



La voiture pilote des rames dosto des CFL en gare de Gouvy. Cette voiture a les portes entre les bogies, ce qui ménage un accès de plain-pied devant un quai mi-haut. Chaque jour ouvrable, les CFL assurent deux liaisons matinales entre Gouvy et Luxembourg et deux liaisons en soirée entre Luxembourg et Gouvy.

Avec le soutien de la Région Wallonne



Direction Générale des Transports

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

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



ACTP INFO

Trimestriel Avril - Juin 2006



Dossier : le confort des bus



SOMMAIRE **ACTP Info** *Avril - Juin 2006*

Editorial : sécurité accrue dans les transports publics	3
Dossier : les facteurs de confort des bus	4-8
Au fil des rails : toute l'info trains	9-19
Intermodalité : la future connexion train-bus à Liège-Guillemins	20-21
Au fil des routes	22-24
<ul style="list-style-type: none">- Le Mercedes Integro- Desserte des Lacs de l'Eau d'Heure- Immatriculation contre abonnement- Le plan « Securitec »	
Courrier des lecteurs	25-27
<ul style="list-style-type: none">- RER : un succès incertain- A nouveau les dimanches sans voiture- Site internet des TEC- Lignes 165 et 167	

Photo de couverture



Depuis fin mai 2006, un tribus Vanhool AGG300 circule à Luxembourg pour le compte d'un opérateur privé. Le premier tribus d'Europe roule à Liège depuis 1996 sur la ligne 48.

(Photo : Vanhool Belgique)

Sécurité accrue dans les transports publics

Le 12 avril dernier, en pleine journée, Joe Van Holsbeeck est poignardé à mort à la gare Centrale pour son lecteur MP3.

D'emblée, les proches de la victime se mobilisent : une marche silencieuse rassemble 80.000 personnes à Bruxelles le 23 avril et une pétition comptant 260.000 signatures est remise le 2 mai au Premier Ministre. Les signataires réclament une plus grande sécurité dans les lieux publics ainsi que dans les transports en commun et le rétablissement d'un dialogue avec les jeunes délinquants en marge de la société.

Trois jours plus tard, en réponse, le Gouvernement présente un plan prévoyant notamment une présence policière renforcée, une augmentation des caméras de surveillance dans les lieux publics et le recours accru aux « éducateurs de rue » dans les quartiers difficiles. Le Ministre de l'Intérieur, Patrick Dewael, soumettra quant à lui un arrêté royal au Conseil des Ministres du 23 juin prochain octroyant une allocation pour les contrats de sécurité et de prévention.

De son côté, la SNCB semble aussi avoir entendu le message : quarante nouveaux agents intégreront prochainement la brigade volante chargée d'assurer la sécurité à bord des trains. Securail prévoit également de fréquentes réunions avec les responsables des différentes zones de police et des autres modes de transport pour améliorer la coordination et la transmission d'informations. Parallèlement, la SNCB lance un film didactique qui sera diffusé dans les écoles et dont la projection sera suivie d'un débat sur l'incivilité et ses conséquences. Nous regrettons toutefois que l'intégration de la police des chemins de fer à la police fédérale se soit traduite par une réduction importante du personnel affecté à la surveillance des gares.

Avec le plan Securitec, présenté le 2 mai dernier par le Ministre wallon des Transports, les TEC mettent également l'accent sur une meilleure sécurité¹. Ce plan prévoit notamment l'extension des systèmes de vidéosurveillance dont l'utilité a été démontrée lors du drame de la gare Centrale. Il serait d'ailleurs opportun que la SNCB suive cet exemple en équipant ses trains de caméras.

Le Gouvernement et les transporteurs affichent donc clairement leur volonté d'enrayer l'insécurité dans les transports publics. On ne peut que s'en réjouir même s'il est regrettable, qu'une fois de plus, ce soit un fait divers tragique qui pousse les autorités à adopter les mesures qui s'imposent.

¹ Voir page 24.

Bus : les facteurs de confort

Ces dernières années, les constructeurs de bus ont réalisé de grands progrès en terme de confort, de sécurité, de fiabilité et d'économie. Cependant, les bus souffrent de sérieux handicaps comparativement à d'autres modes de transport, notamment par rapport aux véhicules à transmission électrique se mouvant sur ou guidés par rails.

Dans l'aCtp-info de juin 2004, nous avons déjà évoqué l'étude consacrée à la mobilité des aînés en Wallonie publiée aux Presses Universitaires de Namur².

Selon les auteurs, 40% des aînés de plus de 70 ans déclarent éprouver des difficultés à utiliser les bus. De nombreuses personnes sont ainsi obligées de conserver et d'utiliser une voiture alors qu'elles jouissent de la gratuité des bus dès l'âge de 65 ans.

Les personnes âgées subissent des altérations des fonctions locomotrices et neurologiques qui peuvent se traduire par des difficultés d'équilibre et de locomotion. Or, l'utilisation des bus impose aux voyageurs de nombreuses difficultés dont les causes sont les suivantes :

- **Les secousses verticales** qui sont provoquées par l'état de la voirie. En Belgique, l'état de la voirie est rarement optimal. Plusieurs tronçons urbains sont encore pavés. Ils sont source de cahots et de vibrations qui retentissent particulièrement sur les vertèbres cervicales altérées par l'arthrose. Quant aux voiries rurales ...



L'état de cette voirie est préjudiciable aux voyageurs... et au matériel.

² M. CASTAIGNE, J.-P. HUBERT et Ph. TOINT, *La mobilité des aînés en Wallonie*, Presses universitaires de Namur, 2003.

- **La raideur de la suspension.** Bien qu'elles soient généralement hydrauliques, les suspensions sont d'une raideur telle qu'elles transmettent les chocs et vibrations à la caisse.
- **L'épaisseur des sièges.** Des sièges épais, constitués d'un matériau souple, peuvent pallier la raideur excessive de la suspension. Ils sont malheureusement souvent l'objet de vandalisme. Les bus d'origine étrangère (Mercedes, Renault) et même certains bus belges sont pourvus de sièges dont la profondeur est de l'ordre du centimètre, ce qui ne permet pas d'effacer suffisamment les chocs verticaux. De tels sièges doivent être proscrits. A contrario, on apprécie les sièges épais équipant certains bus « intercity ». A noter que dans les véhicules à plancher bas, il se peut que tous les sièges n'offrent pas la même épaisseur : celle-ci dépend de la présence ou non d'un passage de roue (ou d'un moteur).



