



Mobilité pour tous grâce à l'accès de plain-pied (Euregiobahn, Stolberg)



Embarquement de plain-pied(S-BAHN Köln-Düren)



ACTP INFO

Bulletin trimestriel / juin 2003



PLEIN FEU SUR LE PLAIN-PIED

Editeur responsable : Claude Roland, Try du Marais 758 à 5651 Tarcienne

Editorial :	page 3
Au fil des routes : toute l'info bus	pages 5,
Au fil des rails : toute l'info trains	pages 4 & 21
Comités de ligne: rapport de la 132	page 6 & 7
RER	page 8 & 9
En couverture: dossier "Plein feu sur le plain-pied"	pages 10 à 15
Multimodalité: le retour du tram à Liège	page 16 & 17
Bon à savoir: voyagez à prix mini	page 18 à 20

Légende photo de couverture :

bus: Le plain-pied est presque une réalité, avec les bus de nouvelle génération à plancher bas et agenouillement. Voir à l'intérieur, des photos des bus à plancher bas récemment apparus sur des lignes inter des TEC

train: Dans le domaine ferroviaire, qu'il s'agisse de convois lourds ou légers, chaque fois que l'embarquement doit être facilité comme ici sur le S bahn (RER) Köln-Düren, le plain-pied est de rigueur. D'autres photos du S Bahn en pages intérieures.

La SNCB doit être au service de toute la mobilité

Les turbulences à la SNCB ne sont pas près de s'apaiser. S'il est évident que des mesures de rationalisation s'imposent, comme elles s'imposent d'ailleurs à tout moment et dans toute entreprise, le problème de la SNCB est que, depuis trop longtemps, on a oublié qu'il fallait toujours se remettre en question. La SNCB, forte de son statut d'entreprise publique, ronronne dans les habitudes du passé. Si le TGV fait maintenant partie du décor, c'est naturellement par contagion venant de France et d'Allemagne. Et les exigences de l'Union Européenne provoqueront d'autres sursauts.

Par contre, subsistent chez nous des commandes de matériel souvent inadapté (les rames comportant 8 postes de conduite sont monnaie courante) et coûteux, parce que dessiné par la SNCB et donc réalisé en petite série, forcément coûteux et à la mise en service délicate. Les dernières commandes des AR41 et des voitures M6 ont d'ailleurs été momentanément mises en suspend, tant les mises au point étaient laborieuses. Il existe pourtant, dans les catalogues des grands constructeurs, des matériels éprouvés, bien pensés et moins chers, offrant plus de confort, notamment l'accès de plain-pied dont plusieurs exemples sont illustrés par ailleurs.

Pléthore administrative (voir le nombre de directions générales), mauvais emploi du matériel (et du personnel), procédures obsolètes (IOT, pas de portes à fermeture automatique -donc pas de one-man car-, pas d'annonces en régional, pas d'arrêt à la demande –pourtant généralisé sur les réseaux étrangers-, et pas de matériel avec accès de plain-pied, ce qui est un comble alors que tous les constructeurs le propose. La seule porte des rames M6 aménagée pour l'accès de plain-pied n'est pas accessible au grand public (elle est réservée aux PMR) !

Il est grand temps d'ouvrir les placards, de débusquer les anomalies, de libérer les bonnes volontés, de faire preuve d'imagination. A ces conditions, la SNCB pourra continuer à remplir ses tâches d'entreprise publique, au service de **toute** la mobilité de la population. Il ne peut être question que la SNCB se replie sur des lignes "rentables" (TGV et IC) et abandonne ses missions de transporteur régional.

Voyager en silence.

Les chemins de fer néerlandais expérimentent actuellement des zones de calme dans certaines voitures. L'idée est d'offrir aux passagers qui le désirent des zones sans bruit. Exit donc les gsm, baladeurs, chahuts et autres tohu-bohus. L'expérience se déroule sur les Inter-City Amsterdam-Vlissingen et Nimègue-Den Helder. Les zones de calme se trouvent aussi bien en première qu'en deuxième classe. D'après la direction des chemins de fer néerlandais, de nombreux passagers se plaignent régulièrement de bruit dans leur wagon, et notamment de celui qui émane des conversations à haute voix entre les passagers. La SNCF offre également des voitures sans bruit sur certaines relations TGV.

Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg sur une mauvaise voie.

Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est sur une mauvaise voie. Le groupe de travail de la Commission européenne, présidé par Karel Van Miert, n'a pas retenu le projet parmi les dossiers prioritaires pouvant jouir d'une subvention européenne. La nécessité de l'amélioration de la ligne, baptisée Eurocap-Rail, tant en trafic intérieur qu'international n'est pourtant plus à démontrer! Elle s'inscrit dans un axe majeur reliant la mer du nord par la Belgique, le Luxembourg et l'Est de la France à la Suisse et à l'Italie. Selon ses promoteurs, devrait véhiculer près de 7 millions de voyageurs par an (le double d'aujourd'hui). Actuellement, la ligne souffre de vétusté et le temps de parcours est très long (spécialement entre Namur et Luxembourg). «Le refus de M. Van Miert de prendre en compte la liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est incompréhensible et navrant. Il est regrettable de constater qu'un dossier à ce point important pour l'Europe et la Belgique soit paralysé par des considérations communautaires, de plus en plus liés aux intérêts de la Flandre et à l'incapacité de la SNCB à prendre la liaison en compte (elle a réduit le budget prévu d'environ 5 millions à 85000euros)», fustige le ministre wallon des Transports, José Daras. Le rapport final du groupe sur les projets rentrés est attendu pour le 20 juin et d'ici-là, les pressions ne vont pas manquer. Le cabinet de Laurette Onkelinx, qui a repris les attributions d'Isabelle Durant, se disait déterminé à soutenir Eurocap-Rail. Reste à savoir si le prochain gouvernement défendra le même point de vue.

TEC Liège-Verviers: le 58 va renforcer le 48.

Dès le mois de septembre prochain, la nouvelle ligne 58 viendra renforcer l'actuelle ligne 48, véritable cordon ombilical entre le centre-ville et le campus universitaire du Sart-Tilman pour les quelques 10.000 personnes qui l'utilisent quotidiennement. Le 58 partira du même arrêt que le 48 mais suivra un itinéraire différent. Les bus de la ligne 58 circuleront en semaine de 7 à 19 heures, à raison d'un bus toutes les 10 minutes (20 minutes lors des congés scolaires). Le trajet Liège-Bonnelles devrait prendre de 21 à 25 minutes.

Des bus plus accessibles aux landaus.

A l'instar de ce qui se fait en Allemagne, il serait vivement souhaitable que les bus TEC s'équipent de pictogrammes délimitant un espace réservé aux landaus. Nous avons en effet remarqué à plusieurs reprises que les mamans trouvent difficilement de la place lorsqu'elles empruntent le bus, les strapontins étant souvent occupés. Actuellement, ce genre de pictogramme existe sur un bus Mercedes de la ligne 377 des Tec Liège-Verviers. Il est nécessaire de généraliser ces indications. Nous en avons fait la demande. Affaire à suivre...



En Allemagne, des pictogrammes réservent un espace aux landaus

6 - COMITES DE LIGNE

Rapport de l'enquête publique sur la Ligne 132

En début d'année 2003, en collaboration avec l'ACTP, les communes de Walcourt et de Ham-sur-Heure-Nalinne ont publié dans leur bulletin d'information communal une enquête de mobilité relative à la ligne 132. Plus de 230 formulaires ont été retournés, ce qui prouve le vif intérêt des usagers et des citoyens pour la problématique relative à cette ligne. En résumé, les résultats convergent vers un rejet du nouvel horaire instauré par le SNCB. Les usagers souhaitent en effet l'instauration de dessertes L (omnibus) une, voire deux fois par heure, avec des renforts de trains IR (semi-directs) en heure de pointe. Au vu des résultats de l'enquête, le contraste avec l'offre actuelle de la SNCB est saisissant. Une délégation de l'ACTP s'est rendue, avant sa démission, au cabinet d'Isabelle Durant, pour lui remettre le résultat de l'enquête et insister sur le souhait de modification d'horaire formulé par les usagers de la Ligne 132. Les résultats de l'enquête et la réponse de la Ministre seront examinés lors de la prochaine réunion du Comité.

Ligne 132

Monsieur,

Suite à l'entrevue que vous avez eue avec mon collaborateur, Monsieur MARECHAL, il m'apparaît que des modifications légères permettraient de rencontrer dans la structure actuelle de l'offre, au mieux les besoins des usagers.

