

SOMMAIRE

La ponctualité des trains en 2014	2-3
Buizingen, 5 ans après	4
Zoom sur les gares en travaux	5-7
Au TEC, la carte MOBIB s'installe : vers la simplicité	8/12
Le Thalys « wallon » victime collatérale du retrait de son homologue flamand	9
En bref	10-11
Bulletin d'adhésion	12

En annexe, se trouve notre nouveau dossier de janvier 2015 « Liaisons TEC vers Bruxelles : Ligne E Eghezée-Wavre-Bruxelles. »



Le Plan de Transport, enfin sur les rails?

À l'égal du climat social de fin d'année, l'introduction du nouveau Plan de Transport SNCB aura fait grincer des dents. Les critiques auxquelles il donne lieu fusent toujours et, si de faibles ajustements ont été consentis, les voyageurs sont en droit de se poser la question suivante : ses **objectifs** sont-ils **atteints**?

Certaines relations ont été améliorées. Des villes comme Gand, Liège ou Namur voient ainsi leurs connexions à **Bruxelles** multipliées. À l'inverse, des lignes plutôt **rurales** perdent des dessertes et apparaissent si affaiblies que leur maintien semble compromis. Certains usagers sont contraints de se détourner de l'offre ferroviaire pour assurer leur besoin de transport.

La **ponctualité**, conséquence attendue du Plan de Transport, a vu son taux croître en 2015. Pour y parvenir, la SNCB a **augmenté le temps de parcours** de bon nombre de relations, or le matériel roulant nouvellement acquis est susceptible de relever la vitesse commerciale par ses accélérations.

Si les moyennes de ponctualité s'améliorent légèrement, que dire de la circulation à **Bruxelles-Central** en heure de pointe matinale? Trois mois après la mise en application du Plan de Transport, la situation n'est toujours pas sous contrôle, avec des **retards** pour près de **deux trains sur trois** ; un score¹ médiocre, pourtant plus élevé que celui de décembre (26%). Février a à peine connu mieux, avec 39%. La jonction ne permet pas d'écouler un trafic de **75 trains**, voire plus, en heures de pointe. En heures creuses, les quelques 55 trains peuvent y passer sans problèmes.

À l'avenir, comment le réseau pourra-t-il digérer l'**augmentation de fréquence** sur les **lignes RER** ? Dans quelle mesure le tunnel Schumann-Josaphat contribuera-t-il à la fluidité du trafic ?

La SNCB espère avoir rempli 90% des objectifs du RER fin 2017, ceux-ci étant aujourd'hui remplis à 62%.

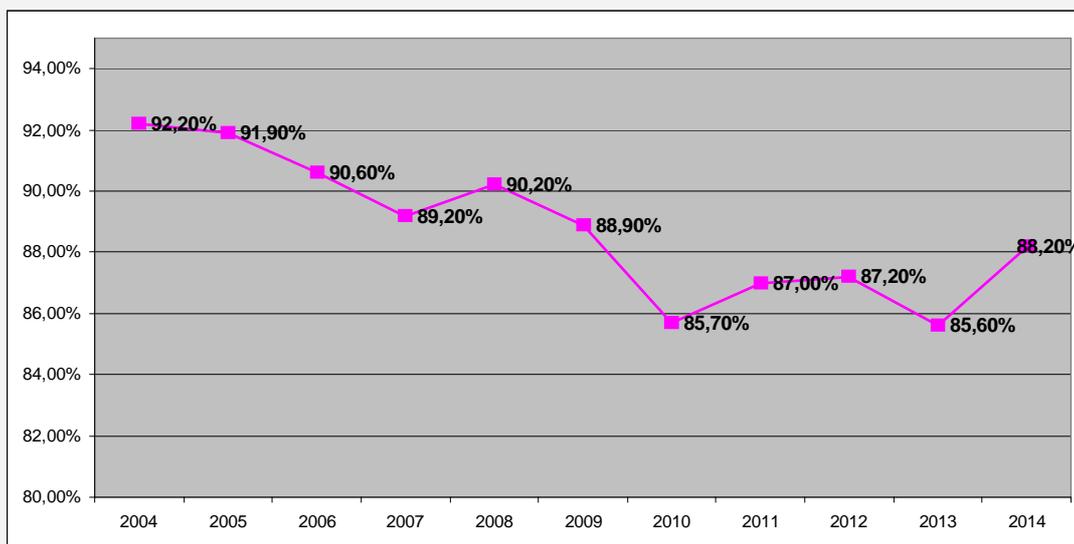
¹ Moyennes calculées à partir de relevés effectués le 15 du mois

