



ACTP Info
Bulletin trimestriel mars 2003



Editeur responsable : Claude Roland, Try du Marais, 758, 5651 Tarcienne
ACTP / Association des Clients des Transports Publics asbl

MULTIMODALITE TRAIN-TRAM



A Saarbrück, le tram circule au cœur de la ville (photo ci-dessus : Kaiserstrasse) puis emprunte les voies de la Deutsche Bahn et de la SNCF pour terminer son parcours en gare ferroviaire de Sarreguemines (photo ci-dessous).



photos © Saarbahn.de

SOMMAIRE *AcTP Info* MARS 2003

| | |
|---|------------------|
| Editorial : SNCB / Des restrictions inacceptables! | page 3 |
| Au fil des routes : toute l'info bus | 12, 13, 15 |
| Au fil des rails : toute l'info trains | 4, 5, 14, 16, 17 |
| Courrier des lecteurs : l'IC 2000 suisse | 11 |
| Dossier TEC Wallons : nos revendications | 8, 9, 10 |
| Multimodalité train-tram : l'exemple allemand | 6, 7 |



Ci dessus et photo de couverture : A Liège, le Tribus de la ligne 48 permet de transporter 200 étudiants du Campus du Sart Tilman au centre-ville en un seul voyage

© ACTP nov.2002

Le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé le rabotage budgétaire proposé par Karel Vinck, Administrateur délégué.

Nous nous opposons cependant vivement à toute mesure qui conduirait à une diminution de la sécurité et à une détérioration de la qualité des services offerts à la clientèle.

Le réseau wallon s'est dégradé sensiblement ces vingt dernières années par manque flagrant d'investissements. Cela se traduit pratiquement par un allongement des temps de parcours, par des retards fréquents, et par une inadéquation de l'offre à la demande, surtout en heures de pointe.

Les grandes relations (dorsale wallonne, Bruxelles-Luxembourg) accusent des carences auxquelles il faut porter remède dans les plus brefs délais. Certaines relations régionales doivent aussi être améliorées.

L'objectif d'accroissement de 50 % de la clientèle impose un effort supplémentaire et non une restriction telle que celle annoncée (29% de budget en moins!).

Dans tous les cas, nous estimons qu'il est primordial que la SNCB joue le rôle essentiel qui est le sien dans le cadre d'une amélioration générale de la mobilité et apporte sa contribution au respect de la convention de Kyoto.

Nous avons demandé à rencontrer Monsieur Vinck, patron de la SNCB et avons sollicité la présence de la Ministre de tutelle, afin de nous faire préciser dans le détail les différents postes approuvés par le Conseil d'Administration. Nous pourrions alors apprécier dans quelle mesure les besoins de la Région Wallonne et des usagers sont rencontrés.

La liaison Bruxelles-Londres plus rapide

Les travaux d'infrastructure d'un tronçon de la ligne à grande vitesse entre la sortie du Tunnel sous la Manche et la banlieue Est de Londres sont terminés depuis la fin janvier. Il faudra cependant encore attendre jusqu'au 28 septembre prochain pour que la ligne soit pleinement opérationnelle (achèvement de la signalisation et mise sous tension de la caténaire). Autorisés à circuler à 300 km/h, les trains relieront Bruxelles-Midi et Londres-Waterloo plus rapidement. Une réduction de temps de parcours d'environ 20 minutes est prévue entre les deux capitales.

Promesses, promesses,...

A l'heure où il est question de rabaillage budgétaire à la SNCB, une lettre adressée par Léo Pardon (Directeur Général Voyageurs) aux abonnés paraît plutôt surprenante lorsqu'il affirme que les abonnés «... voyagent dans de nouveaux trains plus spacieux, plus confortables, plus propres, plus modernes» (sic !). Et de continuer : « Ce processus de modernisation est appelé à s'étendre progressivement et, à terme, à se multiplier sous diverses formes pour satisfaire un nombre toujours plus grand de voyageurs »....

