

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

TEC Liège-Verviers



ACTP INFO

Bulletin trimestriel
Janvier - Mars 2004



Petite devinette

Quelle gare belge a bénéficié de ce service spécial ?



Courage ! Le bus facile n'est qu'à 65 marches d'ici !

SOMMAIRE **ACTP Info** Janvier - Mars 2004

Editorial	page 3
Bon à savoir : la Key Card	pages 6, 7
Intermodalité : la gare de Ciney	pages 8, 9
Mobilité des aînés en Wallonie	pages 14, 15
Au fil des rails :	
- la SNCB lance le CityRail	pages 4, 5
- derniers trains internationaux	page 10
- le métro léger de Charleroi	pages 11, 12, 13
- ligne 165 : Libramont-Virton-Athus-Arlon	pages 16, 17
- l'avenir ferroviaire de Bastogne	pages 18, 19
Au fil des routes :	
- la lisibilité des plaques d'arrêt	page 20
Courrier des lecteurs	page 21

Photo de couverture :



Réponse à la question posée en couverture : la photo a été prise à Athus lors d'un événement organisé par les amis du Rail d'Halanzky qui a connu un grand engouement populaire.

Espérons qu'il laisse augurer du succès d'un éventuel retour des trains belges à Athus. (Voir article en pages 16 et 17)

CITYRAIL

La SNCB a donc lancé à grand renfort médiatique une ébauche de RER. Cinq lignes pilotes autour de Bruxelles ont été dotées de matériel rénové (en fait des AM datant des années ...70 !), les gares et points d'arrêt ont été rafraîchis, une cadence horaire, semi-horaire en pointes installée et la desserte étendue pour permettre d'atteindre Bruxelles avant 06 h et la quitter après...22 h.

Cette initiative, baptisée CityRail, répond partiellement à nos revendications (voir sur www.actp.be > revendications SNCB). Où nous sommes particulièrement intéressés, c'est lorsque la SNCB affirme : « le but de l'opération est de renforcer l'attractivité du rail et, notamment, sur les petites lignes et petites gares puisque le projet touche essentiellement les lignes L » et qu'à terme CityRail pourrait être également mis en place dans d'autres agglomérations, notamment à Anvers, Gand ou Liège.

Nous posons alors les questions suivantes.

Comment expliquer que, dans cette perspective, la relation Liège-Jemelle, à caractère suburbain pour la moitié de son parcours, ne jouisse pas encore d'une relation horaire? Faudra-t-il attendre le REL pour enfin disposer d'un horaire attractif ?

Et Charleroi ? Les populations des agglomérations gantoise et carolorégienne sont comparables. Charleroi doit avoir un RER au même titre que Liège ou Gand. Dès lors pourquoi avoir installé et vouloir maintenir sur la relation suburbaine Charleroi-Walcourt, un horaire laissant apparaître des trous horaires de plus de quatre heures, et ce, malgré les réclamations clairement exprimées par la clientèle ?

Ces deux lignes sont réputées à qualité totale en vertu de l'article 64bis du contrat de gestion. En dépit de ce statut, elles sont les dernières du royaume avec la relation Bertrix-Virton à ne pas jouir d'une desserte « L » horaire.

La SNCB lance le « CityRail »



Schéma du CityRail
(Document SNCB)

Les lignes en couleur sont les lignes actuellement exploitées sous le concept CityRail.

Depuis quelques semaines, les trains L circulant sur certaines lignes autour de Bruxelles, roulent sous le sigle « CityRail ».

La SNCB entend ainsi matérialiser une préfiguration du Réseau Express Régional dont on parle depuis une dizaine d'années et que ne sera complètement opérationnel qu'en ...2012 ! (Voir notre numéro précédent) Pour marquer la différence entre les lignes CityRail et les autres lignes L, la SNCB les exploite avec des automotrices classiques (datant des années 70) rinnovées. Ce matériel porte maintenant la livrée grise ; les sièges sont recouverts de tissus (en première classe) ou de skaï (en deuxième classe) de couleur mauve.

Les toilettes sont en circuit fermé (et donc utilisables en gare), le chauffage est à air pulsé et une sonorisation a été installée (Nous doutons cependant que les accompagnateurs aient le temps matériel d'annoncer toutes les gares). Les porte-bagages sont maintenant disposés longitudinalement, ce qui réduit considérablement leur capacité.

Sur le plan ci-contre, les lignes « CityRail » figurent en couleurs.

Elles relient les gares de Bruxelles à Braine-l'Alleud, Louvain-la-Neuve, Alost, Termonde et Zottegem. Elles forment un réseau L s'étendant dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles.

Ce réseau CityRail est un champ d'utilisation idéal pour la Key-Card.