Les coussins des sièges sont ici tout-à-fait symboliques.

- **Les chocs longitudinaux.** Dans ce cas, ce n'est pas seulement le matériel qui est en cause mais, dans une large mesure, le mode de conduite, donc le facteur humain. Des accélérations progressives et modérées sont rarement observées : les conducteurs font état des exigences des horaires pour justifier une conduite « nerveuse ». Plusieurs opérateurs ont pourtant formés leurs chauffeurs à une conduite souple avec pour résultat une économie d'énergie (jusqu'à 20%) et une plus grande satisfaction de la clientèle. Le manque de progressivité au freinage est également responsable d'inconfort, voire de risque de chute.

Enfin, certaines transmissions étant moins souples que d'autres, le passage des vitesses provoque souvent une perturbation ressentie surtout par les voyageurs debout.

La technologie pourrait apporter des réponses. L'électronique permet notamment de contrôler la progressivité des accélérations et du freinage. Encore faudrait-il que les exploitants incitent les constructeurs à développer des solutions et consentent à en payer le prix.

- **Les forces transversales.** Elles sont ressenties lorsque le véhicule circule en courbe, en particulier dans les ronds-points. L'effet de la force centrifuge est amplifié par l'inclinaison de la caisse qui se déverse vers l'extérieur³. Un ralentissement préalable et progressif s'impose avant d'aborder une courbe serrée.
- **Le bruit.** Avec le freinage, le moteur est la principale source de bruit. L'isolation acoustique est généralement insuffisante. A l'extérieur, les bus créent également une pollution sonore importante.
- **La ventilation.** La ventilation constitue un point noir. Les bus sont souvent le siège de courants d'air violents, particulièrement désagréables en demi-saison. Les trappes de toiture sont souvent mal utilisées par les voyageurs et par les conducteurs qui, dans leur cabine, ne sont pas exposés aux courants d'air. Des instructions d'utilisation devraient préciser dans quelles circonstances elles doivent être disposées en introduction, en aspiration ou en flux rasant. Les ventilations mécaniques proposées par certains constructeurs permettent de limiter les courants d'air violents. Elles sont cependant insuffisantes en été. L'airco constitue la solution idéale. Elle est de plus en plus appliquée sur les réseaux étrangers et on trouve quelques cas en Wallonie sur certains bus inter. S'il est souvent décrié pour son aspect non écologique, l'airco pourrait présenter un bilan positif s'il permettait de convaincre des automobilistes à renoncer au confort de leur voiture. De nombreux utilisateurs potentiels des bus renoncent à les utiliser en été et ressortent alors leurs voitures (climatisées).
- **Les vitres.** Les vitres athermiques sont appréciées pour minimiser le rayonnement solaire. En cas d'airco, elles sont indispensables. Elles représentent malheureusement un coût supplémentaire que les exploitants sont souvent peu enclins à payer.

³ Une suspension active pourrait provoquer un « dévers » intérieur (principe de la pendulation).



Le plafond diffusant du Citaro G. Ce système de ventilation mécanique limite les courants d'air mais s'avère peu efficace en cas de fortes chaleurs.

- **La peinture extérieure** doit être non absorbante. Les peintures extérieures réfléchissantes contribuent en effet à diminuer les effets du soleil. De nombreux réseaux ont d'ailleurs opté pour le blanc.



Un Mercedes O 405 des TPN de Nyon (Suisse) en livrée blanche.

(Photo : www.transbus.org)

Ce bus publicitaire bleu absorbe particulièrement la chaleur.

(Photo : Cédric Poncelet)



- **L'accessibilité.** L'accostage est souvent source d'inconvénients : un écart trop important entre le véhicule et la bordure du quai ou du trottoir peut être responsable de chutes. Les bus modernes sont équipés de l'agenouillement mais seules les personnes à mobilité réduite peuvent généralement en bénéficier. Sur certains réseaux, l'agenouillement systématique est pourtant pratiqué aux arrêts. A noter que pour être confortable l'agenouillement devrait être bilatéral.



Bus agenouillé. On notera la qualité de l'accostage.

- **La montée par l'avant.** Cette procédure, imposée par la fraude excessive, est particulièrement incommode pour les personnes souffrant d'un handicap moteur, en raison de l'obligation qui leur est faite de se déplacer dans le bus lors du démarrage. Seul remède : la conduite souple et plus d'égards pour les clients âgés, handicapés et accompagnés d'enfants, ...

En conclusion.

De nombreuses améliorations sont attendues de la part des constructeurs et des exploitants de bus pour en améliorer le confort et approcher (sans pouvoir l'atteindre) celui des véhicules électriques, circulant sur rails.

En tout état de cause, une conduite souple est indispensable. La perte de temps qu'elle engendre est minime et l'économie de carburant est appréciable.

Nous nous sommes limités au confort du transport en bus.

D'autres aspects doivent être pris en compte : le confort d'attente, les dessertes, la signalétique, l'information, la sécurité, ... Nous les avons déjà évoqués dans de précédents numéros. Ces dossiers figurent également sur notre site internet.

Ligne 165 : pas de réouverture avant juin 2007 ?

Dans l'aCtp-info de décembre 2005, nous faisons le point sur l'état d'avancement du dossier relatif à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne 165 au-delà de Virton.

A l'époque, la SNCB venait de présenter un projet, établi en accord avec les CFL, qui rencontrait largement les attentes de la clientèle. Par ailleurs, les gouvernements belges et luxembourgeois, réunis au Château de Val Duchesse le 30 novembre 2005, avaient fait savoir lors d'un communiqué qu'ils souhaitaient « *qu'une proposition finalisée leur soit soumise rapidement de telle sorte que les améliorations puissent être effectives à partir de décembre 2006* ». Les choses semblaient donc en bonne voie pour une réouverture dès le 10 décembre 2006, date de la mise en service des nouveaux horaires.

