

## SOMMAIRE

Busworld	2-4
Travaux en gare de Verviers	5
Infrabel remporte un European rail award	6
La ligne SNCB 162	7-8
Almex	9-11
Quoi de neuf au TEC ?	12-13
Courrier des lecteurs	14
En bref	15
Bulletin d'adhésion	16



### La grève de trop ?

Ainsi donc, en cette fin novembre, le TEC a connu sa 14<sup>ème</sup> grève de l'année. Ce mouvement a débuté à Liège. Des chauffeurs ayant, d'initiative, instauré une déviation pour éviter une zone de travaux ont été convoqués par la direction. Ce qui n'a pas plu au personnel et a provoqué une grève sauvage, déclenchée sans préavis et pourtant soutenue par deux ou trois syndicats.

A Charleroi, par solidarité, une action sauvage a paralysé sérieusement le service pendant 24 heures.

Les réactions ont été très vives tant de la part des usagers que des responsables administratifs et politiques. Dans son communiqué de presse, l'ACTP demande (une fois de plus) que des mesures soient prises pour que la législation soit respectée : toute grève doit faire l'objet d'un préavis et d'une concertation. Par ailleurs, si le droit de grève doit être préservé, le droit des usagers doit l'être également. L'ACTP demande que **toute** grève du service public soit interdite durant les heures de pointe matinales et vespérales. Cela permettrait à une bonne partie des travailleurs et des écoliers d'échapper à la prise d'otages dont ils sont trop souvent victimes.

L'année 2013 se termine sur des constats peu réjouissants : tant à la SNCB qu'aux TEC, les usagers ont été victimes de plusieurs grèves sauvages. A la SNCB, la ponctualité s'est encore dégradée. On nous promet, fin d'année un nouveau plan de transport qui devrait y remédier... moyennant une augmentation des temps de parcours. Et le tout agrémenté des traditionnelles augmentations tarifaires



## Busworld 2013

Le salon du transport routier de personnes a déroulé ses fastes bisannuels au Kortrijk-Expo du 18 au 23 octobre. Les plus grands constructeurs étaient au rendez-vous et présentaient leurs dernières nouveautés. La grande tendance est l'évolution vers l'électricité. Différentes solutions sont proposées pour l'alimentation des bus (urbains) électriques : par caténaire (trolleybus), par batteries, par condensateurs, par pile à combustible. Elles sont appliquées sur des bus ordinaires ou des bus à haut niveau de service. Excepté le trolleybus, solution classique éprouvée, les autres solutions sont en phase de développement et font l'objet de réalisations prototypes. Certaines sont même en exploitation expérimentale. Le trolleybus, encore utilisé (France, Suisse) est souvent décrié du point de vue urbanistique. Sa double caténaire est jugée inesthétique. Elle peut être évitée si le bus embarque une réserve d'énergie à bord d'accumulateurs ou de condensateurs. Cette énergie doit permettre de parcourir des tronçons au bout desquels se trouve une station de rechargement pour parcourir le tronçon suivant. Cette recharge doit se faire rapidement, pendant l'embarquement des voyageurs. Deux procédés peuvent être utilisés pour ce faire : par une connexion à une prise aérienne à partir de la toiture, ou par induction, en stationnant le bus sur une boucle noyée dans le sol.

En attendant l'évolution de ces produits, Bus World 2013 est bien le salon de l'hybridation que l'on retrouve sur tous les stands en différentes déclinaisons, pour bus classiques ou à haut niveau de service (BHNS), avec différentes sources d'énergie, la plus fréquente restant, pour l'heure, le diesel. A propos de diesel, tous les moteurs sont évidemment conformes à la norme Euro6.

