !



Le journal de chemin de fer publie dans son numéro de janvier un article sur « le nouveau plan de transport SNCB voyageurs pour 2013 ».

Trois ans après l'accident tragique de Buizingen : où en est-on avec la sécurité ?

Trois ans après la catastrophe de Buizingen qui s'est produit le 15 février 2010, l'enquête est toujours en cours. Le procès ne démarrera pas avant 2015, le Parquet attend les résultats des expertises techniques et matérielles. Le non-respect d'un feu rouge et a provoqué le décès de 19 personnes et 120 blessés. Est ce dû à un problème technique ou une erreur humaine ?



Depuis cet accident, le système de freinage TBL1+ équipe actuellement les nœuds ferroviaires les plus importants et devrait couvrir l'ensemble du réseau SNCB pour la fin 2015. Le problème est que ce système de freinage n'est pas reconnu au niveau européen et en effet, il n'est pas sûr à 100% car il n'est efficace que si le convoi aborde le feu à une vitesse inférieure à 40km/h. Si la vitesse est supérieure le convoi ne va pas stopper avant le franchissement des signaux. La vigilance du conducteur reste donc un facteur important de la sécurité.

Mais des efforts sont encore nécessaires comme en témoigne le nombre de feux rouges brûlés sur le réseau en 2012 : 117 feux. Le même chiffre qu'en 2009 lorsque le système de freinage TBL1+ n'était pas encore en voie d'installation.

Le futur plan d'investissement de la SNCB comprend la mise en place de l'ETCS, un système de protection automatique des trains plus efficace et reconnu par l'Europe. Ce système doit non seulement simplifier la conduite des trains mais rendre la signalisation plus sûre. Ce moyen permet aussi l'interopérabilité des lignes à grande vitesse européennes, la réduction des charges d'investissement et d'entretien des installations fixes et l'augmentation de la capacité des lignes.

Mais cette opération va coûter 3,7 milliards d'euros d'ici 2022. Ce qui peut inquiéter sachant que la SNCB fera des économies dans l'avenir. Mais d'après l'ancien ministre « A l'intérieur de l'enveloppe de l'ensemble des dépenses de la SNCB, il faudra reporter certains investissements mais ceux de la sécurité ne pourront être reportés ».

Quant aux écolos, ils s'inquiètent que la scission de la SNCB risque de ne rien arranger. Infrabel et le groupe SNCB pourront ils s'entendre sur les mesures à adopter ?

Le musée des transports en commun du Pays de Liège

Dans un ancien dépôt de tramways désaffecté, une quarantaine de véhicules témoignent de l'histoire de la mobilité depuis le XVIIIème siècle. C'est le musée des transports en commun du Pays de Liège qui a été inauguré le 25 avril 1985. Il regroupe une riche collection illustrant la période 1875 à nos jours de véhicules hippomobiles, tramways, trolleybus, autobus et véhicules utilitaires. Au départ, le musée ouvrait ses portes d'avril à octobre mais uniquement les week-ends et les jours fériés. Des amateurs se relaient pour assurer les permanences. Très vite, les activités se développent : visites guidées et animations. Parallèlement, des locations d'espace et de bus anciens se créent.



Chevaline 11 : utilisé sur les premières lignes liégeoises

La visite est audioguidée ou guidée sur réservation pour les groupes. Une salle de 120 places peut accueillir les visiteurs pour une projection de films anciens.

Adresse :

Le musée est situé dans l'ancien dépôt de la STIL dit « Natalis » au cœur du quartier Vennes-Fétine.

Jours et heures d'ouverture :

Ouverture du 1^{er} mars au 30 novembre en semaine de 10h à 12h et de 13h30 à 17h. Les week-ends et jours fériés de 14h à 18h.

Site internet :

www.musee-transports.be



Trolleybus 544 de 1954 construit par la FN de Herstal et les ACEC de Charleroi



Autobus Mercedes 229 de 1963 : véhicule puissant permettant de desservir les quartiers les plus escarpés.



Motrice 43 de 1899. Cette voiture appartenait à la 1^{ère} série des motrices électriques

Les arrêts de bus de la STIB répertoriés selon leur niveau d'accessibilité

Dans le cadre de « la journée internationale des personnes handicapées », la STIB présente un nouveau principe d'information sur l'accessibilité des arrêts de bus aux chaisards.

Tous les arrêts des lignes 12,21 et 71, desservies par des bus équipés d'une rampe automatique sont répertoriés. L'an prochain, 7 autres lignes sont au programme.