Nous en acceptons l'augure. Mais en attendant, les clients constatent que les trains sont de plus en plus lents (voir ci-après), accusent de plus en plus de retard (quand ils ne sont pas supprimés, comme le P7444 du 10/01/03), sont de plus en plus surchargés aux heures de pointe, de plus en plus sales (comme l'atteste cette photo prise dans l'ICA540 le 03/01/03 à son départ d'Eupen où il a pourtant stationné 26 minutes), que l'on ferme des gares, des guichets, que l'on supprime des trains matinaux ou vespéraux et les trains internationaux.



L'état d'un IC A au départ d'Eupen

Retour vers le passé...

L'indicateur officiel de 1976 de la SNCB annonçait un temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Luxembourg de 2h25 (train TEE91 départ 7h01 et arrivée 9h26). Aujourd'hui, l'indicateur 2003 de cette même SNCB stipule : départ EC91 Bruxelles-Midi 7h01 et arrivée Luxembourg 9h52. Soit un total de 2h51, ce qui signifie 26 minutes de plus qu'il y a 27 ans ! Cet exemple n'est pas isolé : en 1976, la liaison entre Charleroi et Anvers prenait 84 minutes (départ 12h56 et arrivée 14h20). Aujourd'hui, ce même trajet s'effectue en 97 minutes (départ 13h07 et arrivée 14h44), soit une augmentation de 13 minutes !

Gérard Chevalier

Pas d'ICE en service intérieur !

Suite à notre interpellation sur le fait que les clients ne peuvent emprunter le train ICE au départ de la gare de Liège-Guillemins, nous avons enfin reçu une réponse de la SNCB. Cette dernière explique que les ICE ne sont destinés qu'à la circulation internationale et non au trafic national. La vente de billets en trafic intérieur n'est donc pas autorisée. La régularisation à bord est calculée sur le parcours international le plus court, soit 23,40 Euros (adulte 2^e classe). Les titres de transport Thalys, cartes-train et Go-Pass ne sont pas valables sur l'ICE. Il est tout à fait anormal que les billetteries entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle soient incompatibles entre elles. L'utilisateur ne s'y retrouve d'ailleurs plus : il existe des trains internationaux accessibles au trafic national (Thalys) et d'autres pas (ICE). Il s'agit là d'une entrave flagrante à la libre concurrence voulue par les directives européennes

Gérard Chevalier

Validité du Go-Pass

On le sait, les pass sont autorisés en semaine seulement à partir de 09h01* . Cette mesure vient d'être assouplie au profit du go-pass, à partir de certaines gares. Il s'agit des gares ligne 37 : Eupen, Welkenraedt, Dolhain Gileppe, ligne 42 : Gouvy, Vielsam, Trois-Ponts, Coov, Aywaille ; ligne 44 : Spa, Géronstère, Franchimont, Ligne 162 : Arlon, Vville, Stockem, Habay, Marbehan, Neufchâteau, Libramont, Poix-Saint-Hubert ; toute la ligne 165 ; ligne 166 : Paliseul, Carlsbourg, Graide, Gedinne.

Plus quelques gares au Nord : Poperinge, De Panne, Koksijde, Veurne. Dans cette répartition, les jeunes wallons paraissent avantagés. Mais comment justifier qu'on puisse embarquer avant 09h00 à Aywaille mais pas à Hamoir ?

D'ailleurs, pourquoi cette discrimination ? Tous les Belges sont égaux devant la loi. Mais pas devant les règlements de la SNCB.

Il s'agit de l'heure de départ REELLE du train. Et, vu les retards....

Multimodalité train-tram : l'exemple d'outre-Rhin

A Bruxelles, train, tram et métro circulent sur des rails à écartement identique. Pourtant, ces trois moyens de transports publics s'ignorent complètement. Seul la très récente (et imparfaite) intégration tarifaire du ticket Jump (lire par ailleurs) semble les rapprocher quelque peu. Dans ces conditions émettre l'idée que des trains puissent circuler dans les tunnels du métro ou qu'un métro et un tram puisse continuer son voyage hors agglomération sur les voies du chemin de fer vous ferait sans doute passer pour un utopiste. Techniquement impossible vous répondront probablement les ingénieurs de la STIB et de la SNCB.