La « dégradation » de quelques trains IC/IR pour desservir toutes les gares pourrait être susceptible de rencontrer les besoins locaux. Les trains suivants pourraient entrer en ligne de compte : 4827, 4839 ou 4840, 4806 et 4821.

Mon attention est attirée sur la coordination des horaires avec ceux de et vers Bruxelles. Par ailleurs, il y a lieu de tenir compte des possibilités techniques, notamment les tronçons à voie unique, de même que le temps de stationnement nécessaire à Charleroi pour les trains repartant vers Couvin.

Je communique la présente à l'Administrateur délégué pour qu'il examine la présente proposition avec bienveillance.

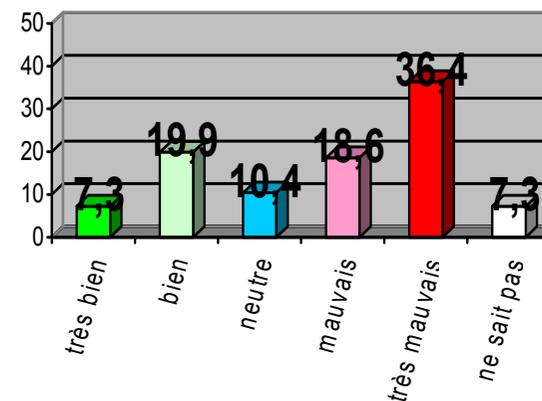
Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma parfaite considération.

Isabelle DURANT

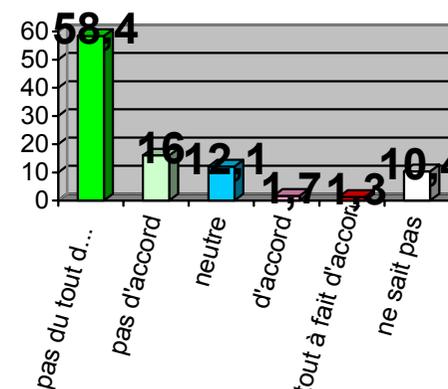
COMITES DE LIGNE - 7

Ci-dessous, vous trouverez les graphiques illustrant les réponses des citoyens à deux des questions principales de l'enquête de mobilité.

Question 12C: Comment jugez-vous les horaires de la ligne 132? (en pourcentage du total des réponses)



Question 11K: Pensez-vous qu'il faudrait sur la Ligne 132 en semaine aux heures de pointe, une desserte minimum de 2 trains omnibus par heure complétée par 1 train IR (semi-direct) par heure? (en pourcentage)



Les résultats complets de l'enquête de mobilité sur la ligne 132 (avec graphiques et analyses) se trouve sur notre site internet: www.actp.be

L'I.O.T. en question.

Dans un récent numéro du quotidien "Métro", la SNCB a fait paraître un article sous le titre "Prêt à démarrer". On y décrit sommairement la procédure dite I.O.T. (Indicateur d'Opérations Terminées) qui, aux dires de la SNCB, garantit la sécurité des opérations d'embarquement.

Contrairement à ce que dit l'article de Métro, nous estimons que cette procédure n'est pas garante d'une sécurité maximale. En effet, la porte qui reste ouverte au moment du démarrage du convoi peut être cause d'accidents. Il n'est pas rare que des retardataires se précipitent vers cette porte restée ouverte et tentent d'embarquer alors que le convoi démarre. **POUR NOUS, UN CONVOI NE DEVRAIT DEMARRER QUE TOUTES PORTES FERMÉES.**

D'ailleurs, nous faisons remarquer :

- que cette procédure a été introduite à une époque où les portes devaient être fermées manuellement,
- qu'elle n'est plus utilisée sur les réseaux voisins,
- que le métro et le Sbahn roulent sans accompagnateur, donc sans I.O.T.
- si l'I.O.T. était un facteur de sécurité, pourquoi la SNCB ne l'a-t-elle pas généralisé. Nous connaissons des gares avec clientèle importante qui ne disposent pas d'I.O.T.

Cette procédure nous paraît être, sur les lignes régionales, un facteur important d'allongement des temps de parcours et nous demandons que la SNCB se penche sérieusement sur la question. Nous l'avions déjà demandé au Cabinet Durant et nous redemanderons au prochain Ministre de s'en préoccuper.

Le contrôleur abandonné sur le quai

Tous les navetteurs qui étaient dans le train Jemelle-Liège Guillemins d'hier matin en rient encore. « On se serait cru dans un film de Jacques Tati » me raconte Josette, ma cama d'Esneux.