L'information est donnée par un code couleur simple :

- Le pictogramme bleu indique qu'une personne en chaise roulante peut monter à bord du bus de façon autonome.

Il signifie également que l'arrêt a été mis en place selon le plan de normes de la STIB.



- Le pictogramme orange signifie, que selon le degré d'autonomie de la personne circulant en chaise roulante, l'aide d'une personne valide s'avère nécessaire durant le trajet.



- Si aucune icône n'est affichée à côté du nom de l'arrêt, cela signifie que le voyageur a un libre choix. Dans ce cas, cela signifie que la STIB ne s'engage pas en matière d'accessibilité.

Les voyageurs ont accès à ces informations via

- Les schémas de lignes sur le site internet de la STIB
- L'affichage aux arrêts de bus, sur chaque place d'arrêt
- Les arrêts TFT dans les bus
- Une icône placée sur le pare-brise des bus adaptés informe en outre le voyageur que le bus est adapté et assure que l'embarquement à bord de ce véhicule est possible

Avant le lancement du projet, la STIB a réalisé une cinquantaine de trajets avec un groupe de personnes en chaise roulante. Ces tests ont également révélé la nécessité d'une formation complémentaire des chauffeurs à l'utilisation de la rampe automatique. Une session d'information pratique a déjà été donnée aux 1000 chauffeurs de bus des dépôts de Haren et de Delta qui sont les dépôts d'origine des lignes actuellement répertoriées.





Achat de billets internationaux



Depuis ce 1^{er} mars, le service de ventes de billets internationaux a été « réorganisé ».

Désormais, il ne subsiste **plus que 20 gares** où vous pouvez retirer et acheter vos billets de trains internationaux.

Anvers-Berchem, Anvers-Central, Arlon, Bruges, Bruxelles-Central, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-National-Aéroport, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Charleroi-Sud, Courtrai, Gand Saint-Pierre, Hasselt, Louvain, Liège-Guillemins, Malines, Mons, Namur, Ostende, Ottignies.

Vous pouvez acheter vos billets pour l'ensemble de l'offre SNCB Europe de 8h30 à 18h30.

Avant 8h30 et après 18h30, ces gares assurent uniquement les services pour des départs immédiats (achat, retrait, service après-vente ou information pour des départs le jour-même ou le lendemain)

Dans **19 autres gares**, on peut acheter des billets de 8h30 à 18h30.

Alost, Bruxelles-Schuman (les jours de semaine), Braine-l'Alleud, Denderleeuw, Eupen, Gand-Dampoort, Gembloux, Herentals, La Louvière-Sud, Libramont, Lierre, Louvain-la-Neuve Université, Roulers, Saint-Nicolas, Tournai, Turnhout, Verviers-Central, Vilvorde, Waterloo.

On peut retirer les billets de trains internationaux achetés et payés sur le site de SNCB Europe, via le Contact Center SNCB Europe au +32 (0)70 79 79 79 ou auprès d'une agence de voyage accréditée par SNCB Europe.

Les billets achetés dans ces conditions peuvent être retirés dans les gares précitées et dans **les 42 gares suivantes** :

Aalter, Aarschot, Ans, Ath, Audenarde, Blankenberge, Braine-le-Compte, Ciney, Deinze, De Pinte, Diest, Enghien, Geel, Genk, Genval, Hal, Huy, Izegem, Kapellen, Knokke, La Hulpe, La Panne, Liège-Palais, Lokeren, Mol, Marloie, Mouscron, Nivelles, Rixensart, Saint-Trond, Soignies, Termonde, Tielt, Tirlemont, Tubize, Visé, Waregem, Waremmme, Wavre, Wetteren, Ypres, Zottegem.

Pour rappel : pour recourir aux services des vendeurs professionnels de la SNCB ou d'une agence de voyage accréditée (en gare ou au call-center téléphonique), il est réclamé des frais d'ouverture d'un dossier. Ces frais de dossier s'élèvent (TVA comprise) à :

- **7,00 €** pour l'achat et la réservation de trajets en trains à grande vitesse ou de trains de nuit.
- **3,50€** pour l'achat de billets pour des trajets en trains internationaux de jour classiques (sauf Lille, Luxembourg et petits trajets transfrontaliers : pas de frais de dossier).

Attention : ces frais s'entendent par dossier (et non par billet) et ne sont pas d'application en cas de réservation via le site www.sncb-europe.com .

