

Expéditeur : ACTP a.s.b.l.
Place des Guillemins, 17 B25
4000 LIEGE
Bureau de dépôt : 4020 Liège 2
Agrégation : P302205

Belgique–Belgie
P.P.
4020 Liège 2
BC 6135



ACTP INFO

Bulletin trimestriel
Avril-Juin 2005



Un bus grand confort IRIZAR roule entre Liège et Athus

Un nouveau moyen de transport en Wallonie



A Spa, un funiculaire relie le centre ville et le centre Thermal
Une curiosité et un panorama à découvrir

Avec le soutien de la Région Wallonne



SOMMAIRE ACTP Info AVRIL - JUIN 2005

Editorial	page. 3
Dossier : Signalétique	pages 4 et 5
Inter-modalité : Un modèle belge	pages 6 et 7
A propos de : Confort d'attente	pages 8, 9 et 10
Bientôt les congés	page 11
Train léger	pages 12 et 13
Au fil des rail : l'arrêt à la demande Tram de Bruxelles	pages 14 et 15 pages 16 et 17
RER : 7 nouvelles stations à Bruxelles	pages 18 et 19
Gare de Jemelle : Rénovation	page 20
Courrier des lecteurs	pages 21, 22 et 23
Un nouveau moyen de transport en Wallonie	page 24

Photo de Couverture :



Le bus Irizar est un bus grand confort, acquis par la société Collard
Il est en service entre Liège et Athus
Nous publierons un reportage complet dans notre prochain numéro

GREVES DES TEC

Les récentes grèves des TEC ont été péniblement ressenties par les usagers, en raison de leurs longueurs, des péripéties, tergiversations et des déclenchements inopinés.

De nombreux usagers ont exprimé leur mécontentement, parfois leur ressentiment sur notre site www.actp.be > forum > tec.

Les clients (!) lésés du TEC attendent une indemnisation au moins égale à la perte subie par l'invalidation de leur abonnement. Mais quid des frais supplémentaires encourus : taxis, recours au train, usage de la voiture personnelle ou partage des frais de covoiturage, ... ?

La position de l'ACTP est nette : les TEC sont un service public. A ce titre, une certaine continuité du service doit être assurée pour permettre aux travailleurs, aux étudiants, au public en général de ne pas être contraints à l'immobilité.

Un syndicat a proposé que la grève soit limitée à la perception. Cette formule présente l'avantage de ne pas obérer l'image des TEC alors que la grève totale en détourne la clientèle. Un autre syndicat y est opposé, arguant du fait que le règlement de travail stipule que la non perception est une faute grave, pouvant causer préjudice au chauffeurs passibles de sanctions..

A défaut, le service normal devrait être assuré durant 3 heures en début de journée et 3 heures en fin de journée.

La balle est dans le camp des autorités et des responsables syndicaux.

Enfin, nous déplorons que l'information ait une nouvelle fois fait défaut. Certaines bornes d'information aux voyageurs n'affichaient aucun message et le site infotec.be était tout aussi muet..

Signalétique (1^{ère} partie)

La signalétique est une source importante d'information pour les voyageurs. Qu'il s'agisse de bornes d'information, de plaques d'arrêt, d'indicateurs d'itinéraire,...tous doivent satisfaire à trois critères essentiels : ils doivent être visibles, lisibles et compréhensibles.

Nous commencerons notre examen par les plaques d'arrêt des TEC.

Un premier point concerne le format. Comparativement à ce qui se fait sur d'autres réseaux, on peut dire que ces plaques sont trop petites. De plus la surface est mal utilisée: une grande partie est consacrée à des informations redondantes ou inutiles. Ainsi la ligne BUS TEC devrait être réduite à BUS. Sur les plaques bruxelloise et allemande le sigle de l'opérateur n'occupe qu'une place réduite.

La lisibilité des informations essentielles est mauvaise, la taille des caractères étant trop petite. Le nom de l'arrêt, par exemple est difficilement lisible de l'intérieur du véhicule. Or, c'est aux voyageurs qui débarquent que cette information est destinée. Sur les plaques de Bruxelles ou de Aachen, la dénomination de l'arrêt apparaît en très grands caractères,



Plaque d'arrêt des TEC



Plaque d'arrêt de la STIB (Bruxelles)



Plaque d'arrêt ASEAG (Aachen)

Un autre point concerne les couleurs.

Tant la plaque Bruxelloise que la plaque Allemande ont un fond blanc. Elles attirent plus le regard que les plaques jaunes. Certaines informations sont sur fond coloré, ce qui crée un contraste intéressant.

Certains réseaux des TEC emploient des caractères gris qui ne ressortent pas sur le fond jaune. D'autres réseaux emploient des caractères noirs sur fond blanc pour désigner les lignes.

Nous souhaitons que cette pratique se généralise.

Enfin, nous estimons que la lisibilité serait encore améliorée si les destinations figuraient en horizontale.

Nous ne demandons évidemment pas que toutes les plaques d'arrêt soient remplacées. Mais nous demandons qu'au fur et à mesure de leur remplacement, et après utilisation du stock disponible, un nouveau modèle de plaque soit introduit.



Plaque TEC (lettres grises)



Plaques TEC (noires sur fond blanc)



Suggestion



Nous avons même trouvé une plaque d'arrêt (récente) qui ne portait que le numéro de zone. Il s'agissait pourtant d'une plaque d'embarquement. Aucune autre information n'était disponible, ni sur le poteau, ni ailleurs (pas d'abri) !