© Frank Siegele

Le train-tram de Karlsruhe

Et pourtant, en Allemagne, à Karlsruhe, où les difficultés étaient similaires à celles de Bruxelles (différence de tension électrique, quai haut et quai bas, signalisation...) le rêve est devenu réalité. L'expérience fut même à ce point couronnée de succès qu'elle

sert de modèle à Saarbrücken quelques années plus tard. Le tram s'y paie en outre le luxe de franchir la frontière française, son terminus étant établi en gare de Sarreguemines. Un tram allemand circule donc non seulement comme un tram normal dans les rues de Saarbrücken, comme train allemand sur les voies de la DB à l'extérieur de la ville, et comme train français sur les voies de la SNCF.



© www.saarbahn.de

*A Saarbrücken, sur les voies de la DB hors-ville**

Imaginez un instant les possibilités qu'offrirait une ligne de métro-train entre Ottignies et Aalst traversant Bruxelles d'est en ouest par la ligne 1 du métro ou encore une ligne de tram-train entre Mechelen et Nivelles par le tunnel tram Nord-Midi. Contrairement à la jonction Nord-Midi de la SNCB, ni la ligne de métro 1, ni le tunnel tram Nord-Midi ne sont saturés. Par ailleurs, les quartiers desservis (bureaux, commerce, écoles) seraient bien plus nombreux qu'à la sortie de la seule gare centrale.

Alors, utopie ou pas ?

Gérard Chevalier

*D' autres photos en couverture arrière. Un dossier complet peut être consulté sur www.saarbahn.de

POUR DES TEC ATTRACTIFS ET PERFORMANTS

Les observations de nos membres et nos propres expériences nous ont conduits à élaborer une série de recommandations que nous avons transmises à la Direction des Transports de Personnes de la Région Wallonne. Nous en avons extrait les quelques points suivants.

Le dossier complet peut être consulté sur notre site

www.actp.be > revendications TEC

Vous pouvez aussi l'obtenir sur simple demande nous adressée.

1. Le réseau SNCB étant le plus développé et le plus lourd doit être considéré comme l'épine dorsale des réseaux de mobilité. Les TEC doivent en être le prolongement et le vecteur de rabattement. La connexion entre trains et TEC est donc essentielle, tant dans l'espace que dans le temps.



Exemple de connexion idéale train-bus : la gare de Stolberg-Mühlener Hf

Il y a lieu aussi, le cas échéant d'établir une certaine complémentarité. Ainsi, le samedi, entre Wavre et Ottignies un train et un bus circulent 1 fois par heure. A Wavre, ils partent à 4 minutes d'intervalle; il serait plus logique de les espacer de 30 minutes. Une situation analogue se retrouve à Liège.

Le dimanche, un train quitte Liège pour Comblain à 16h23, un bus à 16h28 ; les départs suivants sont à 17h58 (bus) et 18h28 (train).

2. Redessiner le réseau : de nombreux centres importants ne sont pas desservis. C'est notamment le cas du CHU Ourthe-Amblève où aucun bus n'arrive. A cette occasion, revoir la numérotation des lignes et publier un plan INTEGRAL du réseau.

3. Adapter les itinéraires : détourner les bus qui passent à moins de 300 mètres d'une gare afin qu'ils s'y arrêtent. C'est le cas à Verviers (lignes 1, 2, 8, ..) Hamoir, Bomal, Ans,...

4. Améliorer le confort dans les véhicules :

- ventilation sans courant d'air (idéalement air-co)
- vitres teintées et toiture blanche pour limiter l'absorption calorifique
- pas de films publicitaires sur les vitres latérales
- toilette dans bus interrégionaux effectuant de longues distances (ex.: la ligne Liège – Athus : les bus Scania en étaient équipés)
- planchers bas dans tous les bus, même en rural, pour permettre l'accès aux pmr ; doit être complété par un trottoir d'accès et une rampe rétractable motorisée.