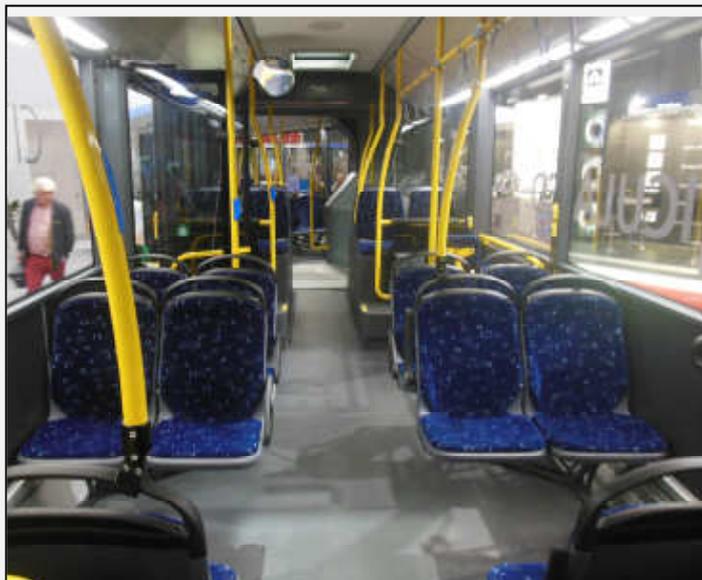


*Solaris, qui compte déjà une longue expérience de l'hybridation (voir aCtp-info de juin 2013) présente son bus électrique. L'alimentation de ce bus est assurée par des recharges faites à l'arrêt au moyen d'une connexion établie à partir de la toiture. Ce procédé, également utilisé par le constructeur HESS a été décrit dans le même numéro du bulletin. Ci-dessous, détail de l'alimentation d'un bus en stationnement*

*L'Urbano, dont l'intérieur est particulièrement accueillant, était présenté en version 18 mètres. Le moteur étant placé dans la remorque, le plancher bas est largement dégagé et l'accessibilité aux sièges est bonne.*



## Busworld 2013



Chez VDL, le Citea (bien connu en Belgique puisque près de 200 bus roulent chez nous) était présenté en version articulée dont l'intérieur (ci-dessus) est de bon aloi. Quant au bus de 12 mètres, il est maintenant disponible en version électrique, avec possibilité de différentes sources d'alimentation.



Irisbus, désormais Iveco, présentait l'Urbanway, version 2013 du Citelis. Le nouvel aménagement se veut plus accueillant pour les voyageurs et plus ergonomique pour le chauffeur. Noter la porte médiane louvoyante



### **Renouvellement de cotisation !**

***L'année se clôture, pensez à renouveler votre cotisation pour 2014 :***

***Membre ordinaire : 12 € (bulletin papier expédié par la poste)***

***Si vous ne souhaitez pas recevoir notre bulletin en version papier, la cotisation est réduite à 5 euros.***

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





VanHool présentait l'A308, véhicule électrique. Toutes les alimentations sont possibles. Pour la version rechargeable en station, le constructeur a choisi le système par induction, développé par Bombardier. L'ExquiCity (bus à haut niveau de service) était aussi présent. Ce véhicule qui ambitionne de rivaliser avec le tram roulera au Luxembourg. Comme sur les AG300, l'absence de plateforme en face de certaines portes ne facilite pas l'embarquement



Mais la vraie nouveauté était l'Ellisip présenté par Iveco comme le bus du futur : c'est surtout l'architecture du bus qui innove avec ses huit roues de petit diamètre. Le volume réduit des passages de roues permet une réorganisation de l'espace intérieur. Mais, revers de la médaille, cette organisation conduit à adosser de nombreux sièges aux longs-pans, ce qui est particulièrement inconfortable lors des démarrages et des freinages. Qui plus est, tous les sièges sont disposés sur des coffres. Pour se lever d'un tel siège, le voyageur devrait disposer d'une barre d'appui, ce qui n'est pas le cas pour certains sièges. Enfin, on notera le caractère spartiate de ces sièges, qui n'est vraiment pas adapté aux voiries wallonnes. Ce bus étant électrique, 4 moteurs sont disposés directement sur 4 des 8 roues ce qui évite les sujétions imposées par les transmissions mécaniques. Le confort des roues de petit diamètre reste à apprécier sur les divers revêtements routiers.



## Travaux en gare de Verviers

L'esplanade devant la gare de Verviers s'est transformée en un spectaculaire chantier à ciel ouvert depuis mi octobre.

Les travaux visent à rehausser d'une cinquantaine de centimètres la voûte du tunnel située sous l'esplanade ainsi que les caténaires afin de permettre le passage de trains à double étage (avec des voitures de type M6) sur la ligne reliant Eupen à Ostende. Si le chantier ne devrait pas perturber le trafic ferroviaire, l'accès aux voies sera tout de même quelque peu chamboulé par la destruction des dalles de béton qui recouvraient l'esplanade. Infrabel a divisé les travaux en trois phases, une technique qui assure aux voyageurs un roulement des trains sur les autres voies. Les premiers trains à double étage devraient entrer en gare de Verviers le 15 décembre prochain. Deux relations par jour (pour commencer) seront effectuées avec ce matériel récent.