Un modèle belge : Adinkerke - De Panne

Nous avons déjà présenté dans de précédents bulletins deux modèles de connexion train-tram ou train-bus.

A Gand, gare de première grandeur (35000 embarquements par jour), les voyageurs ont directement accès, de chaque quai train au quai tram (voir aCtp-info : dans notre bulletin trimestriel d'octobre-décembre 2003 :P.9)

La gare d'Adinkerke, jadis gare internationale (Bruxelles-Dunkerque), mais actuellement terminus de la ligne 73 est surtout fréquentée en saison touristique : elle donne accès par le tram à toutes les stations de la partie ouest de la côte.

La société de Lijn a prolongé la ligne du tram jusqu'à la gare SNCB. Les rames train et tram accostent maintenant côte à côte, offrant une facilité maximale aux voyageurs.

Nonobstant la faible distance qui sépare la gare SNCB du point d'embarquement tram, De Lijn a jugé utile de créer un site complet d'embarquement, avec abri, guichet et quai rehaussé, permettant l'embarquement de plain-pied.

Une réalisation exemplaire ; elle peut être comparée à la connexion train-bus de Stolberg (Allemagne), que nous avons présentée dans notre bulletin trimestriel d'octobre-décembre 2003 (P.9).



A Adinkerke, trains et trams sont côte à côte. On remarque l'abri fermé et l'afficheur DeLijn



Malgré la proximité de la gare SNCB, DeLijn a installé une gare tram complète et confortable



Note : dorénavant, la société de transport en commun de Dunkerque assure tous les jours, une correspondance à l'arrivée des trains vers Dunkerke, en desservant les stations balnéaires françaises de Bray-Dunes, Zuidcoote, Malo-les-Bains.
Info à l'espace DK'Bus Marine au 0033/3285900

Photos aCtp

Le quai rehaussé permet l'embarquement de plain-pied

CONFORT D'ATTENTE (BUS et TRAIN)

L'attente – parfois prolongée – imposée aux voyageurs peut être un facteur dissuasif chez les personnes pour lesquelles la station debout est pénible si elles ne peuvent disposer d'un siège.

Hélas, les abris dépourvus de sièges sont relativement fréquents. Nous en donnons si après quelques illustrations.

Dans une gare aussi importante que Liège-Guillemins (15000 embarquements par jour) on trouve des quais entièrement dépourvus de sièges (quai des voies 6 et 7). Le fait que la gare soit en pleine évolution ne peut justifier cette situation puisque de vastes abris provisoires ont, depuis plusieurs mois, été installés sur les nouvelles portions de quais.

Autre carence inadmissible, sur les quais « rénovés » de Tilff, où de nouveaux abris ont été installés, les sièges sont « en plein air ».



Liège- Guillemins : vue du quai des voies 6 et 7 dépourvu de sièges



A Tilff, la gare a été rénovée mais il n'y a pas de sièges sous abri



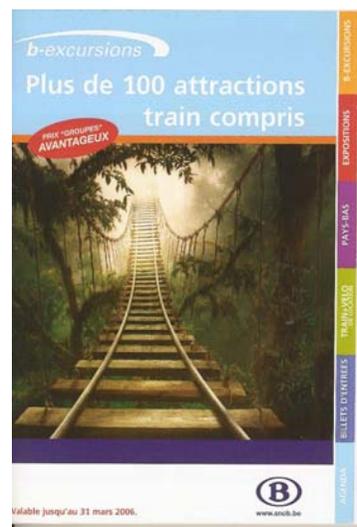
La SNCB dispose pourtant de sièges adaptés aux abris



Ce type d'abri est utilisé par les TEC en milieu rural et la SNCB. Très robuste, il offre une bonne protection et un siège pouvant accueillir 4 personnes. Dans le cas des TEC, une ouverture latérale devrait permettre de voir arriver le bus. Il peut difficilement être implanté en milieu urbain.



Le siège équipant cet abribus est minuscule. Le vandalisme sévit aussi en milieu rural. Les administrations sont confrontées à un lourd problème d'entretien. En ce qui concerne le bris de glace, la société 3M prétend avoir trouvé la solution ; mais à quel prix ?



La SNCB a édité, comme chaque année une série de brochures destinées à faciliter l'organisation des voyages en Belgique et à l'étranger. La liste des excursions belges est loin d'être exhaustive : on n'y trouve pas le Monde Sauvage et les Grottes de Remouchamps, les ascenseurs de Strépy, le plan incliné de Ronquières, les plages de l'Eau d'Heure, la mine de Blégny, la grotte de Comblain-au-Pont, etc. Ces attractions ne bénéficient pas d'un prix combiné train + entrée. Utilisez alors le rail-pass (6,5 € par voyage simple) Une nouvelle brochure a été dédiée aux excursions dans les régions étrangères frontalières. Le billet Escapade pour le Luxembourg est offert au prix exorbitant de 41 €. Nous recommandons d'effectuer le parcours jusqu' Arlon à l'aide d'un rail-pass et d'acheter à Arlon le billet frontalier (AR Arlon-Luxembourg 8,40€). Normalement, l'IC J stationne 5 minutes à Arlon, ce qui donne le temps d'acquérir le billet au guichet. Quant au billet Euregio, il est omis de signaler que ce billet est valable pour 5 personnes (2 adultes et 3 enfants) **tous**

les jours fériés de l'un quelconque des trois pays concernés, donc aussi le 03 octobre (fête de l'unité allemande) 26 décembre (lendemain de Noël) Il est aussi omis de signaler que ce billet peut être acheté à bord des bus TEC ou DeLijn en province de Liège ou du Limbourg. Plus d'info sur www.actp.be > dossier > euregio ou www.avv.de/avv/euregioticket/euregio-ticket-flyer.pdf Sur cette carte, la relation Monschau-Aachen n'est pas figurée mais est bien intégrée à l'Eurégio. La relation Eupen-Monschau n'est exploitée que le week-end.