5. Améliorer l'attente dans les abris et les plates-formes d'embarquement :

- il faut des abribus partout, à chaque arrêt, même en zone rurale ces abribus doivent offrir une bonne visibilité pour voir arriver les bus ; les abribus en béton doivent être percés d'un hublot sur le pignon gauche
- quelques sièges (inox ou béton)
- une salle d'attente chauffée aux arrêts principaux et terminus

6. Veiller à communiquer des informations claires et fiables

- plaque d'arrêt : priorité aux informations à recevoir (nom de l'arrêt, n° de la ligne, destination) et à la lisibilité (taille des caractères, choix des couleurs, éclairage)
- plan du réseau, itinéraire des lignes, heures de passage, horaire complet lisible (pas simplement le feuillet horaire)

7. Harmoniser les tarifications.

Les cartes diffèrent d'un réseau à l'autre, parfois même au sein d'un même réseau ; les cartes urbaines et inter sont différentes.

Il faut simplifier la tarification, clarifier la découpe zonale

Dans les grands centres un ticket unique pour le train, le tram ou le bus.

8. Revoir les horaires

- revoir les fréquences et les amplitudes suivant des critères objectifs de potentialités et non suivant des statistiques obsolètes
- mettre en place des horaires cadencés afin de permettre une mémorisation plus aisée. Utiliser les mêmes sillons en semaine et le week-end.
- veiller au strict respect de l'horaire : un bus ne peut jamais quitter un arrêt en avance sur l'horaire. Le GPS n'est nullement indispensable pour respecter cette contrainte.

9. Encore quelques points :

une standardisation des boutons d'appel nous paraît utile, sinon indispensable :

- graver la mention alarme (et non stop) sur le bouton d'arrêt d'urgence (comme à Namur) et stop sur le bouton de demande d'arrêt. Cette terminologie a l'avantage d'être compréhensible par les étrangers.
- appliquer un pictogramme indiquant que l'emplacement pour pmr est réservé aux landaus lorsqu'il est libre de voiturette.



Plaque d'arrêt TEC (grand format)



Plaque ASEAG (Stolberg)

Sans commentaire !

Le pied, c'est le plain-pied

Plusieurs lecteurs ont été intrigués par l'allusion que nous faisons dans notre numéro précédent à la solution suisse pour éviter la perte de places assises lorsqu'on place les portes au niveau bas entre les bogies. L'astuce de l'IC2000 consiste à prolonger les ponts supérieurs jusqu'aux extrémités de la voiture. La photo illustre cette réalisation et montre l'accès de plain-pied. La communication entre les voitures se fait au niveau supérieur, ce qui n'est pas toujours des plus commodes il est vrai.



IC2000 CFF : des ponts supérieurs jusqu'aux extrémités des voitures

La solution idéale pourrait venir d'Espagne. Talgo, un constructeur espagnol, a en effet sorti une rame automotrice à deux étages où l'intercirculation est totale, c'est-à-dire aux deux niveaux.



Talgo aurait réussi le pari de l'intercirculation à deux niveaux

Ticket De Lijn pour les seniors

Le ticket De Lijn pour les Seniors est périmé. Il doit être remplacé par un ticket magnétique TEC 65+ . Ce ticket doit être composté à chaque voyage sur les lignes De Lijn. Il est aussi valable à Bruxelles sur le réseau STIB après 09h00 les jours ouvrables, sans restriction le week-end.

Vous pouvez obtenir ce ticket magnétique dans les Maisons des TEC sur présentation de votre libre-parcours 65+ .

Plan de réseau TEC Liège

La quatrième édition du plan de réseau TEC Liège est sortie de presse. Proposé en format de poche (16 x 9,5 cm), il offre le plan général de l'agglomération et celui du centre de Liège. Ce document est disponible gratuitement dans les dépôts, aux aubettes de contrôle, au siège social et aux Maisons du TEC à Liège et Verviers.

Curieusement, à Namur, le plan du réseau coûte un Euro. Encore une anomalie à gommer au plus tôt.

Bus de nuit gratuits à Gand

Les premiers bus gratuits mis en service la nuit par De Lijn à Gand sont un succès. Ces bus gratuits roulent tous les vendredis et samedis entre 23h30 et 02h30 au départ du centre-ville. Le but est de diminuer le nombre d'accidents de la circulation et de désengorger le centre-ville. De Lijn a également mis en service des bus de nuit à Anvers mais, contrairement à Gand, ils sont payants. A quand une telle initiative en Wallonie? A part l'initiative tout à fait ponctuelle des Noctambus du TEC liégeois lors des réveillons de fin d'année, rien ne se profile à l'horizon.