Mais cette réouverture au trafic voyageurs nécessite des travaux d'infrastructure à Halanzy, Messancy et Aubange qui tardent à débiter : des doutes émergent quant à la possibilité de respecter les délais. La douche froide tombe finalement le 11 avril dernier lorsqu'Infrabel annonce un report à juin 2007 au plus tôt. La société gestionnaire du réseau ne dispose en effet pas des subventions nécessaires et souhaite que la SNCB obtienne du Gouvernement l'assurance d'une dotation destinée à combler le déficit d'exploitation estimé à 1.064.000 d'euros avant d'entamer l'étude des travaux.

Si le Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques, Bruno Tuybens, levait rapidement l'hypothèque qui pèse sur ce dossier, Infrabel pourrait entamer la rédaction des cahiers des charges, procéder aux appels d'offre et désigner les adjudicataires. Une réouverture serait alors envisageable à la date initialement prévue. Encore faudrait-il qu'Infrabel s'attelle à réduire drastiquement le délai (15 à 18 mois) nécessaire pour mener à bien l'équipement complet des trois points d'arrêt. Il s'agit en effet d'un travail de routine pour lequel il suffit d'adapter un cahier des charges existant. Une firme spécialisée dans ce genre de travail pourrait certainement mener ces travaux à bien en quelques semaines.

S'il s'avère impossible d'obtenir la réouverture des quais avant fin 2006, on pourrait toutefois envisager l'exploitation de la ligne avec la seule desserte d'Halanzy. L'aménagement des quais à Halanzy peut être fait rapidement et la desserte est même possible avec le seul quai aujourd'hui disponible (la sortie d'Athus vers Halanzy doit se faire à contre voie de toute façon). Le souhait exprimé en novembre 2005 par les deux gouvernements de voir finaliser les améliorations du trafic transfrontalier pour fin 2006 serait ainsi en partie honoré.

Comptages voyageurs 2005

La SNCB a publié les statistiques 2005 de comptages des voyageurs. Ces comptages visuels ont été effectués du 8 au 16 octobre.

Première constatation : les comptages révèlent un progrès général, ce qui corrobore l'augmentation des chiffres de ventes.

La hiérarchie des gares wallonnes est bousculée : Liège Guillemins prend la deuxième place, après Ottignies et avant Namur. A noter qu'en terme de ventes, Liège occupe la première place, ce qui s'explique par le fait que les gares d'Ottignies et Namur comptent de nombreuses correspondances.

Toutes les gares des lignes à qualité totale progressent, généralement plus que la moyenne nationale, à l'exception des pangs de la ligne 132 qui sont privés de plusieurs relations L (30 dessertes L par jour en 2002 contre 14 aujourd'hui).

Total par provinces
(nombre de voyageurs montés par jour)

provinces	moyenne 2002/2004			2005		
	sem.	sam.	dim.	sem.	sam.	dim.
Anvers	86.063	36.899	33.862	87.499	42.450	37.624
Brabant flamand	68.922	20.299	17.474	72.572	22.021	19.203
Brabant wallon	42.784	12.885	10.703	48.640	17.102	15.302
Bruxelles-Capitale	175.399	50.852	47.767	187.619	57.961	56.974
Flandre occidentale	53.665	27.103	33.837	59.825	33.504	42.621
Flandre orientale	120.107	34.696	34.137	129.340	39.648	36.357
Hainaut	70.043	18.172	17.883	73.984	22.685	19.547
Liège	37.708	15.752	14.667	43.578	19.684	17.263
Limbourg	11.416	5.637	7.246	12.742	6.792	8.175
Luxembourg	9.413	3.453	6.417	10.608	4.097	7.001
Namur	37.122	12.265	11.537	39.040	15.142	14.657
total	712.642	238.013	235.530	765.447	281.086	274.724

Top 10 gares belges
(nombre de voyageurs montés par jour)

gares	semaine	samedi	dimanche
Bruxelles-Central	66.993	23.509	23.647
Gand-Saint-Pierre	44.500	17.717	16.487
Bruxelles-Midi	44.155	15.673	15.764
Bruxelles-Nord	36.542	13.060	13.137
Louvain	22.655	8.412	6.281
Malines	19.631	5.775	5.058
Anvers-Central	19.493	16.922	11.938
Ottignies	18.451	7.872	8.004
Liège-Guillemins	16.764	9.428	8.748
Brugge	16.416	10.307	11.427

Top 10 gares wallonnes
(nombre de voyageurs montés par jour)

gares	semaine	samedi	dimanche
Ottignies	18.451	7.872	8.004
Liège-Guillemins	16.764	9.428	8.748
Namur	15.469	8.084	7.410
Charleroi-Sud	10.414	4.928	3.330
Mons	9.996	2.944	2.556
Gembloux	6.337	1.386	1.112
Tournai	5.957	1.778	2.379
Louvain-la-Neuve	5.223	2.031	1.674
Ath	4.873	1.160	1.057
Braine-l'Alleud	4.869	1.403	1.152

Liège-Guillemins : le point sur les travaux

Le chantier de la nouvelle gare TGV de Liège-Guillemins suit son cours.

Le gros œuvre du parking, de la salle des guichets, de la dépose-minute et du promenoir sont pratiquement terminés.

Les quais sont actuellement terminés, à l'exception des quais 1 et 2 qui ne pourront l'être qu'après démolition de la gare actuelle.

Quant à la charpente, 35 arcs sont déjà montés et ont été poussés à leur place définitive. Les quatre derniers arcs seront montés sur place puis on y accostera les fameuses « casquettes » (auvents). Les « abris » de quai sont également bien avancés et vont pouvoir être raccordés aux arcs.

Côté ferroviaire, le grill côté Meuse est terminé. Il ne prendra sa configuration définitive qu'avec la mise en service des voies 1 et 2. Côté Plan, les voies 8 et 9 sont raccordées.

Les travaux de finition d'un tel ensemble sont considérables. La pose des châssis et des 36000 m² de vitrage a commencé. La prévision de mise en service est toujours fin 2008.



Le couloir sous voies. A gauche, accès vers les quais. Ci-dessus, accès vers le parking.



Vue générale de la dépose-minute, des quais et de la charpente depuis Cointe.