Le Ministre Vande Lanotte demande un avis

En réponse à une question parlementaire du Député-Bourgmestre d'Atter, Monsieur Joseph Arens, le Ministre a évoqué le problème de l'introduction du « light rail ».

Voici, extrait du compte-rendu de la commission de la chambre du 21 mars, le passage le plus significatif de la réponse du Ministre.

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Traditionnellement, soit depuis une vingtaine d'années, la SNCB répond à cette question que la sécurité de notre réseau fort dense ne pourrait être garantie si l'on utilise différents types de voitures. Mais le fait de dire que c'était difficile n'exclut pas que ce soit possible. Le Light Rail a pu être introduit dans d'autres pays, en utilisant plusieurs types de voitures sur le même réseau.

J'ai demandé que la question soit examinée et je vais demander un avis indépendant pour fin 2005 car j'ai l'impression, et j'en assume la responsabilité, que pour la SNCB, il est facile de dire qu'en utilisant un seul type de matériel on n'a pas de problème de sécurité.

Nous nous réjouissons de cette initiative du Ministre. Cela fait des années que l'ACTP, le CCU et d'autres associations réclament l'introduction d'un matériel adapté à l'exploitation rationnelle des lignes régionales.

Le 16 janvier 2002, lors d'une réunion ACTP-SNCB, nous avons demandé de ne pas poursuivre l'acquisition de 16 autorails lourds (AR41) supplémentaires et de préférer du matériel léger, mieux adapté à la desserte locale, comme le Talent (Allemagne) ou le XTER (Grand Duché, Allemagne, France)

En Belgique, les autorails des séries 5xx ont roulé jusqu'en 1970 ; ils pesaient de 25 à 35 tonnes ! Espérons que l'impulsion ministérielle mettra enfin le Light Trainsur les rails.

Et se répétera à propos de l'intérêt du pendulaire sur les lignes sinueuses



Au Grand-Duché de Luxembourg, les autorails Alstom (ex DeDietrich) série 21xx roulent, entre Kleinbettingen et Luxembourg, sur les mêmes voies que les IC J et les EC. Ce matériel est partiellement à plancher bas, permettant un embarquement aisé (de plain-pied devant un quai de 550 mm). On le voit ici accosté à un quai bas à Bettembourg. On remarque la facilité d'accès. Ces autorails ont l'airco, la suspension pneumatique, un WC « handicapés », de larges portes munies de senseurs et à fermeture automatique.



Le Talent de Bombardier circule à plusieurs centaines d'exemplaires dans une dizaine de pays répartis sur trois continents. Il existe en version diesel ou électrique Son plancher est à 750 mm, ce qui assure l'embarquement de plain pied à partir d'un quai haut. En cas d'accostage à un quai bas, un ingénieux marche pied rétractable, se déploie et surplombe le quai. Le même marchepied est déployé en cas d'accostage à un quai haut, comblant le gap éventuel entre le quai et la voiture.

Ce matériel roule notamment sur l'Euregiobahn ; il partage les voies entre Aachen et Düren avec les RB, les RE, les Thalys et les ICE. Le confort est comparable à celui des autorails 21xx des CFL

Photos aCtp

L'arrêt à la demande

Sur plusieurs réseaux, notamment en Allemagne et en Suisse, les lignes régionales sont généralement exploitées comme des lignes de bus, avec arrêt à la demande.

Les avantages de ce mode d'exploitation sont évidents : il permet de réduire la détente des horaires et des sérieuses économies d'énergie et d'usure du matériel. La SNCB ne veut pas entendre parler de cette procédure. Nous avons reçu une lettre de la SNCB qui explique (?) les motifs de ce refus. Nous vous en livrons ci-dessous un extrait significatif :

Par ailleurs, la SNCB n'a jamais été intéressée par des dessertes avec arrêt à la demande.

Les raisons en sont les suivantes :

- Le respect des horaires constitue la base d'une desserte ferroviaire. Dans le cas d'arrêt à la demande, il pourrait arriver qu'un train se présente dans une gare ou un PANG avec quelques minutes d'avance, ce qui est incompatible avec le service aux voyageurs et la parution d'horaires officiels.
- Le conducteur de train sera obligé de ralentir à l'approche de chaque gare ou PANG, et de marquer pratiquement l'arrêt afin de disposer de la distance de freinage nécessaire en cas de demande d'arrêt à la dernière seconde par un voyageur circulant dans ce train, mais également en cas de conditions de visibilité médiocre (quai insuffisamment éclairés, brouillard dense,...)

Cette note appelle quelques commentaires.

Remarquons d'abord que contrairement à ce que dit la SNCB, elle a bel et bien pratiqué elle-même l'arrêt à la demande. Voir ci-contre un extrait de l'indicateur de la SNCB de 1956.

La SNCB parle de quelques minutes d'avance. Ceci est impossible, puisqu'elle alloue une seule minute pour marquer un arrêt et qu'une remise à l'heure est faite à chaque arrêt. Qui plus est, il est loisible à un conducteur qui aurait pris de l'avance en évitant un arrêt, de modérer sa vitesse (et réduire la consommation d'énergie) sur le tronçon suivant de façon à diminuer le temps d'attente éventuel au prochain arrêt. Il n'est pas nécessaire de « marquer pratiquement l'arrêt ». Un ralentissement à 40 km/h est la norme adoptée par les réseaux étrangers. Il permet de marquer l'arrêt dans de bonnes conditions de sécurité si des voyageurs sont présents sur le quai.