Ponctualité des trains en 2014

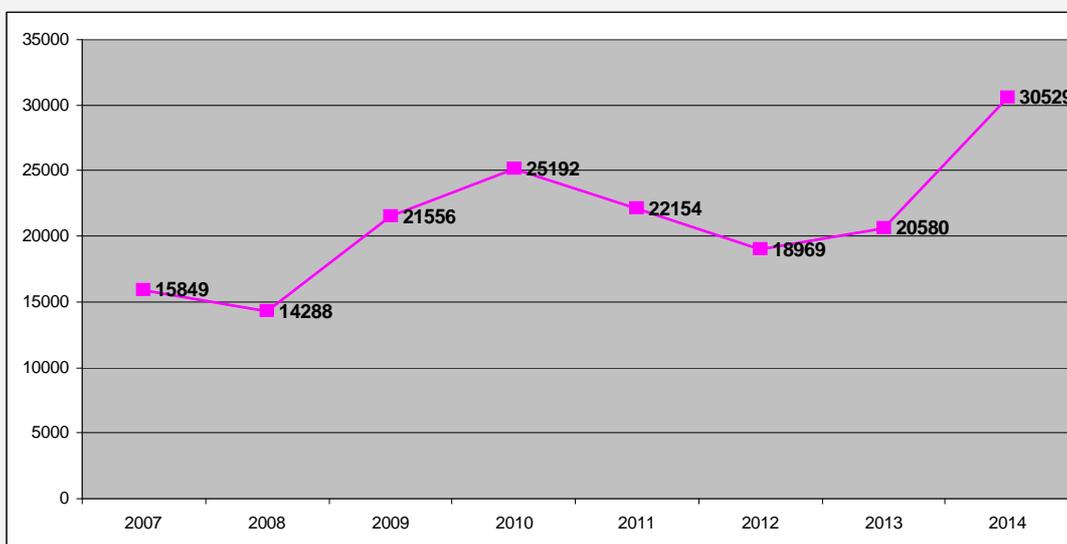
La ponctualité des trains a atteint son meilleur niveau depuis cinq ans. En 2014, 88,20% des trains sont arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de six minutes. Depuis 2004, la ponctualité n'a cessé de se dégrader. Cette dégradation paraît cependant se stabiliser. Si 2013 a connu un minimum absolu (85,6%), 2014 accuse une légère amélioration. Les chiffres de décembre ont toutefois été moins bons qu'en 2013, malgré la clémence de l'hiver.

La ministre veut obliger l'opérateur SNCB et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel à respecter leurs contrats de gestion en intégrant dans ceux-ci des indicateurs de performance (KPI). *« Ils seront peu nombreux, mais pertinents. La rémunération variable du haut management sera davantage liée à ces KPI, en ce compris la ponctualité du trafic ferroviaire »*, peut-on lire dans la note que Jacqueline Galant a présenté au parlement.

La ministre fédérale de la Mobilité Jacqueline Galant (MR) entend lier davantage la rémunération des patrons du groupe SNCB à des indicateurs de performance, en ce compris la ponctualité des trains, et assurer la continuité du service en cas de grève, ressort-il de sa note de politique générale, que L'Echo et De Tijd relaient.



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



Nombre de trains supprimés par an depuis 2007. En 2014, 35% des trains supprimés en décembre.

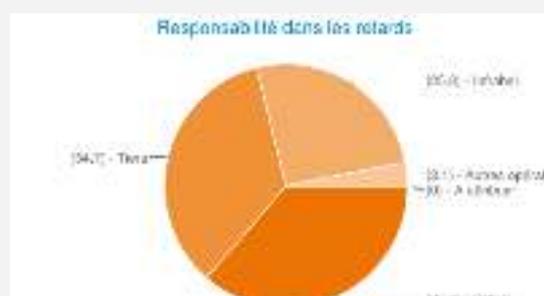
Quelle est la ponctualité des différentes catégories de trains ?