On trouvera ci après un article qui donne à ce sujet des informations utiles.

Outre le matériel, la SNCB promet d'améliorer la ponctualité et la propreté.

Fréquence et étendue de desserte ont été également adaptées. En semaine un train permet d'atteindre Bruxelles avant 06 heures et de quitter après 22 heures, ce qui est très insuffisant. Un départ après 23 heures est souhaitable. (A noter qu'en Allemagne, les Sbahn roulent toute la nuit durant le week-end). Aux heures de pointe la fréquence est semi-horaire et horaire en heures creuses.

Un guide spécial d'une centaine de pages a été édité. (Au moment où nous rédigeons ces lignes il n'est pas encore disponible en version française mais il peut être consulté en version pdf sur le site www.sncb.be > quoi de neuf > CityRail)

Un premier pas, mais bien timide que la SNCB promet de poursuivre et d'étendre aux autres lignes autour de Bruxelles et autour d'autres villes notamment Anvers, Gand et Liège affirmant sa volonté de renforcer l'attractivité des lignes L.

Acceptons-en l'augure... Nous attendons surtout des concrétisations.

Key Card

A l'occasion de la récente "adaptation" des tarifs, la **SNCB a modifié le concept de la Key Card.**

- cette carte comporte maintenant 8 lignes, permettant d'effectuer 8 voyages, contre 6 précédemment.
- elle existe en version 2ème classe, au prix de 10 € (soit 1,25 € par voyage), mais aussi, désormais en version 1ère classe, au prix de 15 € (soit 1,88 € par voyage)
- elle permet de rejoindre une gare qui peut être éloignée jusqu'à 15 km (distance tarifaire) de la gare d'embarquement.

Cette distance maximale est dans certains cas légèrement allongée en raison de spécificités locales. Ainsi, par exemple, on peut atteindre Visé au départ de n'importe quelle gare de la zone de Liège, alors que la distance est de 19 km.



La SNCB a publié une brochure: "le grand guide des petits trajets" qui donne pour chaque point d'embarquement la liste des gares que l'on peut rejoindre avec une ligne de la Key Card. Si vous disposez d'une connexion Internet, vous pouvez consulter cette liste sur notre site www.actp.be

La liste se trouve aussi affichée dans chaque point d'embarquement.

Rien ne s'oppose à effectuer des voyages plus longs en effectuant des bonds à l'intérieur de zones contiguës.

On peut par exemple se rendre de Bruxelles à Louvain-la-Neuve en faisant un premier parcours de Bruxelles à La Hulpe puis de La Hulpe à Louvain-la-Neuve. Le prix du parcours en 2ème classe revient ainsi à 2,5 €, alors que le billet coûte 4 €.

L'intérêt de la Key Card est donc appréciable. Attention: le train utilisé doit obligatoirement s'arrêter à La Hulpe: il n'est donc pas question d'utiliser un IC entre Bruxelles et Ottignies, par exemple.

La Key Card n'est pas autorisée à l'intérieur de la zone de Bruxelles où existe un autre titre spécifique (ticket Jump). Dans la zone de Bruxelles la station d'embarquement ou de destination doivent être spécifiées.

Si vous possédez un stock d'anciennes Key Cards vous faites une bonne affaire. Elles peuvent en effet être utilisées avec les mêmes avantages que les nouvelles jusqu'à la date d'expiration de validité (un an, à dater de la date d'émission).

La Key Card permet donc de voyager économiquement sur les petits trajets. Et même, en procédant par bonds successifs sur des parcours plus longs. Nous avons déjà évoqué LLN-Bruxelles, il est aussi possible de faire Namur-Gembloux suivi de Gembloux-Ottignies ou Liège-Pepinster suivi de Pepinster-Verviers ou Pepinster-Spa.

Pour terminer, nous regretterons la contrainte imposée au voyageur: il faut remplir la ligne à l'encre indélébile et sans rature avant l'embarquement et disposer des informations nécessaires (date, jour) et.... d'un "bic". La SNCB ne pourrait-elle envisager un compostage comme on en trouve sur les réseaux étrangers ?



CINEY, GARE INTERMODALE (PRESQUE) EXEMPLAIRE

Ciney était, jadis, un important nœud ferroviaire. Située sur la ligne internationale Bruxelles-Luxembourg, elle était aussi le point de départ de lignes régionales vers Yvoir et Huy. Les TEC assurent maintenant ces liaisons, ce qui fait de Ciney un nœud intermodal important (1240 embarquements par jour). Les derniers aménagements de la gare de Ciney nous ont conduits à y jeter un œil (critique).