Entre une accélération de 40 à 90 km/h et une accélération de 0 à 90 km/h, la consommation d'énergie est plus que doublée. Un ralentissement de 90 km/h à 40 km/h provoque moins d'usure qu'un freinage jusqu'à l'arrêt total.

Enfin, et ceci n'est pas le moindre avantage, comme il est fréquent sur les lignes régionales que des arrêts ne donnent pas lieu à débarquement ou embarquement, la détente de l'horaire peut être quelque peu resserrée ce qui améliore la vitesse commerciale.

Comme on le voit, ce n'est pas sans raison que les réseaux étrangers pratiquent l'arrêt à la demande.

Les avantages sont d'autant plus intéressants que l'exploitation se fait avec du matériel léger (Talent, Desiro, XTER,...) généralement équipé de boutons de demande d'arrêt. Mais en domaine de train léger, la SNCB accuse un retard important.

Arrêt sur demande

Lorsque le signe X figure après le nom de la localité, les trains ne s'arrêtent que sur demande.

Lorsque le signe X figure devant l'heure de départ, le train/bus en question s'arrête seulement sur demande. Si vous désirez dans ce cas prendre le train, veuillez actionner le signal prévu à cet effet ou attirer à temps l'attention du mécanicien. Si vous voulez descendre du train, veuillez en informer le personnel roulant au plus tard à la gare d'arrêt précédente.

8	Thimister-Clermont.	6.03	7.34	11.53	12.1
2	Battice	6.12	7.42	12.00	13.1
5	Herve.....	6.16	7.46	12.04	13.1
7	Melen	6.19	7.50	12.08	13.1
9	Micheroux	6.23	7.53	12.11	13.1
10	Micheroux-Hasard...	7.55	12.13	13.1	
11	Retinne	6.27	7.57	12.15	13.1
13	Fléron	6.30	8.00	12.18	13.1
15	Romsée.....		8.02	12.20	13.1
16	Beyne.....	6.41	8.04	12.22	13.1
38	Les Bruyères		8.09	12.27	13.1
10	Bois-de-Breux.....	6.48	8.11	12.29	13.1
10	Rue Malvaux.....		8.12	12.30	13.1
11	Thier-de-Chênée.....		8.13	12.31	13.1
13	Vaux-s-Chèvremont.	6.55	8.17	12.35	13.1
15	Chênée.....	6.58	8.20	12.38	13.1
45	Angleur X.....	7.00	8.22	12.40	13.1
	Angleur X.....	7.08	8.22	12.40	13.1
49	Liège (Gull.) X A		8.28		13.1
--	Liège (Vennes).....	7.12	--	12.43	-
--	Liège (Longdoz) A	7.15	--	12.46	-

Les arrêts à Thier-de-Chênée, rue Malvaux, Les Bruyères, Romsée, Micheroux-Hasard, Melen, Thimister-Clermont, Froidthier, Hombourg et Hindel sont facultatifs. Les heures

Extrait de l'indicateur des CFF 2004.
Certains points d'arrêt sont sur demande ;
Certains trains ne marquent l'arrêt que sur demande

Extrait de l'indicateur SNCB de 1956

TRAM de Bruxelles

A l'occasion du 150^{ième} anniversaire de ses ateliers de Bruges, la société Bombardier a présenté le nouveau tram T 3000 destiné à la STIB. Pour rappel, celle-ci a passé commande en octobre 2003 de 27 véhicules de type T3000 d'une longueur de 32m et d'une capacité de 184 voyageurs.



Le nouveau tram, à plancher bas intégral, séduit par son design moderne couleurs gris et cuivre, œuvre du styliste Axel Enthoven.



Pour l'intérieur, il a été fait appel à des matériaux nobles tels que le cuir pour les sièges. On peut toutefois s'interroger sur le bien-fondé de ce choix, connaissant le vandalisme actuel.

En bref une belle réussite avec quelques bémols tels les sièges placés longitudinalement et donc moins confortables que sur les trams 7900.

Le premier exemplaire de la série commencera ses essais début septembre sur le réseau de la STIB pour une période de 6 mois. La mise en service devrait avoir lieu courant 2006. Ci-dessous quelques photos du nouveau tram prises lors de la présentation à la presse.