	2013	2014
Trains IC	80,60%	84,50%
Trains IR	85,90%	88,70%
Trains L (CityRail compris)	88,70%	90,50%
Trains P	80,00%	83,10%

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

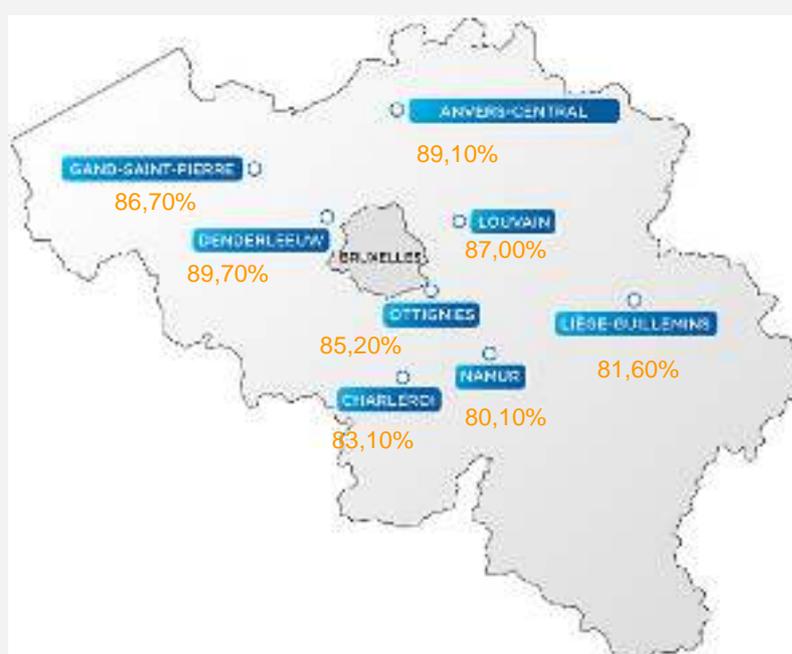
Les causes de retard les plus importantes sont :

- Le matériel SNCB
- Les dérangements à l'infrastructure
- Manifestations nationales et actions sociales
- Les heurts de personnes
- Les personnes le long des voies



2014				
	Heure de pointe matinale	Heure de pointe vespérale	Week-ends	Heures creuses
Trains IC	85,10%	78,10%	87,80%	84,40%
Trains IR	85,90%	84,60%	92,10%	88,70%
Trains L (cityRail compris)	88,50%	87,30%	93,40%	90,90%
Trains P	84,30%	81,30%	85,70%	84,90%

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, Liège et Namur sont les seules à ne pas progresser en 2014.

Source : Infrabel

Buizingen, 5 ans après !

Le 15 février 2010 à 8h28, deux trains entrent en collision à hauteur de Buizingen, sur la ligne 96. Plusieurs centaines de passagers sont à bord des deux convois : l'un se rendait de Quiévrain à Liège, l'autre de Louvain à Braine-le-Comte.

Cette tragédie marquera l'histoire ferroviaire belge. Elle a mis en évidence de profonds manquements en matière de sécurité sur le rail. Cinq ans après la catastrophe ferroviaire de Buizingen qui a fait 19 morts et 162 blessés, où en est le programme de sécurisation du réseau belge ?



La SNCB a pratiquement terminé l'installation du système de sécurité TBL1+ sur tous ses trains et a pris de l'avance dans l'installation du futur système de sécurité qui devrait équiper l'ensemble du réseau de l'Union européenne en 2025. Mais le plan d'économie imposé par le Gouvernement Michel risque de menacer d'autres aspects de la sécurité du rail.

99% du réseau et des trains seront équipés du système de freinage automatique « TBL1+ » d'ici la fin 2015. C'était l'engagement d'Infrabel qui aura mené sa mission à bien. L'investissement de 320 millions d'euros aura mis 4 ans à se concrétiser.



Une balise TBL1+/ETCS

Avant Buizingen, le réseau belge n'était équipé d'aucun système de freinage automatique.

L'étape suivante, c'est le système européen ETCS qui permet, lui, de contrôler la vitesse du train tout au long de son trajet. Infrabel en a déjà équipé 900km de voies et tout le réseau devrait l'être d'ici 2022.

Mariane Lerouge, responsable de CSC Transcom a eu connaissance du budget 2015. Un budget qui comporte des points inquiétants selon elle : « *La sécurité, c'est un concept global. Il n'y a pas que des systèmes de freinage, il y a aussi le rôle du personnel. Or, le budget 2015 parle de la suppression de 550 postes de travail, dont certains sont liés à la sécurité. On y retrouve aussi des reports d'investissement sur la moitié des containers, le report du renouvellement de voies pourtant en état critique, le report d'investissement en matière d'équipements électriques. Bref, une série de mesures d'économie qui affecteront la sécurité.* »



Cette stèle est érigée sur la place communale de Buizingen. Le nom des 19 victimes y est gravé, avec une épitaphe enfin acceptée par le comité d'organisation des cérémonies annuelles, après trois années de tergiversations. "Pour que plus jamais le train ne soit la fin du voyage".