Photo 1 : bâtiment de la gare de Ciney

Le bâtiment relativement récent est en bon état. Son entretien est correct. L'aménagement intérieur offre un confort satisfaisant. Il reste accessible même après la fermeture des guichets. On y trouve un libraire, des distributeurs automatiques de boissons et de coupe-faim. La cafétéria est malheureusement fermée depuis plusieurs années. La chose est étonnante car on trouve des établissements horeca en abondance dans le voisinage immédiat de la gare; probablement les exigences de la SNCB sont-elles excessives. En attendant, sa clientèle est privée d'un service généralement apprécié. On dispose dans la salle d'attente de toutes les informations



Photo 2

utiles pour la clientèle «train» (annonces vocales et vidéo)

La clientèle «TEC» trouve sur un présentoir tous les feuillets horaires et un panneau bien conçu donne, pour toutes les destinations, la ligne à emprunter, le n° du quai d'embarquement et les heures de départ. (Photo 2)



Photo 3

Le couloir sous voies SNCB est accessible par un escalier fixe, mais il existe trois escalators (en ordre de marche) pour monter vers les quais. Les voiturettes pour handicapés doivent emprunter une traversée des voies, ce qui suppose un accompagnement et donc l'obligation de formalités. Les quais bas sont carrelés mais il n'y a pas de siège ni d'abri coupe-vent (photo 3). Le quai numéro 1 est actuellement condamné, vu le mauvais état du revêtement.

Le couloir sous voies est prolongé jusqu'au parking où l'on trouve des emplacements pour handicapés, ainsi que pour vélos et vélomoteurs (sous abri) avec possibilité de les cadenasser.

Les quais TEC sont situés le long et dans le prolongement de la gare. On ne traverse donc pas de voirie sur le trajet entre train et bus. Des « aribus » retiennent les bus qui relèvent la correspondance d'un train éventuellement retardé.

Nous avons noté que les annonces SNCB étaient également diffusées sur les quais TEC mais il n'y a malheureusement pas de vidéo, ce qui est regrettable.

En conclusion, on peut dire que les Cynaciens peuvent être satisfaits.

Le parking « voitures » devrait cependant être agrandi, des coupe-vent et des sièges placés sur les quais, le quai 1 réhabilité, les portes de la salle d'attente devraient s'ouvrir dans le sens de la fuite. Une vidéo SNCB est souhaitée sur les quais TEC. Nous espérons également que la promesse de la SNCB de faire subir un lifting à la gare sera tenue. Gage ultime d'intermodalité : les cartes et le renouvellement des abonnements TEC devraient être disponibles au guichet SNCB ; cela éviterait un déplacement à...Andenne.



Photo 4 : Accès aux bus sans traversée de voirie. (Photos ACTP)

Bientôt les vacances...

Le point sur les trains internationaux classiques

Par train classique, nous entendons les trains EC, Int, ... à l'exclusion des trains à grande vitesse : TGV, Thalys, Eurostar, ICE.

Ces trains sont généralement moins chers et imposent rarement la réservation.

Hélas, ils ont largement disparu de la plupart des réseaux où ils subissent la concurrence de l'avion et du train à grande vitesse. Voyons ce qui subsiste

- au départ de la Belgique.

Trains de nuit :

- Bruxelles-Hamburg (Int 237) départ 23h38, arrivée 07h05, tous les jours
- Bruxelles-Berlin (Int 243) départ 23h38, arrivée 08h04, tous les jours
- Bruxelles-Varsovie : à partir d'avril (à confirmer)

Trains de jour

- Bruxelles-Milan (EC Vauban) départ 07h01, arrivée 19h25, tous les jours
- Bruxelles-Chur (EC Iris) départ 12h15, arrivée 21h45, tous les jours
- Bruxelles-Strasbourg (EC Jean Monet) départ 17h32, arrivée 22h32
- Les liaisons cadencées IC ou Ir
 - o Bruxelles-Amsterdam
 - o Bruxelles-Luxembourg
 - o Anvers-Lille
 - o Liège-Aachen (bi-horaire)
 - o Liège-Luxembourg (bi-horaire)
 - o Liège-Maastricht
 - o Liège-Lille (horaire, à une exception près, départ 11h46)
 - o Ostende-Lille (toutes les 4 heures)
- Autres liaisons L (non cadencées)
 - o Charleroi – Jeumont
 - o Tournai - Lille

- au départ des villes étrangères

Trains de nuit

- Paris Est-Vienne Westbhf (EN 263) départ 17h47, arrivée 08h30
- Paris Est-Munich Hbf (NZ 261) départ 22h56, arrivée 08h59
- Köln Hbf – Vienne Westbhf (EN 325) départ 20.46, arrivée 09h00
- (réservation obligatoire!)