Emplacement pour chaise pmr



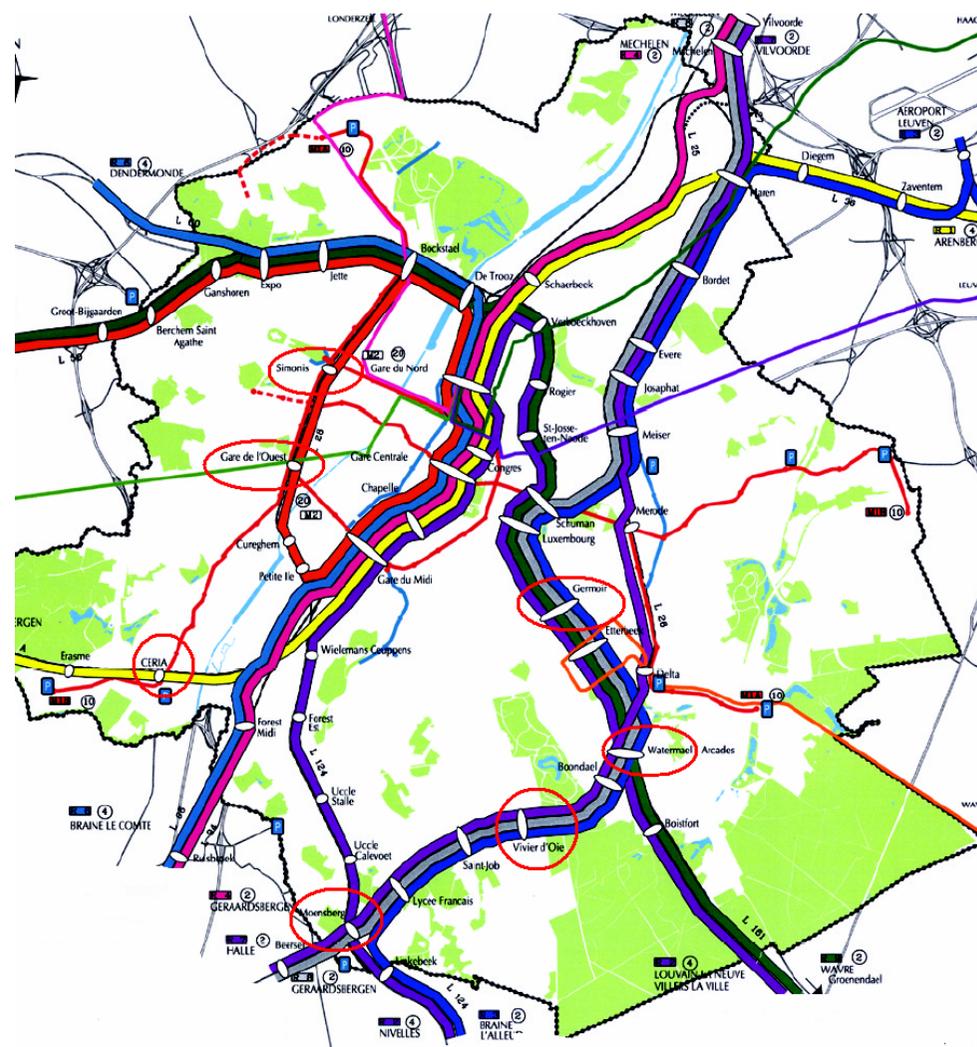
Vue de l'intercirculation

7 Nouvelles stations à Bruxelles

Sept nouvelles haltes seront créées ou remis en service en Région bruxelloise à l'occasion de la réalisation du RER et deux anciennes haltes seront remises en service :

- **ANDERLECHT** : la nouvelle halte sera située sur la ligne 50A (Bruxelles-Gand) à hauteur de l'Institut Céria et elle sera desservie par l'axe RER 1 (Zottegem-Denderleuw-Anderlecht- Jonction Nord-Midi-Schaerbeek-Louvain-Heverlee)
- **GERMOIR** : la nouvelle halte sera située entre les gares de Bruxelles-Luxembourg et d'Etterbeek à hauteur du pont du Gerموir. Elle sera accessible par le pont du Gerموir et par la rue des Deux Ponts. Un ascenseur est prévu au pont du Gerموir. Elle sera desservie par deux axes, le RER 2 (Nivelles- Braine-l'Alleud-Uccle- Jonction Nord-Midi-Schuman-Luxembourg-Louvain-la-Neuve) et le RER4 (Hal-Ligne 26-Etterbeek-Luxembourg-Schuman-Meiser-Vilvorde). Les travaux sont en cours et visibles de la rue des Deux Ponts et du pont de la rue du Sceptre.
- **ARCADES** : la nouvelle halte sera située sur la ligne 26 à hauteur de la place des Arcades à une centaine de mètres de la gare de Watermael. Elle sera accessible par des ascenseurs. Elle sera desservie par les axes : RER 3 (Braine-Alliance-Waterloo-Uccle-Saint-Job-Etterbeek-Luxembourg-Schuman-Aéroport-National-Louvain) RER 4 (Enghien-Hal-Ligne26-Vilvorde-Malines) RER 7 (Hal-Ligne 26-Arcades-Mérode-Vilvorde-Malines)
- **VIVIER D'OIE** : la nouvelle halte sera située au croisement de la ligne 26 et de la chaussée de Waterloo. Elle sera desservie par les axes RER 4 et 7 voir ci-dessus.
- **MOENSBERG** : il s'agit d'une extension de la halte existant sur la ligne 26 par création de 2 nouveaux quais sur la ligne 124 à l'intersection des deux lignes. Elle sera desservie par les axes RER 2, RER 3, RER 4 et RER 7.
- **SIMONIS** : la halte est située sur la ligne 28 à hauteur de la station de métro Simonis. Elle sera desservie par l'axe RER 5 (Bockstael-Alost).
- **OUEST** : l'ancienne halte Bruxelles-Ouest sur la ligne 28 et elle aura la même desserte que Simonis.

Après la mise en service de ces nouvelles haltes, la Région de Bruxelles sera desservie par 34 gares ou points d'arrêt de la SNCB.



Source : Région de Bruxelles-Capitale

RENOVATION

La salle des guichets de la Gare de Jemelle a fait l'objet d'une rénovation profonde. L'horrible carrelage mural noir a été remplacé par un carrelage beige clair qui donne plus de clarté. Les guichets ont été modernisés, une consigne à bagages et des distributeurs d'en-cas installés. La librairie (qui n'était plus exploitée) a été supprimée. Un centre de voyage a été installé mais n'est pas encore accessible.