Cela a pris dix années et un investissement global de 25 millions d'euros pour rénover les 27 tunnels et les 25 ponts que comptent les 40km de voies ferrées serpentant le long de la vallée de la Vesdre.



Les arrêts de bus sont déplacés notamment rue de Bruxelles

Quant aux bus qui occupaient habituellement les lieux, ils ont été déplacés depuis le 1<sup>er</sup> octobre rue de Bruxelles. Actuellement, aucune décision n'a été prise sur la nouvelle réimplantation de la gare des bus.



Panneau indiquant les arrêts reportés



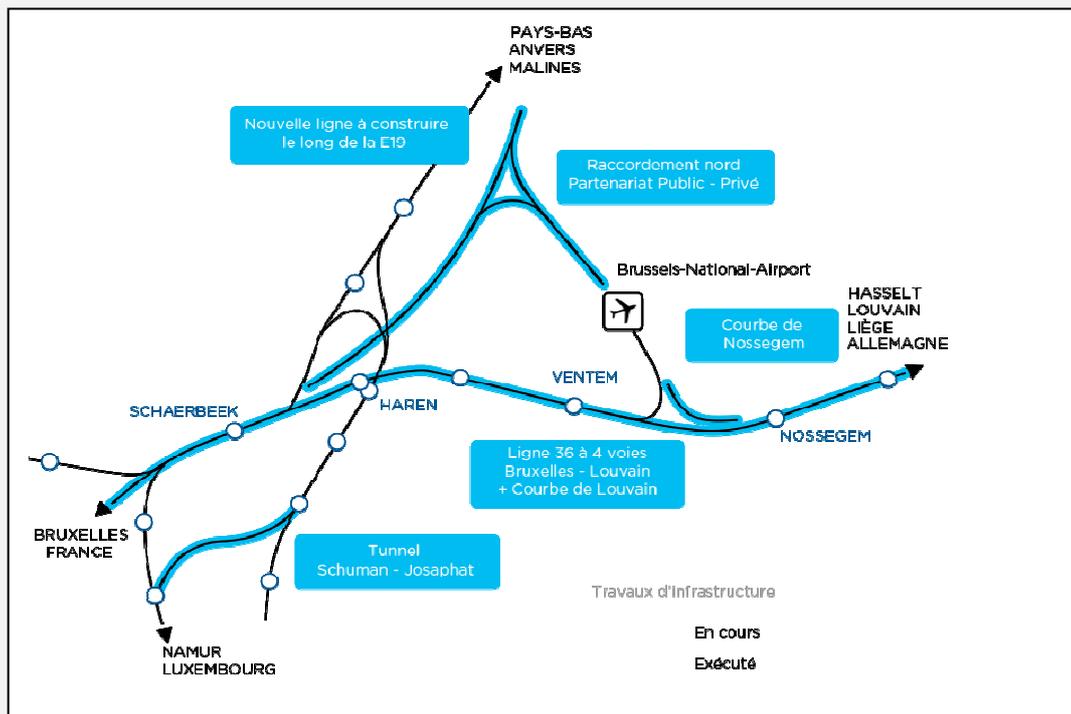
La façade de la gare avec avant-plan l'ancienne gare des bus



Rue de Bruxelles, un accès aux quais provisoire a été installé



## Infrabel remporte un European Rail Award



Infrabel a décroché le 13 novembre 2013 un « European Rail Award ». Cette distinction récompense et encourage l'innovation dans le secteur ferroviaire, promeut l'interopérabilité et propage les meilleures pratiques dans toute l'Europe.

Diabolo, le désenclavement ferroviaire nord de Brussels airport, qui est en service commercialement depuis le 10 juin 2012, a remporté le prix de la catégorie « Meilleure intégration européenne ».