Trains de jour

Lille-Paris: de nombreuses possibilités existent avec changement à Aulnoye Aymeries

Le métro léger de Charleroi

Une histoire mouvementée...

Tout débute en 1962 avec la mise en place des commissions régionales de relance des transports urbains qui avaient pour but de permettre une réflexion globale quant aux besoins en transport des principales villes du pays. La commission responsable de la ville de Charleroi posera un regard clair et précis sur les problèmes Charlois; existence de deux sociétés de transports concurrentes (STIC et SNCV), réseau mal structuré du à l'ambivalence précitée, peu de possibilités d'améliorations des voiries permettant une augmentation de la vitesse commerciales des trams et des bus.

Bref, la décision est rapidement prise de mettre en place un système de métro, celui-ci ne sera en fait qu'une sorte de « super-tram » qui circulera en site-propre intégral (but : se séparer complètement de la circulation routière) avec des sections souterraines et aériennes. De par le fait que ce n'est pas un métro de type conventionnel, mais une sorte de version allégée, on parlera de Métro Léger de Charleroi (en résumé : MLC).

La première section (entre la gare du Sud et la gare de l'Ouest) est ouverte en 1976, des sections de la ligne vers Fontaine l'Evêque sont progressivement mises en service, la boucle urbaine se complète, et les lignes vers Gilly et Châtelet sont construites.

En 1990, les transports sont régionalisés, la SNCV et la STIC disparaissent au profit du TEC Charleroi. Le MLC qui a déjà coûté 22 milliards de francs belges n'est pas très beau à voir... La boucle urbaine n'est qu'à moitié terminée et exploitée, l'antenne de Fontaine l'Evêque est en partie achevée et est exploitée, les lignes vers Gilly et Châtelet sont achevées et non exploitées (et ce depuis 1985). Le projet initial de pieuvre se résume alors dans les faits à une chimère avec un demi corps et une patte incomplète.

En 1992, sous l'impulsion de Jean-Claude Van Cauwenberghe, les travaux sont arrêtés, car il était devenu impossible de financer la poursuite des travaux avec des budgets aussi étiqués. Il est décidé de mettre en service la ligne de Gilly, de finir la ligne de Fontaine l'Evêque et d'abandonner la ligne de Châtelet, car son exploitation en mode tram ne se justifie absolument pas.

La ligne 54 est donc inaugurée le 28 août 1992, et la traversée de Marchienne-au-Pont est ouverte le 23 août 1992 (lignes 89 et 90 vers Anderlues). A noter que la ligne 54 est un réel succès auprès de la clientèle, ce qui oblige le TEC Charleroi à injecter des rames doubles et à mettre une fréquence de passage de 5 minutes en heures de pointe (à titre de comparaison quelques années auparavant, on pouvait attendre un tram plus de 35 minutes ...).