Ecoute bien, *hin valèt*. Il était 7 h 05 lorsque le train est entré en gare de Tilff. Comme à l'accoutumée, les passagers voient le contrôleur descendre sur le quai pour actionner une petite manette. Et hop, voilà le train qui démarre. Un mauvais plaisant avait tourné la clé à sa place. Et *vlà ti pa* notre homme tout éberlué qui commence à courir comme un fou après le wagon, sacoché et poinçonneuse au vent, en criant : « Arrêtez ! Arrêtez ! »

La Meuse du 29 janvier 2000

Des lignes de bus à 100% PMR.

Trois lignes TEC Liège-Verviers sont aujourd'hui entièrement équipées d'abribus qui répondent aux normes pour accueillir les personnes à mobilité réduite (PMR). Il s'agit des lignes 4, 17 et 18. Demeure cependant encore un inconvénient majeur : il nous revient en effet que le mauvais comportement de certains automobilistes, qui stationnent leur voiture sur les zones d'entrée et de sortie des arrêts réservés aux bus, rendent difficile l'embarquement des PMR.

Insolite: des rails sur la Canebière, à Marseille...

Des cheminots hostiles au projet de réforme des retraites ont installé un tronçon de voie de chemin de fer en travers de La Canebière, à Marseille. Deux rails d'une dizaine de mètres de long, fixés à une dizaine de traverses, ont été couchés sur la célèbre avenue. De nombreux badauds se sont massés le long de La Canebière, espérant peut-être y voir passer un train pas en grève...



Des rails et des trains en plein centre de Marseille et de Paris...

...et un TGV sur les Champs-Élysées, à Paris!

Jusqu'il y a quelques jours, les Champs Élysées accueillait une vaste exposition-événement baptisée "SNCF-Capitale". Il s'agissait d'une sorte de promenade qui racontait l'histoire du transport ferroviaire depuis 150 ans. Pour l'occasion, les plus belles pièces du Musée de Mulhouse et le matériel le plus moderne (notamment le nouveau TER d'Alstom à plancher bas illustré en photo) ont pu être admiré par des milliers de visiteurs. Une série de 24 vitrines étaient dédiées à l'avenir du transport par rail dans les années à venir.

Infos: www.letraincapitale.com.

RER allemand: le S13 Cologne-Düren.

Depuis le 15 décembre, le RER de Cologne compte une nouvelle ligne. La S13 relie la cité Rhénane à la ville de Düren, soit un parcours de 39 km jalonné de 10 gares intermédiaires.



Matériel adapté et performant pour la nouvelle ligne RER S13

Cologne est un important noeud ferroviaire, desservi par plusieurs lignes à grande vitesse, dont la fameuse Köln-Frankfurt, qui pousse une antenne jusqu' à Bruxelles, par trains RE (régional express) et RB (régional bahn).

La liaison RER S13 est venue s'ajouter aux lignes S6, S11 et S12 déjà en exploitation.

L'agglomération de Cologne compte 1 million d'habitants; Düren en compte 80000. Il existe 2 liaisons horaires entre ces deux villes; la S13 vient en ajouter une troisième mais, entre Köln et Horren, la cadence S est tier-horaire en semaine.