Placement du TBL1+ sur les locomotives et automotrices

Zoom sur les gares en travaux

1/ La gare de Mons

La nouvelle gare, signée Calatrava, devrait être inaugurée dans deux ans, si tout va bien. Mons 2015 accueille donc ses visiteurs et ses navetteurs dans une gare en chantier, ce qui inquiète certains montois et rend perplexes quelques touristes.

« En raison des économies budgétaires imposées par le gouvernement en 2015 et des différents programmes d'infrastructures ferroviaires, Infrabel a dû procéder à un exercice d'arbitrage pour le budget d'investissement 2015. Il en ressort que, malheureusement, les besoins budgétaires 2015 pour la gare de Mons n'ont pu être rencontrés. Il est demandé au maître d'ouvrage de ralentir la cadence en fonction du budget alloué sur l'année, soit quelque 46 millions d'euros. » d'après Infrabel.



La gare de Mons avant les travaux



La gare de Mons durant les travaux



Zoom sur les gares en travaux (suite)

En Belgique, depuis vingt ans, tous les projets de grande gare nouvelle ou rénovée réalisés ou en cours de réalisation s'appuient sur deux principes fondamentaux : rendre les gares translatives (c-à-d faire en sorte qu'elles rétablissent le lien entre les quartiers que les voies ferrées ont séparés) et développer la co-modalité (c-à-d l'interconnexion entre les divers modes de transport). La gare de Mons répondra pleinement à ce double objectif .

L'objectif de co-modalité y est rencontré puisque la gare n'est plus seulement ferroviaire, elle est aussi routière. En effet, à côté des trois quais exclusivement « chemin de fer », elle intègre côté ville, un quai partagé entre les bus et les trains et un quai partagé entre les bus, les véhicules privés (dépose-minute) et les taxis. Les cinq quais sont longs de 350 mètres et larges de 8,50 mètres ce qui permet une grande fluidité pour l'embarquement/débarquement des voyageurs.

La gare sera équipée de deux parkings souterrains. L'un de près de 500 places, côté ville et l'autre de 360 places. Ces deux parkings mettent également à disposition des espaces libres et sécurisés pour les vélos tandis qu'un atelier-vélos est localisé dans le parking côté ville.

La gare-passerelle enjambe le site ferroviaire. C'est dans le corps de la passerelle que seront rassemblés les services aux voyageurs (centres de voyages, etc...) et les commerces. La nouvelle gare accueillera également une crèche.

La passerelle est reliée à chaque quai par des ascenseurs, des escaliers mécaniques montants et descendants et par des escaliers fixes. Ascenseurs, escalators et escaliers fixes assurent également la jonction avec les parkings.



Le projet de la gare, d'ici deux ans (Source : Eurogare)

2/ La gare d'Ottignies

La SNCB et le groupe industriel CFE, les deux principaux propriétaires du site, développeront chacun un projet mixte comprenant des logements, du commerce et des bureaux. « Dans un premier temps, il s'agit d'un projet de dynamisation de la gare qui est sous-dimensionnée et inadaptée. De plus, l'accessibilité est un réel handicap. Les principaux changements sont une esplanade deux fois plus grande que l'actuelle qui sera entourée de commerces, de bureaux et de logements. L'esplanade sera au niveau q du rond-point de l'avenue des Combattants, permettant notamment la création d'un tunnel à la place du passage à niveau et un meilleur accès vers un parking à étages de 1000 places qui sera aménagé sur le site des Droits de l'Homme. La gare, quant à elle, reculera d'une trentaine de mètres vers le nord.

Zoom sur les gares en travaux (suite)

3/ Cinq gares rénovées d'ici 2025 dans le Hainaut

La gare d'Ecaussinnes fait partie des projets que la SNCB compte voir aboutir. Les guichets de la SNCB ont déserté les lieux mais la commune souhaiterait donner une nouvelle vie à la salle et créer 100 places de parking supplémentaires.



La gare d'Ecaussinnes



La gare de La Louvière-Centre

Pour **La Louvière-Centre**, il est question d'une nouvelle gare et d'un parking de 450 places.

Un masterplan a été lancé pour la gare de **La Louvière-Sud** en collaboration avec la ville, la SRWT et les Tec pour une nouvelle gare des bus, un parking de capacité suffisante.



La gare de La Louvière-Sud



La gare classée de Binche

A **Binche**, la gare, bâtiment classé, pourrait connaître une nouvelle vie à travers un partenariat avec la Ville. Une extension du parking de la gare devrait être réalisée dans les cinq ans.