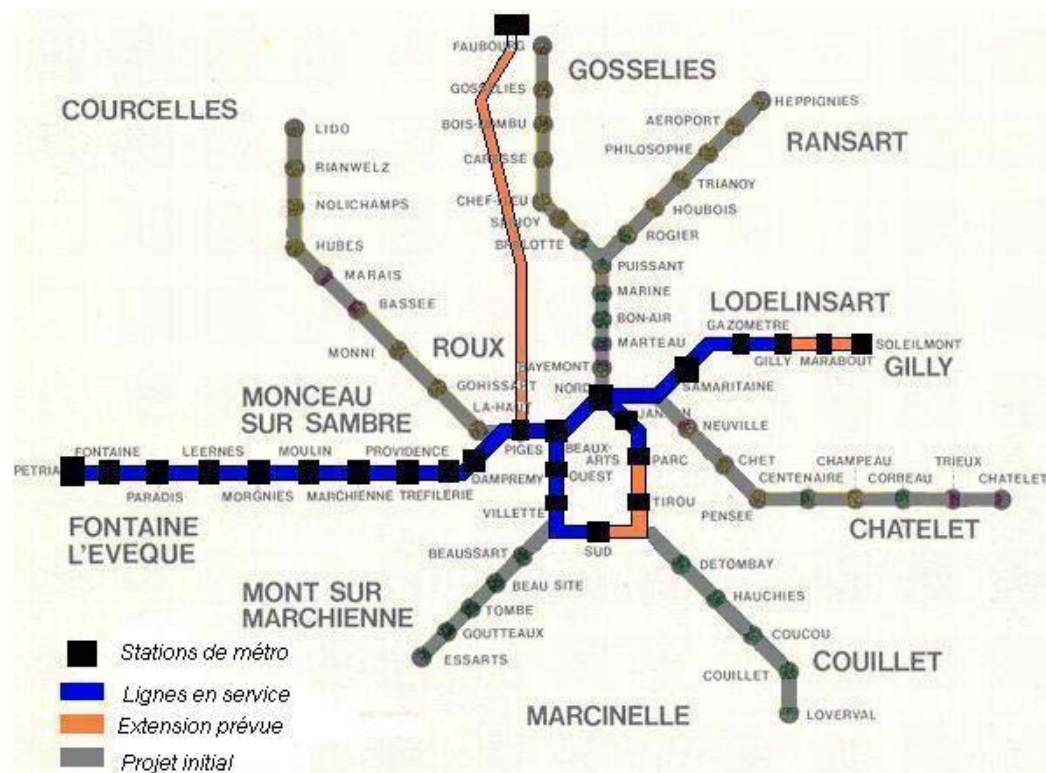
12 - AU FIL DES RAILS

A ce moment-là, on peut se dire que c'en est fini du MLC, qu'il conservera sa forme de 1992. (C'est-à-dire; ligne 54 vers Gilly et ligne 89 vers Anderlues).

Et bien non ! C'était sans compter sur le fait qu'une ligne de tram (ligne 90 vers La Louvière) sera supprimée en 1993, des suites de la juxtaposition de celle-ci sur deux TEC différents (Charleroi et Hainaut).

Et nous voilà en 1994, cette année-là, le gouvernement wallon prend la décision de prolonger la boucle centrale de deux stations, celles-ci seront mises en service en 1996, il s'agit des stations Parc et Janson situées sur la boucle Est.

L'exploitation du réseau est restructurée et deux lignes supplémentaires sont créées. On a dès lors une exploitation qui se répartit comme suit : lignes 54 - 55 Gilly – Sud/ Parc et les lignes 88 – 89 Anderlues-Parc/ Sud. Cette exploitation est toujours d'application à l'heure actuelle.



AU FIL DES RAILS - 13



Le matériel utilisé est un ensemble de 55 motrices articulées, adaptées à l'exploitation par quais hauts, produites par le groupement BN/ACEC en 1981-1982. Il y a environ 40 motrices utilisées et plusieurs suivent actuellement un programme de rénovation.

En 1997, l'esplanade de la gare de Charleroi Sud a été brillamment réaménagée, ce qui permet de faire des correspondances de plain-pied

entre le métro, les bus et les trains. La situation devait normalement en rester là...

Mais c'était sans compter sur la pugnacité de certains élus locaux qui voulaient donner à ce métro une vraie image et pas celle d'un embryon de métro bien incomplet.

Ainsi en 2002, un premier accord, au niveau du gouvernement de la région Wallonne décide de l'achèvement des travaux du MLC. Le tout est budgétisé à hauteur de 76,5 millions d'€.

Ce 12 février, la région Wallonne a annoncé que l'accord et le financement pour la terminaison du MLC étaient signés. **Concrètement de quoi s'agit-il ?**

Tout d'abord finir la boucle centrale, il s'agit d'environ 800 mètres de voies à poser entre la station Parc et la gare du Sud. L'esplanade de la gare de Charleroi Sud subira un petit réaménagement permettant une insertion douce du MLC dans cette zone, et un parking « kiss and ride » sera aménagé devant la gare.

Ensuite, la ligne de Gilly sera prolongée vers Soleilmont. Il s'agit de deux stations dont le gros œuvre est déjà achevé, il suffira de poser les équipements et d'aménager une boucle de retournement.

Et enfin, l'axe Nord vers Gosselies (le long de la N5) doit être remis en service. En fait la ligne existe déjà jusque Jumet (pour desservir le dépôt) mais elle doit être réaménagée et mise en site propre intégral (vitesse commerciale oblige) jusque Gosselies. Des parkings de dissuasion seront aménagés le long de cet axe.

Le tout est budgétisé à hauteur de 90 millions d'€, dont 76 destinés au MLC proprement dit, le reste servant à des nettoyages de façades le long de la N5 et des travaux d'expropriations.

Bon, l'accord et le financement sont trouvés, tout le monde est enfin prêt à voir se projet aboutir... il ne reste plus qu'à attendre la pose de la première pierre.

Benjamin GRAVISSE

La mobilité des aînés en Wallonie

Une enquête régionale sur la mobilité après 55 ans réalisée par le Groupe de recherche sur les transports (GRT) des facultés Notre Dame de la Paix de Namur a montré que les besoins et la capacité de mobilité des aînés sont importants et vont encore augmenter. Il faut savoir que les aînés (classe d'âge de 55 ans et plus) représentent aujourd'hui 21.5 % de la population en Wallonie.

Pour chiffrer les déplacements des aînés, référons-nous au tableau suivant.