Les abris de quai dont la pose du vitrage de couverture est en cours



Vue d'une des deux passerelles donnant accès aux quais à partir du dépose-minute. Le contreventement visible au milieu de la passerelle est provisoire.

Nous recommandons de visionner l'animation présentée sur le site <http://www.euro-liege-tgv.be> (rubrique « votre avis nous intéresse ») qui donne une très bonne idée de la gare terminée.

Lignes à qualité totale

Conformément à l'article 55 de son contrat de gestion, la SNCB a récemment publié un rapport d'évaluation des six lignes régionales à qualité totale.

Pour les trois lignes wallonnes, ce rapport relève les améliorations suivantes :

- **Ligne 43 Liège-Jemelle :**
 - réouverture du point d'arrêt de Méry le week-end ;
 - trains P supplémentaires ;
 - agencement de l'horaire de l'IRm ;
 - rénovation et amélioration de l'équipement des gares et points d'arrêt.
- **Lignes 132 Charleroi-Couvin :**
 - introduction de trains IR ;
 - nouveau matériel diesel moderne (AR41) ;
 - augmentation de la fréquence ;
 - augmentation de la vitesse commerciale ;
 - rénovation et amélioration de l'équipement des gares et points d'arrêt.
- **Lignes 165 Bertrix-Virton :**
 - nouveau matériel diesel moderne (AR41) ;
 - augmentation de la vitesse commerciale ;
 - rénovation et amélioration de l'équipement des gares et points d'arrêt.

Ce document ne contient malheureusement aucune proposition relative aux modalités de concertation qu'il convient de maintenir ou d'améliorer avec les Comités de lignes, ce qui était pourtant prévu par le contrat de gestion.

Sur les lignes wallonnes à qualité totale, l'ACTP souhaite essentiellement :

- une desserte horaire sur la ligne 43 ;
- une desserte horaire suburbaine sur la ligne 132 ;
- la mise en œuvre du projet présenté par la SNCB sur la ligne 165.

RER : les travaux vont enfin débuter en Région wallonne

Le 30 mars dernier, Infrabel a procédé à l'adjudication des travaux sur la ligne 161 (Bruxelles-Namur) à l'entreprise CFE.

Sur le tronçon entre la sortie sud de la gare d'Ottignies et la bifurcation vers

Louvain-la-Neuve, les travaux doivent débuter mi-mai ou début août en fonction de l'état d'avancement des dernières procédures d'expropriation. Quant aux travaux entre Ottignies et La Hulpe, ils se feront par étapes entre 2007 et 2011.

Par ailleurs, le permis d'urbanisme a été accordé par la Région wallonne pour la mise à 4 voies de la ligne 124 (Bruxelles-Charleroi) entre Waterloo et Braine-l'Alleud. La SNCB prépare le cahier des charges et souhaite débuter les travaux courant 2007 avant de remonter par lots vers Nivelles jusqu'en 2012.

Le RER wallon est donc enfin en bonne voie. Un sérieux bémol subsiste toutefois quant au choix du matériel. Le dossier n'avance guère et certains dirigeants, craignant que le succès escompté ne soit pas au rendez-vous, envisagent d'acheter un matériel plus standard⁴.

Le groupe SNCB en bénéfice

Après 20 années de perte, la SNCB a dégagé un bénéfice opérationnel de 43,2 millions d'euros en 2005. En 2004, elle affichait encore une perte de 119,2 millions d'euros. Ce redressement est dû en grande partie à la hausse du nombre de voyageurs : la SNCB a transporté plus de 173 millions de personnes en 2005 (trafic intérieur), soit une hausse de 6% qui se traduit, en chiffre d'affaires, par une hausse de 9,4%.

Des trains moins ponctuels en 2005

Le 14 mai dernier, le Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques, Bruno Tuybens, a indiqué que 8,1% des trains effectuant une liaison intérieure avaient enregistré un retard supérieur à cinq minutes en 2005. La SNCB a donc fait moins bien que les années précédentes : 7,4% en 2002, 7,5% en 2003 et 6,8% en 2004. Les chiffres avancés par Bruno Tuybens corroborent le rapport du médiateur auprès de la SNCB publié au mois de mars dernier⁵ : ce dernier indiquait que la moitié des quelques 3000 plaintes enregistrées en 2005 concernaient des retards et des correspondances ratées.

⁴ Voir notre courrier des lecteurs page 25.

⁵ Ce rapport peut être consulté sur notre site internet www.actp.be, rubrique « Dossiers ».

Extension du parking de la gare d'Arlon



Depuis le mois d'avril dernier, le parking de la gare d'Arlon compte 180 places supplémentaires pour un total de 468. Comme on peut le constater sur la photo ci-contre, la nouvelle extension est déjà saturée et la SNCB envisage un nouvel agrandissement.

Easy Access

Annoncé initialement pour juin 2005⁶, le système de consultation d'horaires Easy Access verra finalement le jour à la fin de l'année. Développé par la SNCB, cet outil de recherche d'itinéraires intermodaux sera valable pour les trains, les trams, les métros et les bus des diverses sociétés de transport (SNCB, De Lijn, STIB, TEC). Le service en ligne donnera aux voyageurs les meilleurs itinéraires de porte à porte.

Consultation des horaires à partir des PDA

Il est désormais possible d'accéder aux horaires des trains via les ordinateurs personnels de poche par le biais du site internet www.b-rail.be. La recherche est simple : jour, heure, gare de départ, gare d'arrivée et gare de transit si nécessaire.

⁶ Voir aCtp-Info de juin 2005

La nouvelle Gare Centrale de Berlin

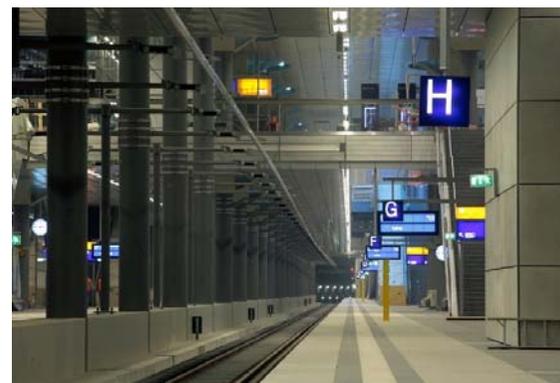


Après 10 ans de travaux, la plus grande gare d'Europe a été inaugurée le dimanche 28 mai. Pour la cause, la Deutsche Bahn a procédé à de nombreuses adaptations d'horaires avec des répercussions jusqu'à Munich. Evalué à 700 millions d'euros, ce bâtiment colossal accueille quotidiennement plus de 1000 trains et près de 300.000 voyageurs sont attendus.