« Grâce à cette liaison ferroviaire stratégique, Bruxelles et l'aéroport sont désormais reliés aux principaux axes intérieurs du réseau belge, mais aussi aux diverses villes européennes via les axes ferroviaires internationaux Amsterdam-Bruxelles-Paris et Francfort-Liège-Bruxelles-Paris. Brussels airport peut ainsi se développer pour devenir l'un des aéroports les mieux desservis par le rail en Europe. » précise Luc Lallemand, CEO d'Infrabel.

Diabolo favorise en outre la transformation de l'aéroport en l'un des principaux pôles économiques et industriels de Belgique. Diabolo constituait aussi le premier partenariat public-privé pour le secteur ferroviaire belge. L'investissement total s'est élevé à 678 millions d'euros. Le partenaire privé, Northern Diabolo, prélève une surtaxe sur tout voyage en train au départ ou à destination de l'aéroport.



*Le pont ferroviaire enjambant l'E19 à Schaerbeek*



*Le viaduc Iris en direction de Schaerbeek*



## La ligne SNCB 162

Le conseil communal de la ville de Namur a approuvé en date du 17 octobre 2013 la motion relative à la desserte des points d'arrêts locaux sur la ligne SNCB 162 (Namur-Arlon).

VILLE DE NAMUR  
SECRETARIAT GENERAL

### EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS Conseil Communal

Séance du 17 octobre 2013

#### 146 quinquies Motion relative à la desserte des points d'arrêts locaux sur la ligne SNCB 162 Namur-Arlon

Le Conseil communal de Namur,

Considérant que :

- le transport par train est un mode de déplacement particulièrement efficace et utile, pour les étudiants et pour les travailleurs;
- la gare de Namur est fréquentée quotidiennement par 110.000 usagers, ce qui en fait la gare la plus fréquentée de Wallonie selon les chiffres diffusés par Infrabel;
- la région namuroise souffre d'importants soucis de retards et de suppression de train sur les différentes lignes avec le taux de ponctualité à l'arrivée le plus faible des grandes gares belges (chiffres d'Infrabel), et ce, sur les différentes lignes desservant Namur : L125, 130, 154, 161 et 162;
- les correspondances ne sont par conséquent assurées que dans 87% des cas (chiffres d'Infrabel), posant de nombreux problèmes aux usagers, aux institutions scolaires et aux employeurs;
- la problématique des retards et suppression de trains sur la ligne 154 a fait l'objet de l'attention conjointe des Collèges communaux de Namur et de Dinant réunis ce 23 septembre 2013;

Considérant que :

- l'usage du train constitue une solution de mobilité à favoriser pour se rendre à Ciney ou Namur pour les habitants du grand Namur et des communes limitrophes fréquentant les nombreux points d'arrêt intermédiaires;
- ces points d'arrêt sont particulièrement bien fréquentés, notamment aux heures du pointe et du matin, tant par des travailleurs que des étudiants;
- depuis le 2 septembre 2013, les horaires et la desserte sur la ligne 162 Namur-Arlon ont été modifiés, avec notamment la suppression des trains L 5757 de 07.44 de Namur vers Ciney et 8671 de 17h47 à Namur vers Ciney en raison de travaux;
- les conséquences de ces choix sont multiples et particulièrement inconfortables pour les voyageurs concernés : il n'y a pas de train L entre Namur et Ciney de 6h59 à 8h19, ni de 17h20 à 18h28; des arrêts prolongés en gare d'Assesse, de respectivement 11 et 6 minutes pour les trains de 17 H 20 et 18 H 28, pénalisent de manière supplémentaire les voyageurs et affectent les correspondances avec les bus du TEC.

Considérant que :

- l'impact sur les navetteurs est particulièrement lourd, notamment les étudiants qui se rendent à Ciney le matin et les étudiants et travailleurs qui transitent par la gare de Namur, le soir, d'autant plus lorsque la correspondance avec les trains venant de Bruxelles ou ailleurs n'est pas assurée;
- ces adaptations et suppressions font suite à la suppression au mois de décembre 2011 d'un autre train L qui démarrait de Namur à 16h44 et qui était très fréquenté par les étudiants;
- il a été observé à plusieurs reprises que les navetteurs locaux étaient considérées comme non-prioritaires en cas de conflit entre trains L et IC ou même P en gare de Namur, en direction d'Arlon lors des retours du soir.