	Immobiles (zéro déplacement le jour de référence)	Mobiles (ont déclaré au moins un déplacement)			
		Nombre de déplacements	Budget-temps de transport	Distance quotidienne	Déplacements de moins de 5 km
55 à 64 ans	34%	3,2	54 min	35,5 km	47 %
65 à 74 ans	43%	3,2	51 min	32 km	50 %
75 ans et +	57%	2,6	34 min	17,6 km	55 %

Indicateurs quantitatifs de mobilité quotidienne par génération (GRT 2001)

La voiture et la marche sont les deux moyens de transport les plus utilisés chez les aînés mais leur usage est très différencié entre les hommes et les femmes. La raison principale est la part importante de femmes de plus de 55 ans qui n'ont pas le permis de conduire où lorsqu'elles l'ont, laissent le volant à leur conjoint. Cette différence est amenée à disparaître dans les générations futures car les femmes plus jeunes ont accès beaucoup plus largement à la voiture.

A noter aussi que la voiture conserve la mobilité. En effet, selon l'enquête nationale de santé en 2001, 19% des hommes et 36% des femmes de 65 ans et plus sont limités physiquement dans leur mobilité, dont 5% et 13% le sont de façon grave. Ces difficultés ne concernent pas les modes de déplacement de la même façon. Près de 40% de plus de 70 ans marche ou **déclare prendre les transports en commun avec au moins « quelques difficultés »**, alors qu'encore 75% des conducteurs entre 75 et 80 ans considèrent qu'ils savent rouler « sans problèmes », et que 15% n'ont que quelques difficultés. Il semble donc plus pénible d'emprunter les transports en communs que la voiture...

On rencontrera de plus en plus de conducteurs âgés sur les routes, dont plus de femmes, moins de personnes captives des transports en commun, du moins en proportion. Mais beaucoup de ces personnes seront captives du mode automobile (privé ou partagé) car elles ne pourront trouver, ni dans la marche ou le vélo, ni dans les transports publics classiques, un moyen alternatif pour satisfaire leurs moyens de mobilité.

D'après « La mobilité des aînés en Wallonie » de Marie Castaigne, Jean-Paul Hubert et Philippe Toint publié aux Presses Universitaires de Namur en décembre 2003.



Ce que la SNCB offre aux aînés



Ce que l'on offre ailleurs

Photos ACTP

Erratum :

Dans notre numéro précédent aux pages 14 et 15 : nous nous sommes fiés à la traduction des CFF qui était malheureusement erronée. Le mot allemand « pendelzug » a été traduit par « train pendulaire » au lieu de « train navette ».

Carte de membre :

Cher membre en ordre de cotisation, voici votre carte de membre.

Si ce n'est le cas, peut-être est-ce un oubli ? Vous trouverez un nouveau bulletin de virement en page centrale.

LIGNE 165 : LIBRAMONT-VIRTON-ATHUS-ARLON**Rappel historique**

Anciennement, chaque village était desservi par une gare ferroviaire et, pour certains, par une gare vicinale de complémentarité. Le train s'arrêtait pour le transport des marchandises, des ouvriers, des écoliers et des villageois. Toutefois, il fallait parfois parcourir à pied ou en vélo un à deux kilomètres pour prendre le train. Est-ce encore pensable de nos jours étant donné la mentalité actuelle alors que beaucoup de ménages possèdent deux voire trois voitures ?



Le 3 juin 1984, fut une date mémorable, le glas sonna pour la dernière fois avec le passage de l'autorail 4318 mettant ainsi fin au tronçon de la ligne voyageurs Athus-Virton-Saint-Mard, dont la ligne fut mise en service par tronçons successifs à partir du 4 octobre 1859 ! Le même jour, était également supprimé le tronçon de ligne reliant Bastogne-Sud à Gouvy, soit pour les deux tronçons réunis, 55 kilomètres de voies.

La réorganisation de l'offre aux voyageurs en un plan IC-IR (qui fut un réel fiasco), a fortement pénalisé le Luxembourg par la suppression de 48 points d'arrêts pour 147 en Wallonie, soit un tiers ! Le réseau de communication fut dès lors très réduit... Et sur ces 48 points d'arrêts, 19 se situaient sur la ligne Libramont-Bertrix-Virton-Athus et Arlon !

Et de se rappeler que le Sud-Luxembourg avait déjà été fortement pénalisé de 1950 à 1960 par la suppression de 85 kilomètres de ligne, 7 points d'arrêt et de 15 gares !