Enfin, à **Manage**, la ville et l'Idea (agence de développement économique du Borinage) envisagent une refonte de la mobilité des transports en commun avec des adaptations ultérieures de la gare de bus et des parkings.



La gare de Manage

Au TEC, la carte MOBIB s'installe : vers la simplicité ?

La carte Mobib : pour qui ?

Tous les usagers TEC sont concernés, qu'ils utilisent abonnements, cartes ou tickets unitaires. Sont compris les usagers entre 6 et 11 ans pour lesquels le transport est gratuit, ainsi que les aînés.

La carte Mobib : pour quoi ?

La carte Mobib, à terme, se veut le mode unique de paiement pour **tous les réseaux** de transport public **belges** : SNCB, TEC, STIB, De Lijn et futur réseau S bruxellois. STIB et SNCB l'utilisent déjà. Signalons son usage prévu pour d'autres opérateurs de mobilité : Cambio, Villo et Interparking.

Via ce projet, le TEC vise notamment à recueillir davantage d'informations sur les trajets qu'effectuent ses clients afin d'adapter au mieux son offre de transport.

Un autre objectif du projet est de limiter au maximum les transactions à bord afin d'augmenter la vitesse commerciale et de diminuer les risques d'agression pour vol.

Abonnements

La **carte à puce**, d'une validité de **5 ans**, coûte 5 euros. Désormais, tout nouvel abonnement TEC ou renouvellement d'abonnement passe par la carte Mobib. Elle remplace les anciens feuillets jetables et leur cartemère.

Dans un premier temps – jusqu'au printemps 2015 – les usagers doivent être en possession d'une carte Mobib nominative et d'un **ticket de validation** "papier". À terme, seule la carte Mobib sera nécessaire.

Cartes et tickets

Les titres habituels (cartes multi8 et multiflex, tickets unitaires) seront disponibles en **version jetable**, sous forme de tickets sans contact ; l'autre possibilité étant de **charger** ces mêmes titres soit **sur une carte MOBIB "classique"** ou sur une carte MOBIB "basic".



À gauche, la carte MOBIB permet de charger tout titre de transport, abonnements compris. À droite, la carte MOBIB "basic" permet de charger tout titre hors abonnement. La première est nominative, à l'inverse de la seconde. La version "basic" peut donc être prêtée, une possibilité intéressante par exemple pour l'usager occasionnel ou le touriste.

Chargement

L'opération s'effectuera via les "Self" (cf. photos ci-dessous), les e-shops, les espaces TEC et la fonction "easy pay", c'est-à-dire l'envoi d'un virement. Précisons qu'aucun lecteur de carte ne sera nécessaire pour recharger en ligne. L'utilisateur disposera d'un espace personnel sur le site www.infotec.be.

Aux points de vente TEC (librairies, etc.), le client pourra se fournir en titres jetables. Un avantage supposé de cette nouvelle procédure sera la fin des files interminables devant les Maisons de la Mobilité, caractéristiques des fins de mois et de leur cortège de renouvellements d'abonnements.

170 "Self" vont être installés en Wallonie et à Bruxelles. Seuls les renouvellements seront autorisés à partir de ces appareils. Les actuelles "aubettes" ne distribueront plus de titres de transport.



TEC a misé sur une visibilité maximum avec l'installation de ces « Self » rouge vif, prévus pour fonctionner dès le 21 avril.



Les « Self » n'accepteront que les paiements par carte bancaire ; un choix qui se justifie notamment par la crainte d'infractions visant à voler les recettes de l'appareil. Seul le renouvellement d'un titre pourra s'effectuer via les Self : pour l'obtention d'une carte, il sera nécessaire de se rendre à un point de vente TEC.

Le Thalys "wallon", victime collatérale du retrait de son homologue flamand

Si l'annonce récente de la suppression du Thalys "wallon" a donné lieu à divers débats politiques, l'ACTP s'inquiète du sort réservé aux voyageurs.

D'après les médias, le Thalys "wallon" réalise un taux d'occupation d'environ **50%**, avec des convois pouvant accueillir 371 passagers et réalisant un aller-retour quotidien.

Ce public important devra, dès le 1er avril 2015, trouver de nouvelles solutions de mobilité. Celles qu'offre la SNCB paraissent trop contraignantes pour pouvoir susciter l'adhésion des clients.