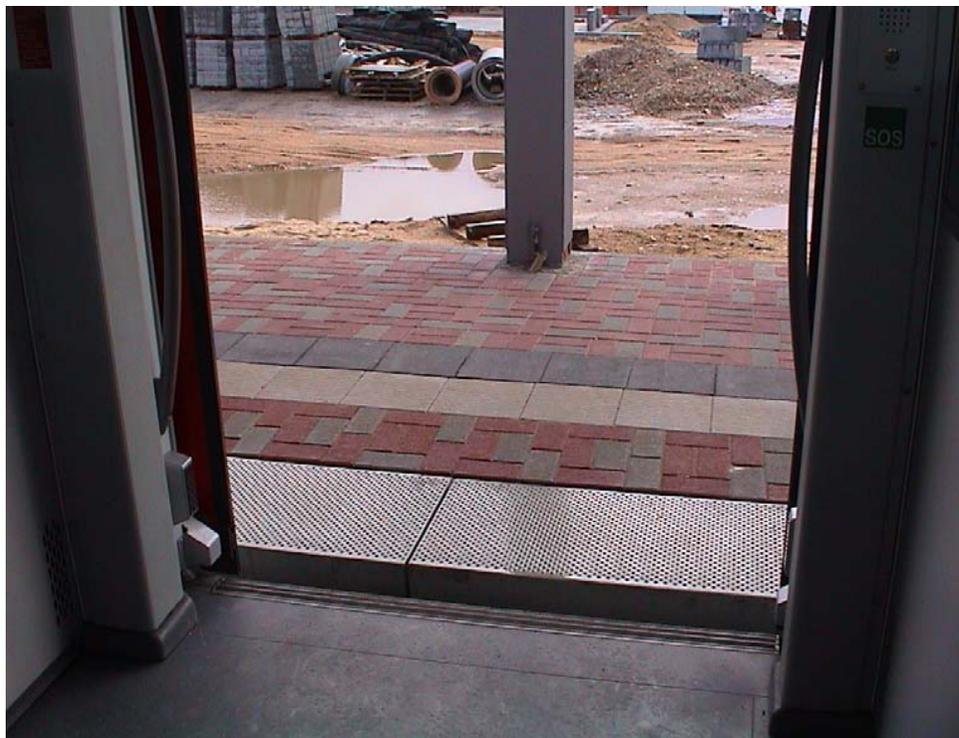
Le matériel utilisé est spécifique aux relations suburbaines à arrêts fréquents: accès de plain pied, larges et nombreuses portes louvoyantes à deux ouvrants (24 par convois), fermeture automatique (ce qui dispense de personnel d'accompagnement. Ce dernier n'est présent que le soir et la nuit, le service étant assuré les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche). Les rames Bombardier 423 sont des quadri-caisses en unité double. La puissance totale est de 5000 kw, ce qui assure des démarrages époustouffants. Elles peuvent embarquer 380 voyageurs assis, des voitures PMR, des vélos et des landaus. On ne compte que 4 compartiments de 1ère classe. Tout le train est non-fumeur. Le plancher 100% plat et l'intercirculation large permettent un déplacement aisé à l'intérieur de la rame. Les annonces sont sonores et visuelles.



Le plancher bas et l'intercirculation large permettent un accès aisé.

12 - PLEIN FEU SUR LE PLAIN-PIED

La hauteur du plancher est de 920 mm au dessus du rail, ce qui à amené la DB à construire des quais (et des nouvelles voies) spéciaux pour assurer le plain-pied. A Cologne, le quai est partagé avec d'autre liaisons S dont certaines sont assurées par du matériel à plancher bas de 750mm (Talent de Bombardier).



Avec des quais rehaussés à 920 mm, l'embarquement est rigoureusement de plain-pied

La ligne S13 a imposé d'importants aménagements périphériques: accès, parkings-relais (2000 places), distributeurs de titres de transports sur les quais, (d'un modèle pratique à clavier), composteurs. Comme on peut le constater, la DB qui a déjà une longue expérience du RER a tout fait pour assurer la commodité et le confort du voyageur: accès de plain-pied, circulation dans la rame (un seul niveau, interconnexion large), portes automatiques, compostage,.... Un exemple à étudier par nos responsables, à l'heure du choix du matériel belge.

PLEIN FEU SUR LE PLAIN-PIED - 13

Pour les bus aussi, l' accès de plain-pied est un plus.

On a vu apparaître, sur plusieurs lignes inter des TEC Liège-Verviers, des bus à plancher bas que nous réclamions depuis plusieurs années. Jusqu'à présent, il nous a été péremptoirement affirmé par des responsables des TEC que la chose ne pouvait être envisagée, la garde au sol des bus à plancher bas étant insuffisante pour circuler en inter. Et pourtant, ils sont là!



Le Scania Omni-Linck

14 - PLEIN FEU SUR LE PLAIN-PIED

Les TEC disposent de deux modèles, le Citaro de Mercedes et l'Omni-Linck de Scania. Sur l'un et l'autre, le plancher est rigoureusement plan entre les deux portes, facilitant l'embarquement des personnes âgées, à mobilité réduite, ou accompagnées d'enfants et de landaus.

Certains exemplaires possèdent même une rampe permettant l'embarquement des voiturettes pour PMR.



Le Mercedes Citaro

PLEIN FEU SUR LE PLAIN-PIED - 15

Contrairement au bus exclusivement urbains, la presque totalité des sièges du Citaro en inter sont orientés dans le sens de la marche.