Pour l'anecdote, après le 3 juin 1984, maigre consolation, il nous est resté le tronçon de ligne Arlon-Athus avec une correspondance le matin et une l'après-midi et ce pendant deux ans, grâce aux appuis de notre administrateur à la SNCB en la personne de M. Gustave Muller, Luxembourgeois bien de chez nous, habitant Freyrange. Puis, plus rien entre Arlon et Virton.

Réflexions

Les écoliers, navetteurs et ouvriers qui prenaient régulièrement le train se sont tournés vers le bus. D'autres se sont arrangés en covoiturage ce qui n'est pas si évident journalièrement, vus les impératifs de dernière minute qui peuvent se présenter et auquel il faut faire face dans l'immédiat : stress, retard, risque d'accident !...

De ce fait, plus de bus furent mis en circulation sur les routes, avec « passages plus ou moins adaptés » pour les villages éloignés.

D'autre part, il s'en suivit la fermeture de tronçons de lignes en ce qui concerne le chemin de fer. Et de constater qu'aujourd'hui, les routes sont saturées et à certaines heures, les bus sont bondés au détriment de la sécurité.

Aujourd'hui (3 juin 1984 – 26 février 2004, soit 20 ans plus tard).



C'est à l'initiative de Michel Ambroise des Amis du Rail d'Halanzy qu'est venue l'idée depuis 3-4 ans de se pencher sur la réouverture du tronçon de ligne supprimé auparavant.

C'est également grâce à Michel Ambroise, rejoint par les Amis du Rail de Virton, que le samedi 20 décembre dernier, un autorail tout dernier modèle, l'AR 41 fut "affrété" au départ de la gare de Virton

afin de rallier la gare d'Halanzy avec à son bord, le Père Noël en personne (sans ses rennes encombrants !). Il va s'en dire que ce fut, pour de nombreux enfants de la région accompagnés de leur parents, un parcours exceptionnel dans la liesse populaire, que d'emprunter, pour certains, la première fois, ce nouvel autorail. Près d'un demi millier de personnes attendaient impatiemment l'arrivée de ce convoi exceptionnel qui, au dire de beaucoup n'est pas passé inaperçu.



Le 28 février une réunion a eu lieu entre les bourgmestres des communes riveraines de la ligne, le monde politique et des cheminots sensibilisés par le sujet, afin de faire pression au sein de la SNCB pour la réouverture de la portion de ligne Virton-Athus-Arlon par Rodange et au delà vers Luxembourg. Nous y croyons fermement et attendons impatiemment une décision imminente de la SNCB. (une décision sera prise fin avril)

Entre deux parcours, vu que les départs d'autorails AR41 au départ de Virton se font toutes les deux heures, ou quand celui-ci se rend au carwash à Arlon, rien n'empêcherait l'autorail d'effectuer un aller Virton-Athus en correspondance directe avec un autorail CFL et de redescendre sur Virton afin d'assurer la nouvelle correspondance vers Bertrix-Libramont.

Avec à la clé, bien sûr, la réouverture ciblée de certains points d'arrêt sous un horaire adapté à la clientèle qui drainera à nouveau de nombreux navetteurs vers le Luxembourg.

Michel DEMOULIN (les Amis du Rail de Virton)

L'avenir ferroviaire de Bastogne

Avis 4/01 du Comité Consultatif des Usagers de la SNCB

Dans notre numéro précédent, nous avons décrit la situation actuelle de la gare de Bastogne. Rappelons que, cédée à la ville de Bastogne, la gare est maintenant le nœud routier de toutes les lignes TEC mais le bâtiment a perdu toute affectation d'accueil des voyageurs. Le Comité Consultatif des Usagers a émis l'avis suivant.

Rappel historique

C'est en mai 1993 que la section Libramont-Bastogne-Nord de la ligne 163 fut fermée à tout trafic, aussi bien voyageurs que marchandises. Officiellement pour cause de mauvais état de la voie sur environ 1/5 des 30 kilomètres. Dix ans plus tard le service des trains est toujours interrompu et « provisoirement » remplacé par une desserte par autobus. En réalité, rien n'a jusqu'à présent été fait pour refaire la voie et rétablir la desserte ferroviaire, tant voyageuse que marchandises. En 1999, les rails ont été subrepticement enlevés dans la traversée de Bastogne, bien que la section figure toujours sur les plans officiels des lignes ferroviaires, et est reprise telle quelle dans l'actuel Contrat de Gestion. A la même époque, une proposition d'Idélux pour intervenir financièrement dans les travaux de réfection de la voie a été rejetée sans plus, pour des raisons obscures, probablement d'ordre politico-communautaire.