Rejoindre Paris depuis Namur, Charleroi ou Mons nécessitera un **détour par Bruxelles**, avec changement de train. Pour les clients habitués au confort du Thalys accessible depuis "leur" gare, un tel changement peut s'avérer décisif quant au choix d'une solution de transport. Souvent chargés de bagages, il est peu probable que ceux-ci consentent à une attente supplémentaire en gare du Midi.

Le tableau ci-dessous fournit un aperçu des allongements de temps de parcours entre le trajet du Thalys "wallon" et son remplaçant, le Thalys avec un préalable en IC jusque Bruxelles.

Les Montois sont les moins bien lotis, avec quasi 1h de temps de parcours supplémentaire. À Charleroi, le retour est plus affecté que l'aller, tandis qu'à Namur, une vingtaine de minutes sont à ajouter.

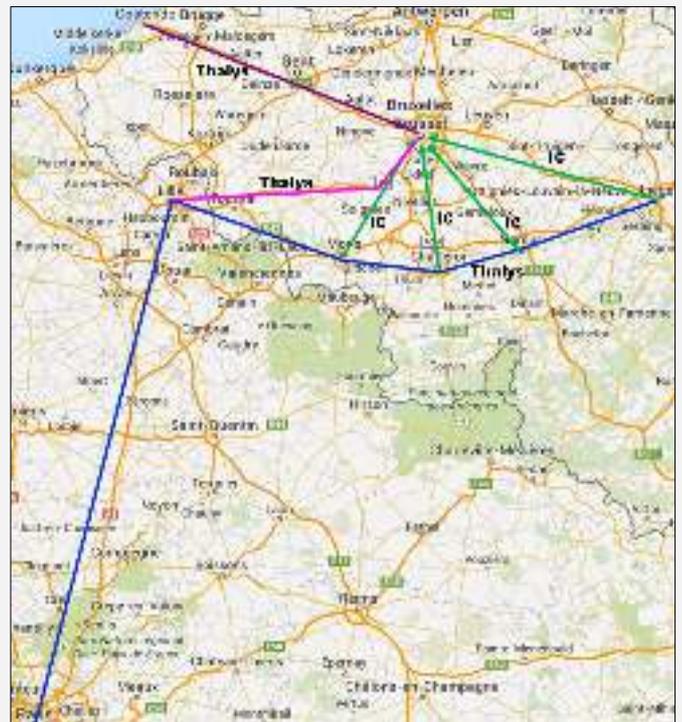
Les Liégeois pâtissent moins de cette situation car d'autres relations directes vers Paris, via Bruxelles, existent déjà. Ainsi s'explique le taux de fréquentation du Thalys wallon à Liège, proportionnellement bas comparé aux autres gares wallonnes.

Si aucune offre attractive ne vient supplanter l'abandon du Thalys, la probabilité de voir ce public se désintéresser de l'offre ferroviaire est grande.

Il est affligeant de constater l'impuissance des représentants francophones face à une manifeste injustice perpétrée au nom de l'équité communautaire. En effet, le Thalys wallon est surtout victime de l'insuccès et de la suppression de son homologue ostendais, dont l'occupation était nettement moins importante.

Le manque de rentabilité du Thalys wallon est couramment avancé pour justifier sa suppression. Les "coûts d'exploitation par voyageur" sont jugés trop importants. Pourtant, si certains coûts disparaissent effectivement en supprimant la liaison (énergie, etc.), une série d'autres, indépendants de la circulation des trains, demeure (salaires des signaleurs, etc.). En bref: il est très peu probable que l'économie réalisée en supprimant le Thalys wallon renfloue les caisses à hauteur des coûts annoncés.

<i>Aller Retour</i>	<i>Thalys "wallon"</i>	<i>Thalys via Bruxelles</i>	<i>Différence de temps de parcours</i>
Namur	A: 2h24 R: 2h24	A: 2h50 R: 2h45	A: 26' R: 21'
Charleroi	A: 1h52 R: 1h52	A: 2h22 R: 2h35	A: 30' R: 43'
Mons	A: 1h21 R: 1h21	A: 2h15 R: 2h15	A: 54' R: 54'



Ouverture en automne du Train World

Train World, le musée national du train de la SNCB à la gare de Schaerbeek, ouvrira ses portes durant l'automne 2015. La première pierre du musée avait été posée en 2012 et on évoquait une ouverture en 2014.

Le musée présentera les pièces les plus prestigieuses de l'histoire ferroviaire belge comme des locomotives à vapeur, diesel, des archives, photos et films. Il s'étendra sur une superficie de 8000m² jouxtant la salle des pas perdus de la gare historique de 1913.