Nonobstant le fait que :

Extrait du procès-verbal du Conseil communal du 17 octobre 2013

1



- ces désagréments et suppressions sont temporaires et constituent la conséquence de travaux de modernisation de la ligne 162, avec passage à voie unique du tronçon Namur-Naninne et puis du tronçon Naninne-Assesse depuis ce 2 septembre;
- le principe d'une modernisation et d'une amélioration de la ligne 162 est éminemment souhaitable et positif pour les voyageurs pour autant qu'elle ne se fasse pas au détriment d'une partie de ceux-ci.

#### Déplore que :

- les modifications horaires et les suppressions de trains susmentionnées n'aient pas fait l'objet d'une concertation avec les autorités communales, ni d'une communication proactive et efficace de la SNCB vers les navetteurs;
- dans les choix posés par la SNCB à la suite des travaux susmentionnés, ce soient systématiquement les navetteurs locaux qui sont désavantagés;
- aucune solution alternative permettant de limiter les désagréments de ces navetteurs locaux ne semble avoir été recherchée;
- de nouvelles suppressions de trains locaux aient été décidées, alors qu'ils avaient pu subsister entre septembre 2012 et septembre 2013 malgré un service déjà à voie unique après la gare de Namur en direction de Ciney.

#### Demande instamment à la SNCB :

- d'étudier toutes les solutions permettant d'assurer la desserte locale pendant la durée des travaux comme la transformation d'un train de pointe du soir entre Namur et Gembloux en train local (par exemple le P8600 de 17H02 en gare de Namur) ou l'arrêt exceptionnel de trains IC ou P dans des points d'arrêts locaux;
- d'accorder une attention particulière aux navetteurs locaux, en reconnaissant officiellement la correspondance entre les trains IC de la série 24 (en provenance de Bruxelles) et les trains L de la série 67 (vers Ciney-Gembloux-Arlon), et en assurant, en cas de conflit horaire en gare de Namur, un traitement équitable aux trains L en direction d'Arlon;
- de s'engager formellement et dès à présent à rétablir, dès la fin des travaux sur la ligne 162 ou dès que c'est possible, les trois trains de pointe temporairement supprimés, de façon à au moins rétablir l'offre de train tel qu'elle existait en novembre 2011.

#### Adresse la présente, pour réponse, suivi ou relai :

- au Ministre en charge des Entreprises Publiques, Jean-Pascal Labille et au Ministre wallon en charge de la Mobilité, Philippe Henry;
- à la direction de la SNCB Voyageurs et à la Direction d'Infrabel;
- au chef de la gare de Namur
- à l'ombudsman de la SNCB;
- au Comité consultatif de la SNCB;
- aux députés fédéraux et sénateurs issus de la province de Namur;
- aux autorités communales d'Assesse, Hamois, Gesves, Ciney, Yvoir et Rochefort, dont des habitants sont également touchés par ces désagréments.

Par le Conseil,

Le Directeur général,  
(s) J.-M. Van Bol

Pour le Directeur général,  
Par délégation,

Nancy CARELS  
Employée d'administration

Fait le 07 novembre 2013

Pour extrait certifié conforme,



Le Président,  
(s) M. Prévot  
Le Bourgmestre,

Maxime PREVOT

## Quoi de neuf au TEC ?

Le conseil d'administration de la SRWT a attribué le 4 septembre un marché de 119 nouveaux bus standards à la société Van Hool pour un montant de 26 millions d'euros. La société livrera 119 A330 en 2014 et 2015. Parmi ce lot, 26 sont destinés au TEC Brabant Wallon, 10 au TEC Charleroi, 28 au TEC Liège Verviers et 23 au TEC Namur-Luxembourg.



*Van Hool A330*

Le CA de la SRWT a laissé la possibilité de remplacer les 13 bus à 3 portes du TEC N-L par des véhicules hybrides pour autant que la solution hybride soit convaincante.

D'où un marché spécifique de 13 bus hybrides a été lancé. Dans le cas où la solution hybride ne serait pas convaincante, ces 13 bus seront réintégrés dans la commande Van Hool.

En plus de cette commande, le CA de la SRWT a commandé 52 bus articulés qui seront eux aussi répartis entre les TECs (20 pour le TEC Brabant Wallon, 11 pour le TEC Hainaut, 16 pour le TEC Liège-Verviers et 5 pour le TEC Namur-Luxembourg). Le choix s'est porté sur le Mercedes Citaro G.