Vue intérieure du Citaro.

Pour que tout soit parfait, il reste encore à aménager tous les points d'arrêt pour amener le trottoir au plus près du plancher du bus et lui permettre d'accoster sans difficulté.

Nous regrettons cependant que ces bus, destinés à emprunter des voiries rurales, sur des itinéraires relativement longs, présentent, sur les exemplaires que nous avons examinés, un confort insuffisant au niveau des sièges. Regrettable également, l'absence de vitres teintées et de conditionnement d'air. Les prochaines chaleurs nous apprendront si le système de ventilation est efficace. Espérons que, la voie étant désormais ouverte, on progressera vers la "qualité totale"

Retour du tram à Liège.

Depuis 1983, Qualité-Liège asbl propose une réorganisation du réseau de transport en commun liégeois avec transformation progressive des lignes majeures de bus en lignes de tramways.

Les seuls modèles disponibles jusqu'au début des années '90 étaient les nouveaux réseaux de trams en France (Nantes, Grenoble, Strasbourg, Rouen) aux atours très séduisants mais avec des impacts budgétaires importants. En 1992, Karlsruhe fut la première à appliquer les nouvelles directives européennes en matière d'intégration des réseaux de transports en agglomération. L'aspect le plus spectaculaire consista dans l'interconnexion des lignes de trams classiques et de lignes de chemin de fer de telle sorte que du matériel léger puisse rouler, en ville, sur des voies urbaines, puis, sans rupture de charge, en périphérie, sur des voies ferrées classiques. 1997 fut une nouvelle étape.



Intégration tram-train au centre-ville: l'exemple réussi de Karlsruhe.

Saarbrücken, qui avait abandonné son tram dans les années '60 (comme Liège), fit construire une ligne nouvelle de 5 kms en voirie urbaine en prolongement d'une voie ferrée classique peu utilisée entre Sarreguemines et les abords du centre. Ces expériences montrèrent qu'il était possible, par des économies d'échelle, d'améliorer le service à la clientèle.

Les différentes études, au niveau de la communauté urbaine liégeoise, rappellent une première évidence: même en maximisant les réseaux, les bus ne parviendront pas, seuls, à répondre au défi de l'inexorable accroissement de la demande de mobilité et entreront de plus en plus en conflit avec les exigences de qualité de vie urbaine. Voici le projet de développement en trois étapes:

- 1) faire rouler du matériel léger sur les axes ferrés existants en rouvrant quelques points d'arrêts. Ce serait aussi l'occasion de mettre en place une communauté tarifaire entre SNCB et TEC.
- 2) création d'une interconnexion entre 4 des 5 lignes ferrées périurbaines, permettant déjà une desserte du centre ville plus intéressante que le réseau ferré existant.
- 3) mise en place de la desserte du Sart-Tilman intégrée au réseau de tram-train permettant un accès, sans rupture de charge et en passant par le centre ville, depuis 4 des 5 coins de l'agglomération.



Le train-tram en gare de Karlsruhe HBF

Il est intéressant de constater que cela permettrait la création d'une liaison directe entre les trois pôles universitaires actuels (Sart Tilman -Van Beneden - XX Août) et l'intégration de plusieurs pôles d'enseignement supérieur.

Citons d'autres atouts de cette liaison: expansion de l'Université libérée de parkings pléthoriques, desserte du CHU et surtout intégration d'un pôle sportif et vert accessible par tous au cœur de la communauté urbaine liégeoise.

Pierre Philippart de Foy, architecte-urbaniste

Bientôt les congés: quelques suggestions pour voyager à petits prix.**Voyager en Belgique****Les Bus**

- Rappelons que les titulaires de la carte seniors, s'ils veulent circuler à bord des bus, trams et métro de Bruxelles et de la région néerlandophone, doivent se procurer une carte magnétique TEC. Cette carte peut être obtenue dans toutes les maisons des TEC, sur présentation de la carte 65+. Cette carte doit être compostée à chaque voyage effectué sur les véhicules de De Lijn ou de la STIB. Sur ce dernier réseau, en semaine, elle ne peut être utilisée qu'à partir de 9 heures. --- Tous les abonnements TEC valent libre parcours sur tout le réseau, le week-end et les jours fériés.