L'objectif est d'attirer 100 000 visiteurs par an à terme. Vingt millions d'euros ont été investis dans ce projet pour la rénovation de l'ancienne gare de Schaerbeek et la construction d'un nouveau bâtiment.



Arrivée en gare à Schaerbeek de la locomotive 10012

Jacqueline Galant et Jo Cornu envisagent d'augmenter le tarif des billets de train aux heures de pointe.

L'information provient des journaux L'Echo et De Tijd. La ministre de la Mobilité Jacqueline Galant et le patron de la SNCB auraient leur petite idée pour combler un peu le déficit de la SNCB et dissuader les clients de voyager en heure de pointe. Ils envisagent de faire payer les billets de train plus cher aux heures de pointe. La mesure serait prise pour 2016.

60 % des usagers de la SNCB voyagent entre 6h et 9h le matin et entre 15h et 19h l'après-midi.

Le financement du tram de Liège est remis en question

Le mécanisme de financement imaginé par la Région wallonne vient d'être recalé par Eurostat, l'organisme européen de surveillance des normes comptables des pouvoirs locaux. Selon ces autorités, la dépense de 380 millions d'euros devrait être inscrite en une fois dans le budget régional et non répartie sur plusieurs exercices.

Les travaux à la gare de Verviers finis en octobre 2016

Infrabel a entamé lundi 16 mars l'avant-dernière phase de l'important chantier effectué sur la ligne 37 en gare de Verviers. Le chantier est en cours depuis octobre 2013. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a d'abord procédé au rehaussement de la voûte du tunnel en démolissant cette dernière.

La phase de reconstruction de cette dalle de 2000m² va réellement débuter fin mars et sera terminée d'ici octobre 2015. Les travaux n'affecteront en rien le trafic ferroviaire, qui s'effectuera sur une voie lors de chaque phase. Tout devrait être terminé pour octobre 2016.

Trains Desiro, la SNCB réclame

La SNCB exige une indemnisation de 60 millions d'euros de la part du constructeur allemand Siemens Transport en raison des avaries techniques récurrentes que la société ferroviaire connaît avec les trains Desiro. « Malgré un programme d'améliorations de 80 points, les rames n'atteignent toujours pas le niveau de fiabilité exigé » déplore la ministre de la mobilité Jacqueline Galant.

L'offre ferroviaire suburbaine dans la zone de Bruxelles

L'offre ferroviaire suburbaine dans la zone de Bruxelles sera lancée en décembre 2015, avec l'ouverture du tunnel Schuman-Josephat, de la nouvelle gare de Gerموir (Ixelles) et la rénovation de la gare multimodale de Schuman, ont annoncé ce 23 mars la ministre de la mobilité, Jacqueline Galant et le CEO de la SNCB Jo Cornu. Le nouveau tunnel ferroviaire Schuman-Josephat sera ouvert le 13 décembre 2015. Il offrira notamment une connexion entre Namur et le ring ferroviaire et soulagera la jonction Nord-Midi. La nouvelle gare de Gerموir, entre Etterbeek et Bruxelles Luxembourg, sera desservie par les liaisons Grammont-Malines via le sud de la capitale et Louvain – Braine l'Alleud. La gare multimodale rénovée de Schuman permettra en outre d'améliorer la relation entre le quartier européen et Nivelles, Grammont, Hal ou encore Malines.

En décembre 2016, la nouvelle gare d'Arcades à Boitsfort permettra des liaisons supplémentaires. Fin 2017, l'offre en heures de pointe et du week-end sera élargie. L'offre ferroviaire suburbaine aura alors atteint 90% de son objectif contre 62% actuellement. Au total, la zone RER compte 141 gares, dont 103 connectées au métro, tram et bus.

Baisse d'usagers pour le TEC en 2014

« Les 5 sociétés régionales du TEC ont transporté 287 millions de voyageurs en 2014, en baisse de 10 millions par rapport à 2013.

Les abonnements sont eux en hausse de près de 3% et les grèves ont vu leur nombre baisser de 27% ainsi que le nombre d'agressions (33 contre 56 en 2013). » d'après Jean-Marc Vandembroucke, l'administrateur général de la SRWT.

Facilitez-vous l'accès aux gares de Genval et de Rixensart !

Du 2 février au 30 juin 2015, le TEC Brabant Wallon, en collaboration avec la commune de Rixensart, vous permet de découvrir gratuitement les navettes de Rixensart et de Genval (lignes 14 et 15). Pas moins de 26 circuits quotidiens partent, les jours ouvrables, de et vers les gares SNCB-RER de Rixensart et de Genval. Consultez les horaires sur infotec. Cette gratuité s'adresse aux nouveaux clients des lignes 14 et 15. Aucun remboursement n'est donc effectué sur les abonnements en cours.