*Mercedes Citaro G*





## Quoi de neuf au TEC ?

**Sur proposition du ministre de la mobilité Philippe Henry, le gouvernement wallon a adopté le nouveau contrat de service public pour les TEC.**

Au printemps de l'année 2013, Philippe Henry était parvenu à dégager une trajectoire budgétaire qui garantit l'offre des TEC jusque 2017. Un accord permettant notamment le financement des grands projets de mobilité dans les villes de Charleroi (complément pour l'exploitation du métro) et Liège (financement des voiries pour le tram). Un financement est également prévu pour des projets à Namur et à Mons. La trajectoire TEC comprend la restauration de la croissance de la dotation annuelle (+1%) à partir de 2015, ainsi qu'une augmentation de la subvention de 4,5 millions en 2015 et 7,5 millions en 2016. Une décision qui permet également de pérenniser tous les emplois concernés.

Une fois ces nouveaux moyens dégagés, qui permettront aux TEC d'assurer avec sérénité leur importante mission, le temps était venu d'adopter un nouveau contrat de service public sur la période 2013-2017.

Les avancées du nouveau contrat :

### *Efficacité et souplesse pour le réseau TEC*

- Méthodologie commune aux cinq TEC d'analyse et de définition de l'offre
- Diversification de la notion de « transports publics »

### *Optimisation du service aux usagers*

- Fiabilité, accessibilité des services (notamment aux PMR)
- Communication : focus sur l'information, y compris en cas de perturbation
- Grèves : doublement de la pénalité financière sur le TEC en cas de grève sauvage + information

### *Nouveaux outils*

1. Plan réseau mobilité des personnes-valorisation des différents modes de transport
2. Plan stratégique de développement du réseau à moyen terme

### *Les TEC moteurs du développement durable*

1. Développement durable et inter-modalité comme critère pour la méthodologie de définition de l'offre
2. Bus performants et diversification de la flotte
3. Plan de développement durable à fournir par le groupe TEC

Désormais dotés de nouveaux moyens, ainsi que d'un véritable contrat de service public, les TEC peuvent ainsi envisager leur politique et leur financement à plus long terme et développer une véritable vision de ce que doit être le transport en commun dans la Wallonie de demain, plus peuplée, plus dense, moins dépendante de la voiture.

### **Test de la carte à puces dans le Brabant wallon**

Un projet pilote se déroule actuellement sur la ligne W (Bruxelles-Waterloo-Braine l'Alleud) qui a justement été choisie car elle inclut De Lijn, STIB et SNCB. Un des atouts de cette future carte sera l'interopérabilité. L'essai va se poursuivre sur la ligne 365 (Bruxelles-Charleroi) avant une généralisation à la mi-mai 2014.

### **Les tarifs du TEC vont augmenter en février !**

Beaucoup de tarifs restent inchangés, comme le ticket Next (1 ou 2 zones) qui restera à 1,90€ et les parcours en groupe le week-end (8€). Le prix du billet Horizon (+ de deux zones) passera de 2,9€ à 3€. Si le TEC maintiendra le tarif annuel de 36€ pour les 65 ans et plus, les abonnements augmenteront par contre de 10,12 ou 15€ en fonction des zones ou s'ils sont couplés avec le train ou l'usage des vélos TEC.

D'après la note du ministre Philippe Henry, la réforme tarifaire intervenue le 1<sup>er</sup> février 2013 a eu un impact sur le comportement des usagers du TEC wallon. Ainsi les ventes de titres de transport durant les premiers mois de 2013 indiquent une baisse des ventes de billets d'environ 10% et une diminution des oblitérations des cartes d'environ 15% par rapport à 2012. Les ventes d'abonnements mensuels et annuels ont en revanche augmenté respectivement 5% et 18%.

## La gare de Liège-Guillemins équipée d'une locomotive de secours

La gare de Liège-Guillemins est équipée depuis le 15 décembre d'une locomotive de secours qui y restera en stand-by. Cela permet de réduire le temps d'intervention en cas de problème, auparavant, si un train tombait en panne par exemple à Ans, il devait attendre qu'une locomotive de secours arrive de Louvain.

## SNCB adapte son service de trains

A partir du 15 décembre 2013, SNCB Mobility a adapté son service de trains. Les horaires de certains trains ont été modifiés.