- Le week-end, le billet "FAMIPLUS" des TEC permet à 5 personnes, dont un adulte au moins, d'effectuer n'importe quel trajet. Il coûte 3 euros.

- Tous les jours, le billet "Libre-parcours" wallon (5,5 euros) permet d'effectuer un nombre illimité de déplacements à bord de tous les bus wallons.

- Pour un voyage simple, le prix maximum d'un billet TEC est de 3,3 euros. C'est par exemple le prix du voyage Liège-Athus. Cette liaison (numérotée 1011 à Liège et 30 en province de Luxembourg !) est incontestablement le moyen le plus économique pour atteindre les centres touristiques de Houffalize, Bastogne et Arlon.

Il est ainsi possible de se rendre de Liège à Arlon pour 3,3 euros, alors que le prix du billet ordinaire SNCB est de 15,8 euros, soit 4 fois plus cher. Qui dit mieux ? A noter que, le week-end, la relation TEC est plus rapide que la SNCB !

Le rail

- Si vous voulez voyager par rail en Belgique, le billet "Week-end" ou "un jour à la mer/en Ardennes" accorde 40 % de réduction au premier voyageur, et 60 % du 2^{ème} au 6^{ème}. Le billet "un jour à la mer" est valable tous les jours, du 1^{er} juin au 1^{er} septembre. Pour plus de détails, demandez en gare une brochure "Guide du Voyageur, Billets, Pass et Cartes".

- Les "B-Excursions" sont des billets combinés avec une entrée à un site ou à un spectacle qui offrent une réduction du même ordre et qui sont aussi valables en semaine. Consultez la brochure "B-Excursions" de la SNCB.

Toutes les infos sont aussi disponibles sur le site www.sncb.be.

- Attention: sachez encore que les billets spéciaux ne peuvent pas être achetés à bord, à l'exception du billet week-end.

- Depuis le 22 mai et jusqu'au 15 septembre, le billet "Senior" n'est plus valable les samedis, dimanches et jours fériés. Trois options de remplacement: le billet "Week-end", le "Rail Pass" (10 voyages en 2^e pour 58 euros) ou le "Golden Pass" (pour les 60 ans et plus; 6 voyages en 1^e pour 46 euros). En juillet et en août, aucune restriction horaire n'est d'application. En dehors des mois d'été, durant la semaine, les départs ne peuvent se faire qu'après 9h01.

Voyager à l'étranger

- le passage d'une frontière implique le paiement d'une taxe ; pour une destination frontalière (Aachen, Maastricht...). Vous avez intérêt, si vous le pouvez, à acheter un "billet frontalier" qui donne droit au retour gratuit. Malheureusement, ce billet n'est vendu que dans les dernières gares belges avant la frontière, c'est-à-dire à Visé, Gouvy, Welkenraedt, Arlon, Tournai et Mouscron.

-Pour le Grand Duché de Luxembourg, cette taxe peut être éludée, soit en scindant votre voyage pour acheter un billet frontalier (ce qui est peu commode), soit en utilisant les TEC entre Arlon et Luxembourg ou encore le train des CFL, directement en gare belge d'Athus, mais actuellement exploitée par les CFL en trafic voyageur. Le billet « réseau » des CFL est valable toute une journée sur TOUS les transports publics luxembourgeois pour 4,6 euros. Il peut être acheté à bord, la gare d'Athus étant fermée.

- Si vous souhaitez voyager en France, sachez que la SNCF a introduit le billet électronique. Cette formule est malheureusement réservée aux seuls internautes. Connectés au site www.sncf.fr, il peuvent imprimer eux-mêmes leur billet (après paiement sécurisé). Avantage de ce système: des prix inférieurs à ceux pratiqués dans les gares et les agences. Les billets TGV sont proposés à partir de 25 euros et les billets trains Corail à partir de 20 euros. Les seuls impératifs auxquels sont astreints les internautes sont, outre le paiement en ligne, la transmission des nom, prénom et date de naissance des passagers concernés. Ces informations sont indispensables car elles sont reprises dans la trame du billet et servent à l'authentifier. Un code barre vient s'y ajouter pour plus de sécurité. Ces billets sont nominatifs, non échangeables et non modifiables. Destinations possibles au départ de Bruxelles: Antibes, Avignon, Béziers, Bordeaux, Cannes, Grenoble, Les Arcs, Lyon, Marne-la Vallée, Marseille, Massy, Montpellier, Narbonne, Nice, Nîmes, Perpignan, Poitiers, Roissy, Sète, St-Pierre-des-Corps, St-Raphael, Toulon et Valence. Au départ de Lille: Les mêmes destinations avec en plus Agen, Angers, Bayonne, Dax, Dijon, Le Mans, Nantes et Rennes.