Affichage du délai d'attente des bus liégeois.

Depuis plusieurs mois, le TEC Liège-Verviers teste 17 lignes pilotes équipées du système de positionnement par satellite. Ce système permet, entre autres, d'afficher sur des panneaux indicateurs, le temps d'attente des deux prochains bus au passage. Très longtemps défectueux, ce service est aujourd'hui réactivé mais reste en test. En attendant de juger de la fiabilité des indications sur le long terme, l'ACTP demande au TEC Liège-Verviers que l'affichage des délais d'attente soit permanent et non plus en alternance avec deux écrans sans valeur informative essentielle (heure, bienvenue) comme c'est actuellement le cas. Comme on le remarquera sur la photo (page suivante), la lisibilité des panneaux est médiocre. Un mal vraiment chronique aux TEC.

Nouveaux bus articulés aux TEC Liège-Verviers.

Les TEC Liège-Verviers mettront bientôt en service 48 bus articulés MAN VAN HOO AG300, d'un tout nouveau modèle. Ils remplaceront progressivement le parc actuel dans les dépôts de Robermont et de Jemeppe. Ces bus sont équipés d'une rampe mobile pour l'accès des personnes à mobilité réduite et de plusieurs caméras de surveillance. Reconnaissables à la rehausse de la toiture, ils sont dotés d'un système de climatisation pour le chauffeur et...pour le moteur !

Les passagers, quant à eux, continueront à subir les surchauffes et les courants d'air, deux nuisances qui détournent pas mal de clients en été.



Le nouveau bus articulé avec, sur le toit, le groupe de conditionnement d'air



A Liège, les dimensions des panneaux annonceurs sont telles que leur lecture en est malaisée

La fréquence augmente la fréquentation.

Le tram de la Côte a transporté 9 millions de passagers en 2002, soit une augmentation de 13% par rapport à l'année précédente. La société De Lijn attribue cette hausse à l'augmentation de la fréquence des trams (toutes les 10 minutes en été et toutes les 20 minutes en hiver). Le même phénomène se remarque sur la ligne Paris-Bruxelles exploitée par Thalys. Le chiffre d'affaires a progressé de plus de 6% depuis la généralisation de la fréquence d'un départ toutes les demi-heures. Des résultats concrets qui devraient donner des idées à la SNCB et aux TEC. Il n'y a plus qu'en région wallonne que subsistent des relations ferrées à cadence bi-horaire.

L' OCDE juge la SNCB et l' état belge.

« La restructuration des chemins de fer belges semble avoir été plus lente que dans la plupart des pays de l'Union ».

Dixit un rapport de l'OCDE qui stigmatise par ailleurs la politisation de la SNCB.

Train + vélo : revendication satisfaite.

Auparavant, prendre le train avec son vélo depuis une gare sans guichet coûtait plus cher que depuis une gare avec guichet ouvert (majoration du billet pour la confection à bord). Injustice flagrante. Nous avons donc fait figurer dans nos revendications l'abolition de cette disposition. Depuis ce 1^{er} janvier, notre demande est satisfaite. En gare ou dans le train le prix est désormais identique : un ticket vélo coûte 4,20 euros et un libre-parcours d'un jour 7 euros. Evidemment, la réglementation exige que le guichet de la gare d'embarquement doit être fermé et que l'usager avertisse l'accompagnateur avant de monter dans le train. Nous demandons toujours que le prix soit proportionnel à la distance, et non forfaitaire.

Nouvelle ligne RER (S Bahn) à Köln

La DB a mis en service le 15 décembre une nouvelle liaison RER :
Köln-Düren.

La cadence en pointes est tier-horaire.; service les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. Rames quadri-caisses en unités doubles. Un niveau, trois portes doubles automatiques (à la fermeture) par voitures soit 24 par rame ! Embarquement rigoureusement de plain-pied, intercirculation large, airco, entièrement non-fumeur. Accompagnement seulement en soirée et la nuit.

2000 places de parking ont été installées autour des 13 stations de la ligne.