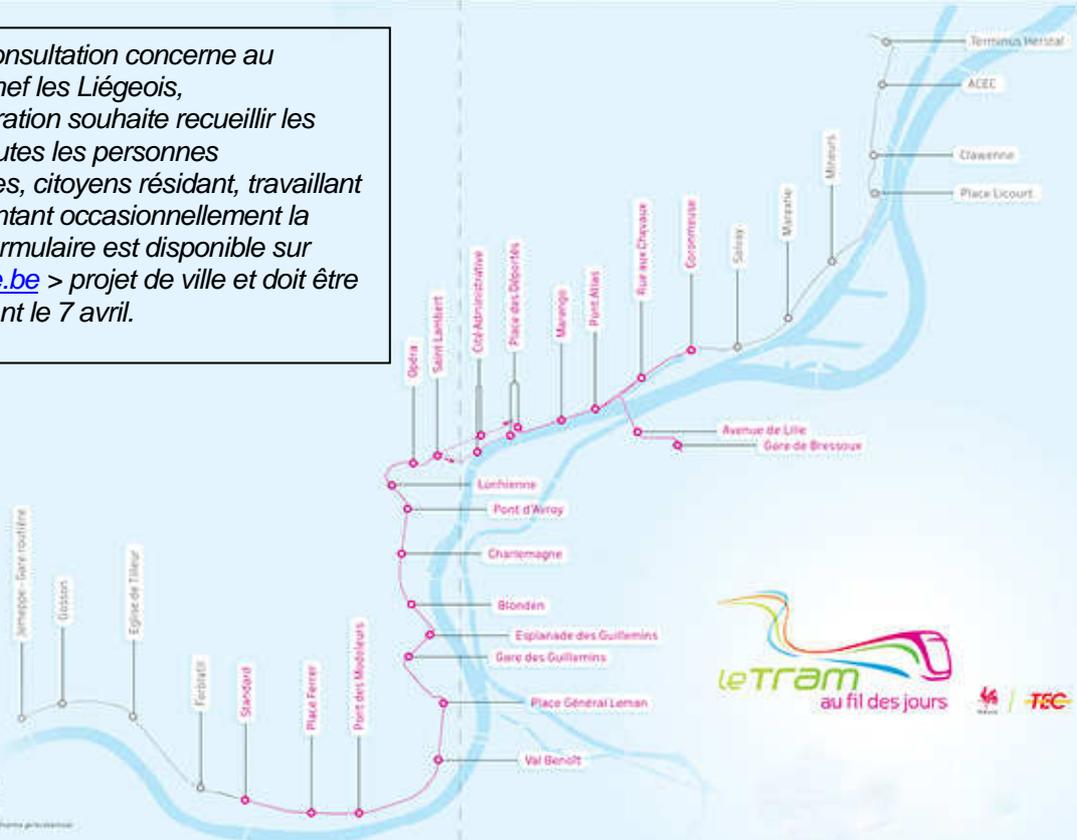
Les titres commandés par internet ou le call center peuvent être livrés à domicile moyennant paiement d'un droit de **10€** et un délai de **10 jours**.

« Liège, une ville où l'on se déplace efficacement »

La ville de Liège organise une nouvelle consultation de la population à propos de son projet de ville 2012-2022. La ville rappelle que, sur son territoire, 22 kilomètres de sites propres et bandes bus dont 4 kilomètres ont été créés depuis 2007. Le nombre de voyageurs n'a pas cessé d'augmenter. Chaque jour plus de 2000 bus voyagent entre la gare des Guillemins et la place Saint-Lambert et plus de 3000 bus arrivent et partent dans les 4 terminus du centre-ville. Le transport public des bus a atteint ses limites, c'est pourquoi le tram viendra renforcer l'offre de transport dans la ville de Liège. Chaque tram liégeois aura la capacité de transporter jusqu'à 300 personnes soit l'équivalent de 2 bus articulés classiques. L'accessibilité aux PMR est plus facile que pour les bus vu que les quais sont à la même hauteur que le plancher du tram. Le tram, grâce à son alimentation électrique, diminuera la pollution urbaine. Cette arrivée ne signifie pas la suppression des bus. Au contraire, les lignes actuelles seront réorganisées (par ex. la ligne 4, en rive droite et la ligne 1, au cœur du quartier Saint-Léonard, resteront des lignes de proximité). Des endroits d'échanges « bus-tram » seront créés pour passer facilement de l'un à l'autre.



Si cette consultation concerne au premier chef les Liégeois, l'Administration souhaite recueillir les avis de toutes les personnes concernées, citoyens résidant, travaillant ou fréquentant occasionnellement la ville. Le formulaire est disponible sur www.liège.be > projet de ville et doit être rentré avant le 7 avril.