Ces adaptations résultent de travaux nécessaires à différents endroits du réseau. Mais elles trouvent également leur origine dans la volonté d'adapter l'offre de trains à la demande du plus grand nombre de voyageurs.

Quelques changements : la réouverture du point d'arrêt d'Hamont est reportée à avril 2014, la suppression de bus de remplacement sur les lignes 36 et 59 en soirée par suite de faible occupation, la suppression de trains transfrontaliers de soirée (ou très matinal) entre Luxembourg et Arlon.

## Le Setra S515 HD élu « coach of the year 2014 »

Setra remporte le titre de l'autocar de l'année 2014 avec le « confort class 515HD », le premier véhicule de sa nouvelle série 500, et succède au VDL Futura 2. Douze ans après le Setra 415HD, le constructeur récupère ainsi son titre européen. Setra l'emporte ainsi face aux deux autres candidats : le Mercedes

Travego Edition 1 Safety coach et le Van Hool TDX27 Astromega Euro VI. Pour décider de leur vote, les 19 membres du jury européen s'étaient réunis fin juillet à Ybbs en Autriche afin de mettre à l'épreuve les trois véhicules candidats. Au programme, il y avait la conduite sur un parcours mêlant autoroute, parcours interurbain et petites routes touristiques permettant de mettre en avant les forces et les faiblesses de chacun des véhicules.

## La plus vieille cabine de signalisation du pays a pris sa retraite

Il s'agit de la cabine de signalisation Saxby à Neerpelt qui a définitivement fermé ses portes le 25 octobre. Elle était encore contrôlée entièrement manuellement à l'aide d'un système de leviers et de poulies. Dorénavant, les signaux et les aiguillages de Neerpelt seront commandés au départ de la cabine de signalisation EPB moderne située à Mol. Infrabel prévoit, d'ici 2022, de réduire le nombre de cabines à 10 grands centres de dispatching, tous équipés des technologies les plus avancées.

## Les trains sont en retard à cause de facteurs externes

En septembre dernier, le taux de ponctualité des trains a atteint 85,3%, son plus bas niveau depuis six mois, loin de l'objectif de 90% pour 2015. L'action lancée par le groupe SNCB pour améliorer la ponctualité des trains est noyée dans des causes extérieures. L'augmentation des chantiers de sécurisation du rail après la catastrophe de Buizingen, l'impact des nouveaux systèmes de freinage, la contribution du groupe SNCB aux restrictions budgétaires du gouvernement ou encore les accidents aux passages à niveau ont influencé négativement les chiffres de la ponctualité des trains. Sur un plan plus sociétal, l'augmentation

de vols de câbles et celle du nombre de suicides sur les voies ont elles aussi freiné la ponctualité.

## Les rencontres nationales du transport public à Bordeaux

Les rencontres nationales du transport public qui réunissent l'ensemble du secteur (élus, opérateurs et industriels) ont eu lieu à Bordeaux du 27 au 29 novembre 2013. Trois jours de débats autour du modèle économique des transports collectifs qui malgré une hausse de trafic non démentie, même pendant la crise, voit ses recettes se dégrader d'année en année. Le thème des deux séances plénières sera le fruit d'un an de réflexion commune de la part des élus du Gard et des transporteurs de l'UTP sur le tarif. Ces dix dernières années, le transport public urbain a vu sa fréquentation augmenter de 25% mais les tarifs ont baissé, eux, de 4% en euros courants.

## Christmas Deal : 5€ le trajet

Durant tous les week-ends de décembre, profitez du billet à partir de 10€ l'aller-retour. Et pendant les vacances de Noël, le Christmas Deal, c'est possible tous les jours (jusqu'au vendredi 03/01/2014).

- Billet promo aller-retour à 10€ en 2ème classe
- Tous les week-ends en décembre (à partir du dimanche 01/12/2013) + pendant les vacances de Noël (du 23/12/13 au 03/01/14)
- Aller-retour le même jour

A noter que :

-le week-end, le billet week-end est plus intéressant que le "deal" si le trajet simple est inférieur à 55km.