En surface, les voies de l'axe est-ouest sont couvertes par un tunnel de verre de 321 mètres de long composé de 9117 vitres nettoyées par des robots. 780 panneaux photovoltaïques, produisant environ 2% de l'énergie nécessaire à la nouvelle gare, ont été intégrés aux vitres exposées au sud. C'est sous ce serpent de verre qu'embarquent les passagers du réseau régional express (S-Bahn), ceux des trains régionaux et des ICE traversant la ville d'est en ouest.

Deux arches de verre et d'acier de 46 mètres enjambent le tunnel et encadrent le hall d'entrée de la gare. Ces deux immeubles abritent des bureaux et des commerces mais aussi des services administratifs de la DB.

A travers 4 étages, un puit de lumière plonge depuis les quais supérieurs jusqu'au niveau inférieur où se trouvent les 8 voies destinées aux trains longues distances ou régionaux en direction du sud et du nord. La transition entre les différents niveaux est assurée par 54 escalators et 32 ascenseurs.



Un quai inférieur de la Gare Centrale. Petite particularité : les caténaires traditionnelles sont ici remplacées par des rails d'aluminium.

(Photo : www.hbf-berlin.de)

Le tram reconquiert les villes françaises

Le 13 mai dernier, Mulhouse a lancé son tramway (deux lignes d'une longueur totale de 12 km) en espérant qu'il redynamisera l'économie de cette ville de 112.000 habitants (240.000 pour l'agglomération). Mulhouse rejoint ainsi la douzaine de villes françaises qui ont renoué ou vont renouer avec un mode de transport abandonné dans les années 50.

Ce nouveau tramway, qui a été inauguré une semaine plus tard par le président Jacques Chirac, représente un investissement de 248 millions d'euros (dont 48 millions d'euros pour les 20 premières rames Alstom Citadis).

Le réseau sera progressivement étendu jusqu'en 2011 pour totaliser 20 km et relier le centre à quatre communes de la périphérie. L'objectif sera alors de transporter 87.000 voyageurs par jour et de faire remonter la part du transport collectif dans les déplacements, aujourd'hui tombée à moins de 13%.

L'originalité du projet mulhousien est qu'il sera, d'ici 2010, prolongé par un « tram-train » vers la ville de Thann au pied des Vosges. Après Sarreguemines⁷, Mulhouse sera alors la deuxième ville de France à expérimenter ce type de véhicule capable de rouler tant sur les voies urbaines du tramway que sur les rails de la SNCF.



Photo : www.ot.ville-mulhouse.fr

⁷ Voir aCtp-Info de mars 2003

Le chemin de fer le plus haut du monde



Le 1^{er} juillet prochain, le chemin de fer Qinghai-Tibet sera ouvert au trafic à titre d'essai. S'étendant sur 1956 km dans une région reconnue pour être le « toit du monde », il culmine à 5072 mètres, soit

200 mètres de plus que la voie ferrée péruvienne de la Cordillère des Andes qui est, à ce jour, la plus élevée du monde. Plus de 900 km de voies se trouvent dans des zones à plus de 4000 mètres.

Pour pallier les effets de l'altitude sur les passagers, les trains circulant sur ce chemin de fer seront équipés d'un système d'air conditionné assurant un enrichissement en oxygène.

C'est Bombardier qui a obtenu le marché du matériel roulant. Le constructeur canadien a d'ailleurs été critiqué pour sa participation au projet : beaucoup redoutent en effet que le chemin de fer Qinghai-Tibet n'augmente la mainmise de la Chine sur le Tibet.

(Photo : www.chinadaily.com.cn)

La SNCF veut promouvoir son réseau secondaire

Afin de redorer le blason de ses trains Corail moyenne distance, la SNCF lance le label « Corail Intercités ». Le but est d'augmenter la fréquentation de 25 lignes, largement déficitaires, en rendant les trains plus attractifs. Pour attirer 12% de passagers supplémentaires d'ici 2009, la SNCF va investir 130 millions d'euros dans la rénovation du matériel roulant et dans le lancement et la promotion de nouvelles offres tarifaires. L'accent sera également mis sur la proximité du service avec la mise en place d'une organisation décentralisée en 7 directions de lignes.

La future connexion train-bus à Liège-Guillemins

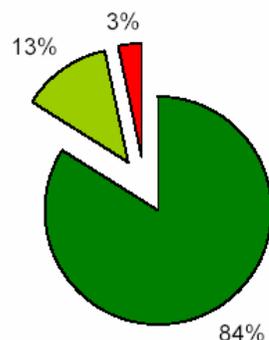
Du 23 avril au 8 mai 2006, l'ACTP, GAMAH, la Ligue des Familles et NoMo, ont organisé, avec la collaboration de la SNCB, une enquête auprès des utilisateurs de la connexion train-bus à Liège-Guillemins.

Le but de l'opération était double : informer les voyageurs sur la situation qui sera la leur dans quelques mois (ce à quoi la Ville de Liège et la SRWT n'ont pas accordé assez de publicité) et proposer un projet alternatif répondant au besoin d'une mobilité moderne (voir photos page suivante).

Les voyageurs se sont exprimés en masse puisque 1522 formulaires dûment complétés ont été déposés dans les urnes prévues à cet effet ou renvoyés par fax ou par mail. Sans surprise, les usagers se sont prononcés, dans une large mesure, pour des arrêts de bus devant la gare. La plupart d'entre eux sont des navetteurs réguliers, parfois chargés et souvent pressés, qui sont en droit d'exiger une distance minimale entre les deux modes de transport. Ce souhait est évidemment partagé par les nombreuses personnes à mobilité réduite qui transitent chaque jour par la gare TGV.