Une connaissance a voulu prendre un abonnement d'un mois, sur la ligne 451 Charleroi - Philippeville, à la maison Tec de la gare de Charleroi. Ce sont les nouveaux abonnements avec le nouveau système Tec It easy ! Et la ligne 451, Charleroi - Philippeville, appartient à Tec Namur.

Mais patatra, au Tec de la gare de Charleroi, on ne parvient pas à lui confectionner ce nouvel abonnement pour une ligne du Tec Namur ! On lui recommande de ce rendre à Namur. Ce qui n'est pas facile pour quelqu'un qui n'a pas de voiture. Pas contente, notre cliente des Tec insiste Elle se rend à la maison mère de Tec Charleroi. Là on met sur la piste les meilleurs spécialistes.

Elle fait appel aux responsables. On remonte dans la hiérarchie de Tec Charleroi. Et là, on fini par lui avouer que le nouveau système ne permet pas au Tec Charleroi de faire cet abonnement. C'est la faute à l'informatique ! Par contre, on lui signale qu'au Delhaize, on pourra lui confectionner cet abonnement ! ?? Car le système installé dans les magasins est différent de celui installé dans les TEC ! Sauf bien entendu que le Delhaize n'est pas habilité à faire les réductions (ex famille nombreuse, etc...) Et donc incroyable cette cliente des Tec a fini par obtenir par un magasin un service TEC, que Tec Charleroi n'a pas la possibilité de lui offrir. Évidemment, si en plus elle avait des réductions à faire valoir, elle aurait du absolument prendre le train jusque Namur. Tec It Easy, pas si Easy que cela.

Claude, le 15-02-13
sur notre forum

5 euros, c'est le nouveau tarif depuis le 1er février 2013 pour un trajet simple de la gare à l'aéroport de Charleroi avec la ligne A du TEC. C'est bien cher pour un service avec une fréquence minable : un bus par heure seulement le week-end et aux 30 minutes à peine du lundi au vendredi. En dix ans, le nombre de passagers aériens a été multiplié par 5 pour dépasser les 6 millions en 2012. Un beau succès pour les autorités wallonnes mais rien n'a été fait pour améliorer les transports en commun de/vers le désormais grand aéroport wallon.

Pire, il y a moins de bus qu'à l'époque de l'ancien terminal qui pouvait être également rejoint avec le bus 68. Et depuis 2 ans, les tarifs normaux ne sont plus valables dans les bus de la ligne A. Les autorités wallonnes ont trouvé des nouveaux pigeons à plumer dirait-on.

Benoît le 02-02-2013
sur notre forum

C'est un gros budget, oui, surtout en ces temps de crise. J'étais contre le projet des Guillemins avec son coût faramineux mais prenant le Thalys presque toute les semaines depuis cette gare je ne peux que constater le redynamisme du quartier et surtout j'ai pu me rendre compte que les gens venaient du monde entier à Liège grâce à la gare et en profitaient pour visiter la ville avec les impacts positifs sur le commerce local. Pour revenir à la gare de Mons, je dirais oui mais peut-être avec un projet en 2 étapes pour étaler l'impact budgétaire sur plus de temps.

Alphonse le 01-03-2013
par mail

Si je veux me rendre le dimanche de Bérisménil à Marche, je prends le bus 15/2 à 14.44 pour La Roche où j'arrive à 15.02 mais dois attendre jusqu'à 17.03 pour le bus 15 correspondant vers Marche, arrivée 17.26 Le trajet, attente y comprise, dure presque 3h. Cela signifie-t-il que je dois payer 2 tickets horizon ? Ou peut-on déduire l'attente, ce qui réduit les voyages à 42 minutes en total = 1 ticket horizon ? Supposons que la correspondance théorique se ferait à 15.40 cela coûterait-il 1 ticket horizon ? (à l'arrivée la durée dépasse donc 1 heure) Supposons que la correspondance pratique (par un retard) se ferait à 15.50 cela coûterait-il 2 tickets horizon ?

Angela le 05-02-2013
sur notre forum

Passages à niveau

En 2012, 13 personnes ont perdu la vie sur un passage à niveau belge. Le nombre de victimes est en nette augmentation. Selon le gestionnaire du réseau ferroviaire, les usagers de la route ne respectent pas suffisamment les barrières de sécurité et la signalisation. Au 1^{er} janvier 2013, le réseau ferroviaire comptait 1857 passages à niveau en service. En 2012, Infrabel a investi 23 millions d'euros dans la suppression et le renouvellement des passages à niveau du réseau ferroviaire.