Nouveau parking à Braine l'Alleud

Le second parking SNCB de la gare de Braine-l'Alleud est accessible depuis le 16 janvier 2015. Conçu et étudié par Eurogare, le nouveau parking souterrain, situé côté place Ste Anne, offre 415 places sur deux niveaux et un accès direct vers les quais de la gare. Il est sécurisé par des caméras.

La navette Mobiparcs débarque à Fernelmont

C'est une navette qui dessert le parc d'activité économique de Fernelmont, véritable solution de mobilité vers les parcs d'activité économique.

Circulation plus fluide vers la Côte

La circulation est plus fluide vers la Côte grâce au pont ferroviaire « Blauwe Toren ». Quelques kilomètres après la gare de Brugge, la ligne ferroviaire en direction de la Côte est scindée en 2 lignes, celle vers Blankenberge et celle vers Zeebrugge/Knokke. Actuellement, ces deux lignes ferroviaires fort fréquentées se croisent à niveau. Cette disposition génère un goulot d'étranglement. A l'endroit où les deux lignes se scindent, Infrabel a construit un viaduc moderne à voie unique. Dorénavant, une voie de la ligne Brugge-Blankenberge passera au-dessus de la ligne Bruges-Zeebrugge. Les trains ne se croiseront donc plus au même niveau. Cela améliorera la sécurité et la fluidité, et ce sera aussi un plus pour la ponctualité et la fluidité du trafic ferroviaire local.



Achat de nouveaux bus

Selon le ministre des transports Carlo Di Antonio, la SRWT achètera 142 nouveaux bus en 2015 pour un montant de 33,75 millions d'euros.

Ces achats correspondent à 114 autobus standards, 18 autobus articulés et dix autobus midi (dédiés aux zones urbaines). Les autobus standards et midi sont achetés auprès du constructeur belge Van Hool, les bus articulés auprès du constructeur allemand Evobus (groupe Daimler).

SNCB : Tarif à bord

Depuis le 1^{er} février, le « Tarif à bord » est entré en vigueur. Ceci concerne l'ensemble des voyageurs occasionnels et abonnés. Acheter votre billet dans le train, plutôt qu'aux nombreux canaux de vente que la SNCB met à votre disposition, coûtera automatiquement 7€ de plus. La volonté de la SNCB est de simplifier les règles de vente à bord des trains et d'alléger le travail des accompagnateurs.

Le plateau de la gare de Tournai en chantier

Des travaux sont programmés sur le plateau de la gare de Tournai durant six mois. La circulation et le stationnement seront interdits sur le plateau de la gare, sauf pour les bus TEC, les taxis, les fournisseurs ainsi que ceux qui souhaitent accéder au parking payant de la SNCB.

Diminution drastique des vols de câbles

Diminution de 73% sur les vols de câbles en 2014. Les actions conjointes menées par Infrabel, la SNCB et surtout la police et le gouvernement dans le cadre du Plan d'Action National contre les vols de câbles sont un franc succès.

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.

Suite de la page 8 « Au Tec, la carte MOBIB débarque »

Validation

Lors de l'embarquement, la carte sans contact (MOBIB ou ticket jetable) doit être passée **devant le valideur**. Le conseil donné par le TEC est de faire passer la carte sur la **partie inférieure de l'appareil**, afin de pouvoir lire ce que l'écran affiche. Celui-ci informe le client de l'acceptation ou du rejet du titre chargé sur la carte. Éventuellement, des instructions sont à suivre pour continuer ; rappelons que **l'écran est tactile et interactif**.

Les caractéristiques de la carte permettraient aux usagers de ne pas la sortir de leur sac ou de leur portefeuille lors de la validation ; cela reste à vérifier.

Vente à bord : le ticket unitaire

Les chauffeurs de bus pourront toujours vendre des **tickets** de dépannage, mais ils seront **plus coûteux** : **2,1 €** pour 1,9 € actuellement. Le but est de privilégier, désormais, la prévente. Ces tarifs entreront en vigueur dès le 21 avril.



Bien que cette photo circule largement comme exemple de validation, nous remarquerons que le geste illustré n'est pas celui recommandé par le TEC.

ACTP asbl

Place des Guillemins, 17/B25 – 4000 Liège

Tél./ fax : 04/233.67.57

E-mail : actp@skynet.be

Site : www.actp.be