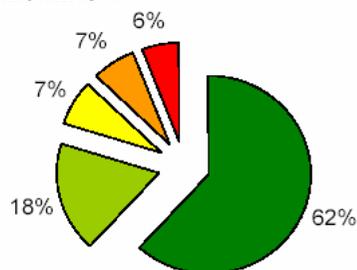
Ci-dessous, les réponses aux deux principales questions posées aux voyageurs :

Selon vous, la connexion train-bus en face de la gare est :



■ indispensable
■ souhaitable
■ pas nécessaire

A quelle fréquence utilisez-vous la connexion train-bus à Liège-Guillemins ?



■ 4 ou 5 jours par semaine
■ 2 ou 3 jours par semaine
■ 1 jour par semaine
■ 1 à 3 jours par mois
■ moins d'1 jour par mois

La problématique

Près de 30.000 personnes transitent chaque jour par la gare de Liège-Guillemins et on estime que 30% d'entre elles utilisent la connexion train-bus. La liaison entre ces deux modes de transport est pourtant négligée dans le projet d'aménagement des abords de la nouvelle gare proposé par la Ville de Liège.

Les voyageurs se voient en effet imposer un parcours pouvant atteindre 150 mètres entre la nouvelle gare et les futurs arrêts de bus. Il est prévu d'établir ces derniers à l'emplacement actuel (face à l'ancienne gare) et rue Paradis. A ces différents endroits, les voyageurs ne disposeront pas d'un confort d'attente suffisant (absence d'abris fermés, pas de maison des TEC, ...).

En outre, le projet de la Ville de Liège ne satisfait pas aux exigences de la norme européenne EN 13816 qui rappelle l'importance d'une distance minimale en matière d'intermodalité.



L'un des projets alternatifs proposé par l'ACTP consiste à établir des quais en épaves sur la place triangulaire en face de la nouvelle gare. Ici, l'exemple d'Hasselt.

Des quais longitudinaux situés sous l'auvent de la gare TGV pourraient constituer une deuxième alternative. Ici, l'exemple de Maastricht : un auvent imposant couvre les quais, un guichet et une salle d'attente.



Mercedes Integro



Lancé en 1997, l'Integro est spécialement conçu pour les trajets interurbains. Il ressemble à un autocar qui serait équipé d'un afficheur de destination et de mains courantes le long des porte-bagages.

En Wallonie, trois exploitants privés roulant pour le compte des TEC possèdent des Integro. Il s'agit de Penning (un exemplaire), de Picavet (six exemplaires en service sur la ligne 365 Charleroi-Bruxelles) et des Autobus de Genvat (six exemplaires en service sur la ligne Conforto).

Doté d'un emmarchement haut comme la plupart des bus interurbains, l'Integro offre cependant un couloir plat sur presque toute sa longueur. Le moteur se trouve à l'arrière sous la dernière banquette légèrement surélevée.



Les bus construits sur un châssis de car présentent un emmarchement important. Les embarquements étant limités sur les lignes longues distances, l'accessibilité n'est pas une priorité des constructeurs sur ce genre de modèle interurbain.

L'Integro n'existe qu'en version deux portes (à débattement latéral) : une porte à simple battant à l'avant et une porte médiane à double battant.

La principale qualité de l'Integro, c'est son confort. L'airco assure une température agréable aussi bien pendant les canicules qu'en hiver, le moteur est particulièrement silencieux et les sièges sont épais et confortables. On notera également la présence de rideaux.



On regrettera l'absence de soute à bagages sur la version standard (une version baptisée Integro H, dotée d'un plancher plus haut, possède toutefois une soute permettant d'embarquer 6,6m³ de bagages). La disposition des boutons de demande d'arrêt, en hauteur sur les mains courantes, laisse également à désirer.

L'Integro existe aussi en version 57 places (Integro M) et en version 107 places (Integro L). Longue de 15 mètres, cette dernière variante est équipée de deux essieux arrières.

Quelques chiffres (version standard)

Longueur (mm)	1200
Hauteur (mm)	3285
Largeur (mm)	2500
Places assises	53

Desserte des Lacs de l'Eau d'Heure

Le TEC Charleroi mettra deux lignes saisonnières en service durant les mois de juillet et août : une ligne reliant la gare de Walcourt à l'Eau d'Heure (environ 6 allers-retour par jour) et une navette qui effectuera le tour des lacs pour permettre aux touristes de relier les différents pôles d'activités. Cette expérience d'une durée de deux ans est financée conjointement par l'Europe et la Région wallonne.

Immatriculation contre abonnement

Les TEC offrent un abonnement à toute personne qui, depuis le 31 mars 2006, rentre sa plaque d'immatriculation à la DIV. L'abonnement reçu est un libre parcours valable un an à partir du 1^{er} juillet 2006. De Lijn, qui a lancé une opération analogue en Flandre, a procédé, en trois ans, à 30.000 échanges.

Le plan « Securitec »

Le 2 mai dernier, le Ministre wallon des Transports, André Antoine, a présenté le plan « Securitec » qui concerne la sécurité dans les bus wallons. Prévu dans le cadre du contrat de gestion 2006-2010 entre la Région wallonne et la SRWT, ce plan s'articule autour de 6 points :

1. Renouvellement du matériel roulant : d'ici 2010, 60% de la flotte sera équipée de caméras et davantage de bus disposeront de postes de conduite fermés.
2. Renouvellement des infrastructures : 15 millions d'euros seront investis chaque année pour améliorer le confort, l'accessibilité, la fluidité du trafic, ...
3. Renforcement en moyens humains
4. Investissements spécifiques dont l'extension du système radio et du système d'aide à l'exploitation (qui permet notamment de localiser les bus).
5. Amélioration de la communication interne et externe avec notamment une campagne de sensibilisation sur les méfaits de la fraude et du vandalisme.
6. Renforcement des collaborations externes avec la police, certaines écoles, ...

RER : un succès incertain ?