On a aussi modifié le mobilier mais les sièges actuels sont des sièges métalliques de quai. Espérons qu'ils sont provisoires. Les tableaux horaires sont maintenant à bonne hauteur et il n'y a plus de sièges placés devant eux.

On regrettera que la rénovation n'ait pas été étendue aux sanitaires. Les carrelages y sont dans un état lamentable, ce qui rend l'endroit peu engageant. Par contre les handicapés disposent maintenant d'un WC (avec clé à disposition).

En résumé, du bon travail mais inachevé.



Ci contre: vue de la salle rénovée. On remarque les sièges de quai qui devraient être remplacés.

En bas, à gauche: les horaires sont maintenant facilement lisibles

En bas, à droite, l'ancienne salle, son sinistre carrelage noir et la mauvaise disposition des tableaux horaires.



Les récentes grèves des TEC ont inspiré nos lecteurs.

Les utilisateurs des TEC en ont assez d'être pris en otages sans disposer des voitures de fonction des responsables supposés gérer la(les) crise(s), récurrentes dans ce secteur.

Je suis volontairement "piquant" afin d'espérer une action réelle des dirigeants des TEC en faveur des utilisateurs. Je ne demande pas une capitulation mais une réelle discussion positive permettant d'espérer une ouverture d'esprit un peu plus grande des syndicats, bloqués temporellement au 19ème siècle.

Si nous prenons les transports en commun, c'est soit par choix, soit par nécessité et cela ne signifie en rien que de multiples véhicules attendent dans notre garage que les TEC fassent une nouvelle fois grève pour être "promenés".

Pensez aux enfants (bientôt en examens), aux personnes âgées, à tous les travailleurs qui font VIVRE cette société. Je ne puis pas comprendre qu'une revendication adressée à quelques personnes passe par une prise d'otages de ceux qui composent la raison d'être même de la société concernée.

La Région Wallonne, une fois de plus, montre son profil de république bananière, malgré les livres consacrés à son pseudo dynamisme.

S'il vous plaît, agissez : prévoyez au moins un service minimum obligatoire, ou prenez des dispositions concrètes (location de bus de firmes privées, ...) pour montrer au public qu'il y a autre chose dans la vie que BHV et que les transports en commun sont un réel enjeu d'avenir.

Encore faudrait-il que les syndicats deviennent intelligents, que leurs membres ne soient plus des moutons qu'une harangue basique hypnotise et que les responsables fassent preuve de fermeté et d'organisation. Nous sommes à ce point conditionnés que le moindre retard (important) d'un bus, en situation "normale", nous fait redouter une grève. TEC = TEG = Toujours En Grève. Est-ce l'image que vous souhaitez communiquer ? Au nom des otages wallons, merci de quitter votre fauteuil. Je vous souhaite une excellente journée. Moi je préférerais qu'un service minimum (1 bus articulé par demi-heure ou plus selon les heures) soit imposé et que les chauffeurs qui ne sont pas de service s'occupent de gérer les revendications que je refuse de juger. Par contre, j'estime qu'une action en référé devrait être automatiquement introduite par le pouvoir de tutelle ou l'ACTP qui disposerait là d'un moyen d'action efficace et redoutable. Mais j'ignore le coût de la procédure

Léopold Baiwir sur notre Forum : www.actp.be

Que vous soyez en colère, je le comprends, que vous soyez imprécis...

Nous n'avons d'autres alternatives que d'arrêter de circuler, la tarification zéro est interdite dans notre règlement de travail, sauf dérogation contraire du gouvernement wallon et/ou fédéral, le service minimum ? il y en a déjà un qui est assuré par les chauffeurs non gréviste (oui monsieur, il y en a !)

Certains félicitent la srwt d'avoir bloqué délibérément les bus hier, moi aussi, parce que ma journée sera payée, je n'ai pas fait grève, mon patron m'a empêcher de travailler, nuance. Attendons le résultat du tribunal du travail !

A ce que je sache, vous êtes libres de vos mouvements, ni enchaînés, ni enfermés. Simplement moins de moyen de communication (vive le vélo, la marche, le taxi, les trains, ...). J'ai aussi entendu comme proposition : arrêter pendant la journée aux heures creuses, d'accord ! Mais c'est interdit (ne pas respecter DELIBEREMENT un horaire est une faute dixit la direction, toujours selon leur logique, arrêter pendant la journée est un acte délibéré de non-respect de l'horaire) Alors, nous avons un problème avec la direction qui soit dit au passage doit rembourser 750.000 € à la région wallonne par jour de grève, donc nous voulons TOUS une solution, comme toutes négociations, il faut un terrain d'entente

Jokari sur notre Forum : www.actp.be

Pensez à tous ces étudiants, écoliers, travailleurs qui ne savent se rendre à la ville. La grève est un droit, d'accord. Mais pas en embêtant les autres usagers qui n'en peuvent rien. Que diriez-vous si on vous coupait le courant, le téléphone, la télévision, etc... Si on bloquait votre voiture...

Personnellement, je me rends au boulot en voiture. Je prends parti pour ces pauvres gens

Etienne sur notre Forum : www.actp.be

Bonjour Monsieur Jokari!

Il est curieux que vous soyez le seul à utiliser un pseudo.