A noter que Köln et son agglomération sont comparables à Bruxelles. Autre ressemblance, le goulot constitué par les ponts sur le Rhin (3 fois 2 voies), plus chargé que la Jonction N.-M. : 120 passages entre 17 et 18 heures.

Un bel exemple à étudier à la veille du choix du matériel du futur RER belge. Reportage complet dans notre prochain numéro.

Ottignies, cela bouge enfin,

après 3 ans de négociation entre les TEC et le groupe d'habitants d'Ottignies-LLN dénommé « Tous en Bus ? » et grâce à l'expérience d'un administrateur de l'ACTP.

Les TEC ont marqué verbalement leur accord sur la modification des itinéraires des lignes 18 et 28 .

Pour le 18 : au lieu des 2 variantes desservies avec une fréquence très faible, un nouvel itinéraire en boucle desservira à partir de la gare d'Ottignies, la clinique St Pierre, les quartiers du Buston et du Petit Ry. La concentration des moyens sur un seul itinéraire permet de porter la fréquence à 14 x / jour au lieu de 6x / jour sur chaque variante actuelle. Une partie de l'itinéraire sera abandonnée mais sera reprise par la création d'un arrêt supplémentaire Porte de Limelette sur le rapido 22 (un passage toutes les 30 min au lieu de 6x /jour)

Pour le 28 : on abandonne l'avenue Croix Thomas qui est une avenue traversant des champs au profit du quartier social « La chapelle aux Sabots », à population importante.

Pour que ces modifications deviennent effectives en juin 2003, la commune d'Ottignies doit en faire la demande par écrit aux TEC.

Mais tout n'est pas gagné, il reste nos demandes de modification des 5 passages par jour de la ligne 366. Cette ligne traverse aussi les champs sur plusieurs kilomètres (chaussée de Bruxelles) pour se terminer dans le village de Court-St-Etienne. La moyenne de fréquentation de ce bus est de 6 voyageurs par service.

La demande vise à dévier cette ligne pour desservir Ottignies : gare (potentiel de 20 000 clients), clinique (2000 à 3000 visiteurs/jour), écoles (plus de 1000 étudiants clients obligés des TP)

Une autre demande vise à créer un arrêt du rapido 3 (Ottignies gare – Braine-l'Alleud) au centre d'Ottignies situé à 1 km de la gare
La bataille n'est pas finie. Suite au prochain épisode...

Dossier complet sur www.actp.be > Comités de ligne > Réunions > Tous en Bus

Ticket unique « Jump » : peut mieux faire !

Le "ticket Jump" est un pas en avant vers l'intégration tarifaire mais un tout petit seulement et certainement pas le dernier!

Si désormais les clients peuvent, enfin, dans la capitale, commencer un voyage sur tous les transporteurs avec le même titre de transport, l'ACTP constate malheureusement que la plupart des défaillances de l'organisation des transports en commun, dans et autour de Bruxelles, sont conservées :

- la définition de la "zone Bruxelles" reste différente pour chacun des transporteurs. En d'autres termes, comme c'était déjà le cas de l'abonnement MTB, le ticket « Jump » est, au même endroit (gare de Vilvoorde), valable sur un transporteur (STIB) mais pas sur un autre (SNCB).

- il est intéressant de constater que le jour même du lancement de l'opération ticket « Jump », la STIB invente encore deux nouveaux titres de transport (la carte 3 jours sur 5 et la carte 5 jours sur dix) qui ne sont valables que sur la STIB (et pas ailleurs!).

- la carte "Airport Line" valable sur la ligne 12 depuis l'aéroport de Zaventem ne donne quant à elle droit à une correspondance que sur la STIB (comme si les touristes étrangers débarquant à l'aéroport étaient capables de faire la différence entre un bus STIB, TEC ou DE LIJN!).

- les plus de 65 ans sont les oubliés de l'opération "Jump" : ils peuvent voyager gratuitement sur STIB, TEC et DE LIJN, mais pas sur le réseau SNCB, même pas dans la zone Bruxelles.

A Bruxelles, on est donc loin, très loin, de ce qu'on entend par "intégration tarifaire" à Zurich, à Luxembourg, ou dans les grandes villes allemandes.

Comité de ligne 43 : compte-rendu de la réunion du 12 octobre.