SNCB : moins de grèves sauvages en 2012

En 2012, la SNCB a connu 15 grèves contre 22 en 2011 et a été confrontée à 10 actions spontanées illégitimes. C'est une de moins qu'en 2011. Le rail belge a été pénalisé par un total de 66 grèves entre 2009 et 2012 dont 34 sont jugées illégitimes par la société au regard de l'accord social. Cela signifie que les syndicats n'ont pas averti, par recommandé, la direction 10 jours à l'avance.

Nouveau ministre des Entreprises Publiques

Jean-Pascal Labille a prêté serment entre les mains du roi, en tant que nouveau ministre des Entreprises Publiques. Ce Liégeois de 51 ans, diplômé de HEC Liège, ci-devant secrétaire général de la Mutualité Socialiste remplace Paul Magnette, qui quitte le gouvernement fédéral au profit du mayorat de Charleroi.

Action des Ecolos le 14 février 2013

La Saint-Valentin est une action originale organisée depuis 12 ans par Ecolo. Pour les Ecolos, il est nécessaire d'investir dans les transports publics. Voici leurs revendications : l'amélioration de la ponctualité et de la sécurité, une place assise pour tous, l'élargissement de l'offre des trains par plus de fréquences, la réouverture de lignes, de gares et de points d'arrêts là où cela se justifie par le nombre de passagers. Le ras-le-bol des navetteurs est légitime.

Agressions des accompagnateurs de trains

Le nombre d'agressions physiques contre des accompagnateurs de trains n'a cessé de croître depuis 2008, passant de 243 cette année-là à 476 en 2011. Dans 24% des cas les victimes de violences physiques étaient des femmes, 76% étaient des hommes.

Feux rouges grillés

Une baisse de 13% a été constatée en 2012 par rapport à 2011. 117 feux rouges ont été grillés par les trains SNCB en 2012 dont 75 sur voies principales.

La SNCB devra t'elle indemniser en cas de neige ?

Pour le moment, les clients de la SNCB sont indemnisés à 100% en cas de retard de 60 min. minimum. Mais dans le cas de ce mardi 12 mars, il s'agissait d'un cas de force majeure donc aucune compensation. Rappelons que c'est la SNCB elle-même qui décide si c'est un cas de force majeur ou pas. Mais d'après l'avocat général de la Cour de

justice européenne, M. Jääskinen, les voyageurs ont droit au remboursement partiel de leur billet en cas de retard significatif, même si ce retard est dû à un cas de force majeure. Du côté de la SNCB, on ne s'alarme pas tant qu'une décision définitive n'est pas prise.

Chaos dans les transports publics à cause de la neige

Du côté des TEC wallons, uniquement les bus de Verviers et du sud du Luxembourg sont sortis des dépôts. Ailleurs, il a fallu attendre la fin de matinée pour que le trafic reprenne son cours habituel. Idem à la SNCB, de nombreux trains ont connu des retards tout au long de la journée. Le trafic international (Thalys, Eurostar) a également beaucoup souffert de la situation. En cause des aiguillages gelés et des résistances électriques qui ont lâché. Le Ministre des entreprises publiques, Jean-Paul Labille, veut tirer leçon de cette journée en matière de gestion du trafic et en terme de diffusion des informations aux voyageurs.

Les gares de Mons, Namur et Charleroi au MIPIM

Le MIPIM est le marché international des professionnels de l'immobilier. Il se tenait cette année à Cannes du 13 au 15 mars. Eurogare y a présenté les gares de Mons, Namur et Charleroi. Ce sont les terrains aux alentours des gares appartenant à la SNCB qui sont susceptibles d'intéresser les investisseurs présents à Cannes. Mais c'est surtout de la gare de Charleroi dont il fut question. Les aménagements prévus devraient permettre de donner une nouvelle impulsion à la ville basse.

BULLETIN D'ADHESION

Rejoignez notre action ! Cinq 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.**

Veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Nom : Prénom :

Adresse :

Date et signature :

Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :

Téléphone : Fax :

GSM : e-mail :

Ligne(s) empruntée(s) :

SNCB : TEC :

DE LIJN : STIB :

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

La cotisation est à verser sur le compte **IBAN BE21 0013 3078 2103 BIC GEBABEBB** de l'ACTP.



En cette période hivernale, les usagers du TEC LV aux Guillemins n'ont pas été gâtés. On promet une gare confortable (?) pour le 15 avril.

Avec le soutien de



ACTP asbl

Place des Guillemins, 17/B25

4000 Liège