Ne me faites pas rire quand vous parlez des chauffeurs qui roulent quand même. Les piquets les en empêchent. Et le discours des chauffeurs outrés de la fermeture des dépôts alors qu'ils "venaient travailler et qu'on les en a ainsi empêchés", non mais, vous prenez les gens pour des gogos ? Et ici, dans la région liégeoise, les chauffeurs de la ligne 38b (Verviers-Liège), travaillant pour une société privée et moins liés aux diktats des syndicats sans imagination, roulent parfois mais se retrouvent aussi parfois bloqués par des piquets à Fléron, les empêchant de descendre en ville et donc d'assurer le service minimum auquel vous faites allusion. Liège est une zone syndicalement sinistrée car, comme les scouts : toujours prêts ! La solidarité a bon dos.

Je redis que je ne juge pas vos revendications ; ce avec quoi je ne suis pas d'accord, c'est avec la manière de procéder.

Avec un peu d'imagination, on peut faire pression sur les interlocuteurs réels (direction, politique) sans passer par une action préjudiciant ceux sans qui vous n'auriez pas de travail, essayez donc de vous en rendre compte ! Chaque grève fait des mécontents ; ceux qui ont les moyens achètent une voiture et voici

quelques clients en moins ; ne vous étonnez pas si les clients ne vous sourient pas, ...

Pas d'imagination ! Des idées :

- affichage de banderoles sur les bus
- diffusion de tracts auprès des usagers
- insertion de communiqués dans les journaux (les syndicats peuvent payer les frais s'ils ne doivent pas indemniser les grévistes)
- manifestations (à pied, à vélo, en voiture, en bus si vous voulez) des chauffeurs qui ne sont pas de service pendant que les autres roulent (parfois, il faut faire soi-même des sacrifices pour obtenir quelque chose !)
- conférences de presse
- occupations créatives de lieux par des activités ludiques et informatives avec invitation des médias

- revendications plus globales d'une meilleure gestion des transports en commun dans le cadre d'une politique cohérente de mobilité (à adresser aux politiciens, surtout lors des campagnes électorales)

- et je suis persuadé que vous pouvez avoir aussi des idées (peut-être meilleures) pour exprimer vos revendications à ceux qui ont le pouvoir d'en discuter avec vous, sans prendre vos utilisateurs en otages (je maintiens : en empêchant les usagers de se déplacer, vous créez un mécontentement qui gêne les directions et les politiciens ; vous vous servez donc de ce mécontentement comme arme indirecte ; vous dites cependant clairement : donnez-nous ce que nous voulons et nous rendrons la mobilité à vos clients ; la rançon est l'acceptation de vos revendications ; une rançon va de pair avec une prise d'otages !!!).

Pour conclure : vous qui vous plaignez de l'attitude de certains usagers (tags, agressions, ...), trouvez-vous normal d'écraser des oeufs sur des gens qui sont là pour négocier avec vous (je désapprouve le doigt d'honneur qui a suivi, mais la provocation était issue du derrière d'une poule et ce n'est pas celle-ci qui l'a lancée !). Un oeuf lancé sur un de vos bus entraînerait immédiatement un arrêt de travail.

Alors, s'il vous plaît, comportez-vous correctement avec ceux qui vous procurent votre travail et soyez créatifs et positifs dans vos négociations. Vous y gagnerez en sympathie. La grève est un outil dépassé qui ne se justifie que dans les cas très graves (fermetures d'usines, délocalisations, problèmes de sécurité graves, ...) mais qui apporte rarement des solutions.

D'accord on ne peut pas vous délocaliser, mais bien vous privatiser. Avec les conséquences que les chauffeurs travaillant pour des sociétés sous-traitantes peuvent vous décrire.

Merci de respecter les étudiants, les gens qui gagnent moins que vous (il y en a !!!) et qui n'ont ni vélo, ni auto, les personnes âgées, ...

Et je vous souhaite une conclusion heureuse de vos négociations.

Léopold Baiwir sur notre Forum : www.actp.be

Dernières Nouvelles

Contrats de Gestion

Avec plus de deux ans de retard, le contrat de gestion a été renouvelé entre l'Etat et les –désormais- trois sociétés ferroviaires. Premières impressions page suivante. Dossier complet dans notre prochain bulletin.

Nouveaux horaires

La mise en application du nouveau plan de transport a été reportée à décembre 2007. Il est vrai qu'à cette date, on disposera de nouvelles infrastructures ou d'infrastructures améliorées, ce qui permettra une amélioration de plusieurs temps de parcours. Espérons que, suivant l'exemple des CFF ces nouveaux horaires seront portés à la connaissance de la clientèle plusieurs mois (six) avant leur mise en service et que la SNCB sera réceptive aux observations qui pourront être formulées par les usagers.

Easy Access (ARI)

D'abord annoncé pour juin, c'est finalement en septembre que la nouvelle version d'ARI verra le jour. Il s'agira en fait d'une première mouture. Elle permettra déjà la recherche d'horaires porte à porte (d'où son nom). Les fonctions plus évoluées (plan de quartier, plan de région, liste d'hôtels, réservations) viendront par après. Nous espérons que ce programme intégrera l'info travaux. Cette intégration avait été promise par le General Manager Béfahy pour...2002 ! Il faut bien admettre qu'actuellement, établir un horaire de week-end n'est pas une sinécure.

Easy Access (bis)

Sous le même vocable, la SNCB lance un programme d'amélioration de l'accès au train, intégrant les connexions entre bus ou tram, métro et train. Espérons que les connexions train-train ne seront pas oubliées !

ABC (Accessibilité de Base-Confort)

C'est l'acronyme qui désigne un programme d'amélioration des parkings pour voitures et vélos. 12 gares pilotes seront désignées pour débiter une opération de promotion de l'intermodalité.