Bonjour,

Dans un article du "Soir" (09-04-06) consacré à la loco TRAXX, un encart comporte l'interview du directeur "ventes" de Bombardier Benelux. Concernant les commandes RER, ce responsable reprend les propos du patron de la SNCB : « Mark Descheemaeker ne veut pas avoir sur les bras du matériel spécifique RER si le projet ne rencontre pas le succès espéré. On peut le comprendre. Mais si on attend trop, on risque d'avoir rails et gares RER sans trains pour rouler ».

Voilà qui est bien inquiétant. Voudrait-on s'en tenir autour de Bruxelles à nos braves AM-60-70 "City Rail" au cas où ça m... ?

On connaissait la lenteur du dossier côté STIB, TEC et De Lijn, qui perdent des clients et donc du fric dans l'histoire et qui réclamaient une contrepartie, voilà maintenant une SNCB qui ne fait plus mystère de sa profonde allergie au trafic local qui ne lui apporte que des pertes (en fric et en sillons gaspillés...).

Le RER ? Ben en dépit des travaux, c'est pas encore gagné...

Media Rail

sur notre forum (www.actp.be)

En Allemagne, en Autriche, le même matériel (plancher bas, larges portes automatiques,...) assure aussi bien le Sbahn (RER) que les liaisons régionales. Voir page 12 du bulletin de septembre 2005 de ACTP-info, sur ce site.

Victor Smal

sur notre forum (www.actp.be)

A nouveau les dimanches sans voiture

On sait tous maintenant le plus grand pollueur n'est pas l'industrie mais bien le particulier avec son chauffage domestique et sa voiture individuelle. On sait tous que le protocole de Kyoto nous oblige à réduire nos émissions de CO2. On sait tous que le pétrole coûte de plus en plus cher et qu'il pèse sur la facture énergétique du pays...

N'est-il pas temps de réinventer les dimanches sans voiture ? Cela aurait un effet positif sur nos émissions de CO2, un effet positif sur la facture pétrolière et

de cette manière, les esclaves de la voiture se verraient obligés de retrouver la route vers le transport en commun ce qui serait tout bénéfique pour ceux-ci. Il me semble que l'ACTP en collaboration avec leurs collègues du BTTB devraient faire pression auprès de nos politiciens pour réinstaurer les dimanches sans voiture à raison d'un dimanche par mois de préférence toujours le même afin que chacun soit informé suffisamment à l'avance et puisse ainsi s'organiser. Il faudra aussi faire pression pour que le jour des dimanches sans voiture, l'offre de transport en commun soit suffisante et non pas l'offre limitée du week-end. Le service des dimanches sans voiture devrait être certainement le même service qu'un jour de semaine à l'exception peut-être des trains P. Tout un programme.

Pierre ROLAND

sur notre forum (www.actp.be)

C'est un vaste programme, en effet. Mais à mon avis, vu la vitesse à laquelle le prix du carburant monte, il ne faudra plus attendre longtemps pour voir revenir ces dimanches sans voiture. Reste que, plus le prix du carburant augmente, plus ceux qui sont mal desservis par les transports en commun seront de plus en plus pénalisés. Et là c'est grave ! Il y a un tas d'endroits en Wallonie où l'offre ferroviaire et l'offre bus sont nettement insuffisantes. Avec la hausse des prix des carburants, les habitants de ces zones seront poussés à déménager.

Infor

sur notre forum (www.actp.be)

A l'occasion d'un dimanche sans voiture, habitant Bruxelles, j'ai voulu rendre visite à une parente dans le Hainaut. Réponse du TEC Hainaut (par téléphone à l'époque, étant donné que le TEC en question n'avait pas de site web) : un peu plus de 3 heures pour y aller (en voiture je mets une petite heure en respectant les limitations de vitesse) ... et attendre le lendemain matin pour revenir. En plus j'aurais évidemment dû acheter 3 titres de transport différents (un STIB, un SNCB et un TEC). Un cas limite ...peut-être ...mais des journées sans voitures dans ces conditions, pour moi, ce n'est pas raisonnable, et cela risque même de dégoûter des transports en commun. Pour une fois, faisons les choses dans l'ordre : d'abord améliorer l'offre.

Gérard CHEVALIER

sur notre forum (www.actp.be)

Site internet des TEC

Quelqu'un peut-il publier une explication sur la façon d'utiliser le service recherche d'un horaire pour aller d'une ville à une autre sur le site web du TEC ? Malgré des dizaines d'années d'expérience de l'informatique, de longues études à l'Unif, je suis trop bête pour savoir m'en servir. Ce site me semble être la meilleure illustration de la devise de ceux qui comme moi sont honteux des "réalisations" de certains de leurs collègues informaticiens, à savoir : « Ne dites pas à mes parents que je suis informaticien, ils croient que je suis un gigolo ».

fbx

sur notre forum (www.actp.be)

Lignes 165 et 167

Je commencerai par ça : . Voilà... ça soulage. Parce que, franchement, il y a de quoi s'énerver. Depuis quelques années, on nous promet la réouverture du trafic voyageur de ces lignes. Le tout est fixé par un arrêté royal, qui lance l'étude de la réouverture de quelques lignes, parmi celles-là, le tronçon Virton - Athus - Arlon.

Fin 2005, les choses bougent, plusieurs déclarations vont dans le sens d'une réouverture avec la collaboration des CFL. On annonce le mois de décembre 2006 comme tout à fait probable pour le lancement de ce service.

Mais, depuis, les choses n'ont guère avancé, rien n'est décidé d'un point de vue budgétaire et les travaux nécessaires n'ont pas commencé.

Autant être réaliste, on ne verra sûrement pas de train circuler sur ce tronçon avant au moins fin 2007. Et, en étant un peu pessimiste, on pourrait imaginer que cela dure encore plus longtemps, vu la manière dont ce sujet est actuellement traité par les personnes compétentes.

Nicolas

sur notre forum (www.actp.be)

<p>Sauf mention contraire, toutes les photos sont de l'ACTP. Seules les photos ACTP peuvent être reproduites avec mention de la source.</p>
--



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.

SUPPLEMENT AU BULLETIN DE JUIN 2006

Nous sommes contraints de « boucler » les bulletins quatre semaines avant leur distribution. C'est la raison pour laquelle nous sommes régulièrement amenés à joindre un feuillet reprenant les dernières nouvelles.