Quelques exemples de tarifs : à condition de réserver suffisamment à l'avance et de voyager en dehors des heures de pointe, on peut effectuer des trajets tels que Lille-Nice, Lille-Toulouse ou Lille-Nantes pour 25 euros. Le week-end, le tarif Lille-Bruxelles est de 14 euros et le trajet Bruxelles-Nice revient à 39 euros.

- Autre bonne affaire, le billet "Euregio". Pour un prix de 12,5 euros, il permet de voyager sans restriction sur toutes les lignes TEC de la province de Liège, sur tous les bus De Lijn de la province de Limbourg, sur les bus du Limbourg hollandais (Maastricht, Vaals,...), sur les bus des régions d'Aachen et Düren, sur les lignes SNCB, NSS et DB figurant sur la carte jointe. Les billets sont en vente à Liège-Guillemins, Visé, Verviers et Spa, et... à bord de tous les bus ! Si le conducteur ignore le code, vous pouvez le lui rappeler: 63. Ce qui est possible à bord d'un bus ne l'est pas à bord d'un train ni même dans les autres gares que celles citées ci-dessus. D'après nos informations, le ticket Euregio devrait être disponible à bord des trains à partir du 15 juillet. A noter que, le week-end, ce billet est valable pour deux adultes accompagnés de trois enfants, ce qui en fait un article champion



Eurostar: le moins cher entre Bruxelles et Londres

Eurostar a comparé ses tarifs à ceux de 6 compagnies aériennes concurrentes sur la relation Bruxelles-Londres, à savoir British Airways, British Midland, Ryanair, SN Brussels, Virgin Express et VLM. Sur la base de prix globaux, incluant les coûts de transfert aéroport pour l'avion, Eurostar est moins cher dans une fourchette comprise entre 29,65 EUR et 229,27 EUR selon la compagnie aérienne considérée. Un prix d'appel, à partir de 79 EUR l'aller-retour Bruxelles-Londres en Eurostar, avec possibilité de réservation jusqu'à la dernière minute, est commercialisé dans une proportion très large, équivalente en moyenne, à la capacité de 4 avions par jour.

Nouveau design pour le TGV.

En 2002, la SNCF avait sélectionné plusieurs projets pour le réaménagement intérieur de ses futurs voitures de TGV. Kenzo d'un côté, et Christian Lacroix de l'autre. C'est finalement ce dernier, qui a remporté la donne après que les voitures pilotes ont sillonné la France pour recueillir les avis de 61000 voyageurs. Au final, les trains flambant neuf devraient courir sur les rames du TGV Atlantique dès 2005, puis à l'Est. Soit 183 rames relookées d'ici 2008. La seconde classe sera ludique dans les tons majoritairement violet et rouge, avec des sièges inclinables, un espace bagages en milieu de voiture et davantage de place pour les jambes (de 85 à 92 cm). La première classe proposera (enfin!) des prises de courant à chaque place pour travailler... ou jouer.

La SNCF a l'écoute de ses usagers.

Il y a quelques semaines, la SNCF signait une convention la liant aux associations nationales françaises de consommateurs. De par son statut d'entreprise publique, et plus particulièrement au travers de cette convention, la SNCF s'engage à répondre aux attentes essentielles des voyageurs. Outre les grandes règles d'ordre général (les voyageurs doivent pouvoir accéder aux meilleurs tarifs, les voyageurs doivent pouvoir connaître la situation du trafic et les éventuels retards, amélioration de la propreté, de la signalétique et de l'intermodalité des gares, etc...), retenons particulièrement celle-ci: les voyageurs qui subissent un retard de plus de trente minutes reçoivent une compensation représentant le tiers du prix du billet. Cette dernière revendication relative à une compensation financière en cas de retard est prônée depuis plusieurs années par l'ACTP. Notre demande avait d'ailleurs été jugée recevable puisqu'elle figurait dans le projet de troisième contrat de gestion de la SNCB. Nous espérons vivement que cet exemple de convention passée entre un opérateur de chemins de fer et des associations d'usagers puisse être imité par la direction de la SNCB.