Notre audience auprès des autorités politiques et des transporteurs dépend de notre représentativité citoyenne. Plus nous serons nombreux, mieux nous serons entendus. Joignez-vous à notre action.

Quatre possibilités s'offrent à vous, devenez :

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

Membre : vous recevez notre bulletin d'information, des invitations à participer à nos différentes activités (groupes de travail, voyages d'études...). La cotisation annuelle est de 5 euros.

Membre d'honneur : en plus de bénéficier de tous les avantages réservés à nos membres, 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. Cotisation annuelle *ad libitum*.

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

(Le formulaire se trouve également sur le site Internet www.actp.be)

La cotisation est à verser sur le compte **001-3307821-03** de l'ACTP.

A propos du nouveau Contrat de Gestion de la SNCB ;

A la lecture de ces contrats (SNCB, SNCB Holding, Infrabel), on rencontre peu de bon, beaucoup de moins bon, parfois le pire.

Classification des gares.

Il n'y a plus désormais des gares, mais des arrêts principaux (85), des arrêts secondaires et des arrêts ...à statut spécial.

C'est le nombre d'embarquements qui fixe la limite entre catégories. Le gouvernement adopte donc la même méthode que la SNCB : il se base sur les statistiques actuelles de la SNCB, en faisant fi de toute prospective.

Dessertes

Les arrêts principaux doivent jouir d'au moins 16 dessertes cadencées par jour, avec un premier train avant 07h00 et un dernier train après 21h00 pour les deux sens. Nous espérons que l'on imposa une desserte de (avant) 06 heures à (après) 23 heures.

Dans le cas des arrêts secondaires, les heures limites sont 07h00 et 20h00 pour le sens de trafic principal et la cadence peut être dans certains cas bihoraire.

Certains arrêts secondaires desservis aux seules heures de pointe « jouiront » de 2 trains entre 06h00 et 08h00 et 2 trains entre 16h00 et 18h00. ! On se croirait revenu au temps des diligences.

La conception de la Mobilité est sérieusement mise à mal . Nous estimons qu'une cadence horaire tout au long de la journée est une condition sine qua non d'attractivité.

La SNCB peut, « lorsque des critères économiques le justifie », remplacer certaines relations locales par des dessertes par autobus (l'avis préalable du Comité Consultatif est cependant requis) !

Le volume total de train.kilomètres est en hausse légère : il passe de 190000 à 200000 soit un peu plus de 5 %. Comment atteindre dans ces conditions l'objectif d'une augmentation du nombre de voyageurs de 50% ? On se rappellera qu'en décembre dernier, les CFF (suisses) ont majoré leur offre (pourtant déjà largement supérieure à celle de la SNCB) de 25 %.

Mais, par ailleurs, la SNCB réduit le nombre de dessertes (nombre de dessertes quotidiennes et l'étendue de ces dessertes. Est-ce là la bonne contribution à l'amélioration de la mobilité ? Est-ce la bonne voie pour inciter les automobilistes à abandonner la voiture? Est-ce en supprimant des dessertes de proximité que l'on va réduire l'engorgement des grandes villes ?

La SNCB devra étudier pour le 15 décembre la faisabilité de l'utilisation du matériel léger. Le train léger permet, sur les liaisons régionales de concilier dessertes plus fréquentes et vitesse commerciale plus élevée. L'Etat aurait du imposer une étape de mise en service à titre d'essai.

Pourquoi pas une expérience pilote de desserte régionale avec du matériel léger (pris en location) et des procédures adaptées (arrêts à la demande) sur une ligne à « qualité totale », par exemple ?

Quatre villes devront disposer à partir du 15 décembre 2006 au plus tard d'une relation directe (par jour) dans les deux sens avec Bruxelles, sans arrêt. Liège sera certainement une des deux villes wallonnes. Nous demandons cependant un arrêt à Ans. Cette gare doit être considéré comme la gare de Liège-Nord.

La SNCB s'engage à améliorer l'offre sur la ligne 26, le soir en semaine ainsi que la journée et le soir du samedi, à titre d'expérience pilote pendant deux ans si les travaux d'Etterbeek et tu tunnel l'autorise.

Une proposition de desserte devra être présentée pour le 1 juillet 2005.

Relations transfrontalières

Elles sont reprises comme missions de service public, jusqu'à la première ville au delà de la frontière et sont donc subventionnées. Les villes concernées à desservir sont, du côté wallon : Maastricht, Aachen, Trois-Vierges, Luxembourg , Lille et Jeumont.

On espère que ce statut permettra d'abolir la taxe de « passage frontière » au profit de tous les citoyens.

Doivent aussi être « présentées à l'Etat » pour fin 2005, l'introduction d'offres nouvelles ou des améliorations de dessertes Tournai-Lille, Virton-Athus/Arlon-Athus-Luxembourg, Welkenraedt-Aachen, Visé-Maastricht, Mons-Quévrain-Valenciennes

Lignes à Qualité Totale

La SNCB doit poursuivre l'amélioration de ces lignes, en concertation avec les Comités de Ligne. Des propositions doivent être rentrées pour le 15 décembre.

En résumé :

Les objectifs fixés par le Gouvernement sont nettement insuffisants pour prétendre à une amélioration significative de la Mobilité ferroviaire.

Faut-il rappeler que cette dernière ne représente que 6 % de la mobilité totale, la voiture s'adjugeant 80 % et le reste allant au bus , tram et métro.