Ligne 165 : extension vers Arlon et Luxembourg

Contrairement à ce que laissent entendre notre article sur la ligne 165 et les réactions des lecteurs, le projet de réouverture est cette fois en bonne voie et interviendra, comme prévu, le 10 décembre 2006. La Présidente du Conseil d'Administration (Madame Edmée De Groeve) et le General Manager VN (Monsieur Michel Jadot) l'ont en effet confirmé lors d'une récente visite sur place.

Si les infrastructures d'Aubange et Messancy n'étaient pas prêtes pour cette date, la réouverture se ferait avec la seule gare d'Halanzuy pour laquelle les travaux d'infrastructure sont moins conséquents. C'est ce que nous souhaitons en terminant l'article de la page 9.

Même le problème de la tarification transfrontalière est, paraît-il, résolu.

Les effets de la douche froide du 11 avril dernier sont ainsi dissipés et nous remercions toutes les autorités impliquées dans ces décisions.

La morale de cette histoire est double :

- à la SNCB, quand on veut, on peut ;
- lorsque les usagers, les mandataires et les syndicats unissent leurs efforts et mettent la pression, ils peuvent faire avancer les choses.

Tout ceci intervenant dans le cadre de la revalorisation de la ligne 165, ligne à qualité totale, nous regrettons toutefois que la réouverture de Meix-devant-Virton n'ait pas été envisagée. Jusqu'à présent ...

Un ticket unique pour les transports en commun

D'ici ... 2010, les utilisateurs des transports publics disposeront d'une carte à puce qui sera un titre de transport unique utilisable sur tous les réseaux. Les Ministres de la Mobilité, fédéral et régionaux ont signé un protocole prévoyant l'intégration des différents systèmes tarifaires.

D'après Renaat Landuyt, le problème n'est plus politique mais technique : un standard et un matériel doivent en effet être sélectionnés. Les voyageurs disposeront alors d'une commodité déjà disponible sur bon nombre de réseaux étrangers.

Plan Urbain de Mobilité

Les 24 communes de l'Arrondissement de Liège ont décidé de se doter d'un Plan Urbain de Mobilité (PUM). Dix d'entre elles ont déjà ratifié le cahier des charges qui sera proposé à des sociétés spécialisées dans l'étude des problèmes de mobilité. Lorsque toutes les communes auront ratifié ce cahier des charges, le Ministre wallon de l'aménagement du territoire et des transports chargera son administration de conduire l'action pour laquelle un financement de 250.000 euros est prévu.

L'épineux problème de la réorganisation du réseau de transports publics ne pourra pas être évité. Il est plus que probable que la nécessité de créer des axes structurant à forte capacité et à vitesse commerciale élevée sera mise en évidence.

A Liège, ces derniers temps, de nombreuses voix se font entendre pour réclamer la réintroduction du tram. D'après une enquête menée par un journal local, 67% de la population y est favorable.

Un ICO (ou ICA')

Le 10 décembre prochain, un nouveau service cadencé reliera Liège à Bruxelles sans arrêt. Ce train aura probablement Maastricht comme origine.

Les Louvanistes exercent à l'heure actuelle un lobbying intensif pour obtenir l'arrêt de cet IC à Leuven. La SNCB y est opposée et nous partageons son point de vue : si on veut assurer l'attractivité de ce train, le temps de parcours doit descendre en dessous des 50 minutes (à terme 45 minutes), ce qui n'est pas possible avec un arrêt à Leuven. La commutation de tension à la sortie de Leuven est en effet située en pleine montée et elle impose une coupure de la traction survenant peu après un éventuel arrêt en gare.

L'horaire n'est pas encore connu mais les départs de Liège devraient se faire à intervalle d'une demi-heure par rapport à l'ICA.

Retour des VTT à Liège

Les Vérificateurs de Titres de Transports vont réapparaître sur le réseau liégeois des TEC. Dès décembre 2005, nous signalions dans notre bulletin que la fraude avait fait sa réapparition sous la forme de faux abonnements. Il est donc nécessaire de réintroduire des contrôles à bord des véhicules. La SRWT estime qu'il s'agit d'une bonne mesure qui pourrait être généralisée.

Sale temps pour nos trains

Des dizaines de trains ont subi des retards importants, voire des suppressions ces derniers jours. La SNCB a présenté ses excuses pour les désagréments encourus par sa clientèle.

Le responsable est la chaleur intense qui a malmené ces derniers jours des caténaires et des appareils de signalisation. Ce n'est pourtant pas la première fois que l'on connaît une période caniculaire au mois de juin.

Les problèmes ont surgi dimanche 11 juin, mais mardi 13 on enregistrait encore une proportion importante de trains accusant des retards allant jusqu'à 105 minutes.

La SNCB promet de faire une analyse sérieuse de tous ces dysfonctionnements et de prendre des mesures pour les éviter à l'avenir.

Nous demandons aussi à la SNCB d'améliorer la communication à la clientèle dans ces périodes critiques.

Nous espérons que la SNCB publiera les résultats de ces analyses et fera part des mesures prises.

Desserte TEC des Lacs de l'Eau d'Heure

L'horaire des navettes qui desserviront les Lacs de l'Eau d'Heure durant les mois de juillet et août (voir page 24) sont disponibles sur notre site internet www.actp.be et sur le site de la commune de Walcourt, www.walcourt.be.

Retards des trains : nouvelle règle de compensation

Ce jeudi 15 juin, le Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques, Bruno Tuybens, a annoncé l'entrée en vigueur, dès septembre 2006, de la nouvelle règle visant à accorder une compensation aux clients de la SNCB à partir d'un retard de 2 heures. Les modalités de cette nouvelle règle sont encore à déterminer avec la SNCB.

Du côté de l'ACTP, nous estimons qu'un retard de 60 minutes devrait entraîner le remboursement complet du titre de transport, même si le voyage a été accompli. En outre, un retard de 30 minutes devrait donner droit à un remboursement de 50%. Ces revendications sont déjà satisfaites par les chemins de fer hollandais (NS)⁸.

⁸ (http://www.ns.nl/servlet/Satellite?cid=1075382368241&pagename=www.ns.nl%2FPage%2FArtikelPage_www.ns.nl&lang=nl&c=Page)