La séance est ouverte à 15h15.

Il est tout d'abord procédé à la désignation d'un président. Monsieur Patinet propose à l'assemblée de confier cette charge à une personnalité qui œuvre depuis plusieurs années pour la réouverture de l'arrêt de Comblain-au-Pont. Personne n'émettant d'objection, Monsieur Patinet prie Monsieur TAHAY, bourgmestre de Comblain-au-Pont de présider le Comité.

Premier point à l'ordre du jour: préciser la notion de qualité totale, dans les domaines de l'infrastructure, du matériel roulant, de l'accueil, de l'information,

de l'accès pour les personnes à mobilité réduite, la complémentarité avec les vélos et les autres modes de transports. La projection d'images illustre des situations locales à améliorer et des situations idéales, souvent découvertes à l'étranger. Il serait parfaitement possible de réduire les temps d'immobilisation aux arrêts de façon à diminuer les temps de parcours. L'utilisation de matériel adapté et une amélioration de l'infrastructure permettrait des gains de temps supplémentaires mais suppose des engagements budgétaires.

La population riveraine et particulièrement le pourcentage élevé de population jeune, laisse présager une augmentation possible de la fréquentation de la ligne.

Pour M. Dedye, adjoint au directeur de district sud-est de la SNCB, les évolutions doivent s'inscrire dans le cadre du plan de mobilité Ourthe-Amblève. Il estime que la seule façon de raccourcir le temps de parcours est de diminuer le nombre d'arrêts, d'où l'idée de faire rouler des trains IR, qui ne feraient que 4 arrêts entre Bomal et Liège. Cela permettrait un gain de 15 minutes sur la relation Bomal-Liège et éviterait des investissements en ouvrages d'art, rectifications de tracé,.... La SNCB envisagerait la circulation de trains L en cadence horaire, les trains rapides circuleraient uniquement aux heures de pointe, en correspondance avec l'IC A à Liège.

Monsieur Walgraffe, directeur au MET (transport de personnes) indique qu'il faudra établir des priorités. Il demande au Comité d'établir un état des lieux.

Madame Navarre ne comprend pas pourquoi la SNCB s'est engagée dans la rénovation des vieilles AM, pour 25 Mio bef, alors qu'une rame moderne (Talent) coûte 40 Mio bef (*en fait: 60, ndlr*)

Monsieur Leonard attire l'attention sur le handicap que constitue pour l'exploitation, le tronçon à voie unique entre Bomal et Marloie.

Il est alors procédé à l'installation de quatre comités locaux au sein desquels sont désigné un "rapporteur";

Les rapporteurs rassembleront les éléments d'un rapport final qui sera soumis au Comité. La date de cette prochaine réunion sera communiquée ultérieurement, en fonction de l'avancement des travaux des Comités locaux.

La réunion se termine à 16h45 (horaire SNCB oblige).

Bulletin d'adhésion

ACTP / Association des Clients des Transports Publics asbl
Siège social : Try du Marais, 758 à 5651 Tarcienne
Internet : www.actp.be / e-mail : mail@actp.be

Par la présente, je souhaite devenir

membre de l'ACTP pour la somme de 5 euros/an que je verse ce jour sur le compte 001-3307821-03 de l'ACTP

sympathisant (gratuit)

cocher la case de votre choix

Nom :

Prénom :

Adresse complète :

Code postal et ville/commune :

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 à ACTP, Place des Guillemins
17B / boîte 25 4000 Liège, ou à faxer au 04 /233 67 57

L'ACTP respecte la vie privée : vos données personnelles seront traitées dans le respect de la loi du 8 décembre 1992 sur la Protection de la Vie Privée.

REJOIGNEZ NOS RANGS!

Strictement apolitique, l'ACTP est membre de :

- Fédération Européenne des Voyageurs (FEV)
- Inter-Environnement Wallonie (IEW) ,
- Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB (CCU)

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

Vous pouvez rejoindre nos rangs (pour cela, il vous suffit de compléter le bulletin d'inscription joint).

Deux possibilités s'offrent à vous :

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.

Pour nous rejoindre, il vous suffit de compléter le bulletin d'inscription qui se trouve sur la page précédente.