-il n'y a pas de restriction horaire pour le deal ; tandis qu'en semaine, le billet senior n'autorise pas le départ avant 9h

Pour plus d'infos, dirigez vous sur le site « <http://www.belgianrail.be/fr/titres->



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

*J'ai commencé à écrire au service clientèle après une dizaine de « laissez à quai... ». Et ce 15 octobre, soit un bon mois après la rentrée scolaire, je suis déjà à ma 6<sup>ème</sup> plainte, patiemment écrites sur le site du service clientèle-formulaire incident. Je n'ai jamais reçu d'accusé de réception, juste une formule toute faite « Merci, nous transmettons... ».*

*Je n'ai plus foi au transport public et à la mobilité collective. Bien triste !*

**F.S. de Sart St Laurent le 15 octobre 2013**

*Ce mardi 1<sup>er</sup> octobre, nous avons attendu en vain le bus 30 au départ d'Embourg vers Liège, arrêt à l'entrée de l'avenue du parc, passage prévu à 08H.*

*Nous étions présents à l'arrêt dès 07H55. Nous nous sommes rabattus sur le 65 de 08H21, heure à laquelle le 30 n'était toujours pas arrivé.*

*Dans le journal le soir de ce mercredi 2 octobre, nous apprenons qu'un bug informatique a empêché de nombreux bus de rouler. Est-ce également un bug informatique qui a empêché les abonnés au système « Tecxto » d'être prévenus ?*

*Comme ce n'est pas la première fois que j'attends en vain un bus qui n'arrive pas, sans recevoir de SMS d'information, je me suis décidé à vous signaler ce dernier fait.*

*Merci de vouloir bien améliorer la fiabilité de ce système : il importe de pouvoir prendre ses dispositions en cas de défaillance imprévue des transports en commun sur lesquels on compte pour ses déplacements (avertir qu'on arrivera en retard, appeler un taxi si on a un train à prendre,...).*

*J'en profite pour vous signaler une autre défectuosité, hélas, trop fréquente, du système Tecxto. Après avoir été avertis d'une modification à la normale (terminus déplacé, déviation,...), trop souvent nous ne recevons aucun message annonçant le retour à la normale.*

**JF.G. d'Embourg le 2 octobre 2013**



Avec le soutien de

Wallonie

Bonjour,

*Le projet d'allonger les temps d'arrêt en gare pour améliorer la ponctualité des trains aurait fait le plus bel effet un 1<sup>er</sup> avril ! Une telle approche concerne avant tout l'amélioration d'une statistique. Un aspect strictement théorique, donc. Au lieu d'être en retard de cinq minutes, un train arriverait à l'heure, cinq minutes plus tard ! Ridicule... D'autant que j'ai du mal à croire que les retards (fréquents) de quinze, vingt ou trente minutes soient la conséquence directe de temps d'arrêt en gare !*

*Je suis retraité depuis 2006 et, avec un groupe de randonneurs, j'utilise beaucoup les transports en commun, donc le train, pour les loisirs pédestres. C'est une utilisation fort différente de celle des navetteurs quotidiens. La préoccupation essentielle n'est pas tant la ponctualité mais plutôt le respect des correspondances, entre trains ou avec les autobus (TEC, De Lijn). Dans ces conditions quelques minutes deviennent rapidement critiques. Ce qui l'est sans doute moins pour la personne qui prend un seul train pour rallier son travail. Les correspondances avec les bus sont encore plus délicates. D'abord, il y a le déplacement entre le quai de la gare et l'arrêt du bus. Ensuite, à part quelques exceptions, aucune synchronisation n'est prévue. Et enfin, certains horaires imposent une attente d'une ou de deux heures pour le service suivant. Une journée de randonnée peut être complètement compromise dans ces conditions. Surtout si on a prévu de rallier une autre gare ou un autre arrêt de bus après une vingtaine de kilomètres de balade au grand air.*

*Je vous explique cela pour insister davantage sur les différents modes d'utilisation du train plutôt que sur les statistiques de ponctualité. Il faut penser à l'ensemble de la clientèle et je fais partie des utilisateurs pour lesquels les correspondances sont le plus critiques.*

**Françis Verlack le 24 novembre 2013**

**ACTP**

Place des Guillemins, 17/B25 – 4000 Liège

Tél./ fax : 04/233 67 57

Email : [actp@skynet.be](mailto:actp@skynet.be)

Site : [www.actp.be](http://www.actp.be)