Pourtant le deuxième avenant au deuxième Contrat de Gestion prévoit plusieurs mesures favorables à la ligne 163 :

- L'article 30bis stipule qu'à titre conservatoire aucune ligne de la SNCB ne peut être démontée, quelle que soit la raison de sa désaffectation
- L'article 9bis demande à la SNCB une étude sur la faisabilité de la réouverture de 6 lignes régionales au trafic voyageur, dont la ligne 163.

La SNCB ne se gêna même pas pour gonfler les coûts outre mesure en prévoyant d'abord une ... double voie parcourable à 120 km/h sur l'entièreté du parcours – pour un maximum de 2 trains en ligne – ramenant par la suite cette hypothèse mirobolante à deux sections de croisement longues de 3 km chacune, nantie d'une signalisation sophistiquée et donc très onéreuse – alors que les évitements sur des lignes autrement importantes dépassent à peine les 750 mètres, voire 1 km comme sur la ligne 42 (Rivage-Gouvy).

Une étude basée sur des hypothèses réalistes et effectuée par un organisme indépendant donnerait des résultats bien différents.

On ne s'étonnera donc pas que les responsables politiques du moment laissèrent tomber les bras, ignorant délibérément l'offre d'Idélux, et que 10 ans plus tard la voie est devenue quasiment inutilisable, y compris sur les 4/5 du parcours remis en état peu avant 1993 avec de nouvelles traverses en béton et un renforcement du ballast.

L'évolution actuelle de la mobilité et des transports est à ce point que l'outil ferroviaire n'est plus le laissé pour compte comme ce fut le cas lors de la 2^{ème} moitié du siècle précédent. Bien sûr, nul ne peut prévoir en détail les développements ferroviaires après la libéralisation. Mais il est certain que la demande ferroviaire de 2020 – voyageurs et marchandises – sera très différente de celle d'aujourd'hui, quoi qu'en pensent les minimalistes.

La construction de nouvelles lignes de chemin de fer était impensable il y a 30 ans. Aujourd'hui, elle est un fait bien réel.

La réouverture de lignes abandonnées a toujours été considérée comme une chimère. Aujourd'hui, c'est une réalité bien tangible un peu partout en Europe, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, même à la SNCB (tout récemment encore : Fleurus-Auvelais, Aubange-Mont-Saint-Martin).

Avenir immédiat des assises ferroviaires

En raison de son importance socio-économique et de sa situation stratégique, le Comité est d'avis que l'avenir ferroviaire de Bastogne doit être sauvegardé à tout prix. Il ne peut accepter le démantèlement délibéré d'une infrastructure confiée par la Nation à la SNCB.

Le Comité s'oppose à toute aliénation durable de ces assises ferroviaires y compris l'établissement de nouvelles voiries bétonnées routières ou même cyclistes – parce que de tels aménagements sont toujours considérés comme irréversibles et utilisés comme prétexte pour refuser tout rétablissement ferroviaire.

Le Comité ne s'oppose pas non plus à un aménagement paysager sommaire des abords de la voie à conserver, pour autant que ceux-ci n'hypothèquent d'aucune manière une future reprise de la desserte ferroviaire.

Desserte future

Le Comité est d'avis que pour une future desserte voyageurs de Bastogne, une exploitation ferroviaire mi-lourde (type Talent) ou même légère (ex. type Regiosprinter) est bien plus indiquée qu'une exploitation de type SNCB :

- parce qu'une telle exploitation pose moins de contraintes techniques du côté des voies, de la signalisation, de la sécurité, etc.
- parce qu'une telle exploitation s'avère être beaucoup plus économique, tant au niveau du matériel que du personnel
- parce que de telles exploitations deviennent monnaie courante et ont fait leurs preuves un peu partout en Europe, surtout en milieu rural comparable à la région de Bastogne.

Lisibilité des plaques d'arrêt

Dans nos revendications TEC, nous avons déjà évoqué la **lisibilité** des plaques d'arrêt (voir site Internet : www.actp.be). Nous avons pu constater une disparité dans le format des indications en fonction des différents TEC.

Le TEC Namur-Luxembourg, utilise des carrés sur fond blanc, ce qui permet une lisibilité correcte même par temps ensoleillé.

Le TEC Brabant Wallon fait usage de ces mêmes carrés tout en conservant le fond jaune de la plaque de poteau d'arrêt livrée de façon standard par la Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT).



En nous inspirant ce qui se fait à la STIB à Bruxelles (destinations de bus indiquées horizontalement) et conscients du fait que ces plaques ne peuvent être toutes changées en un jour, nous souhaitons proposer un nouvel affichage des destinations pour l'avenir.



Sur la photo ci-contre, une illustration de la faisabilité d'une signalisation différente.

Pourquoi ne pourrait-on pas s'en inspirer pour les poteaux d'arrêt devant être renouvelés et interroger les usagers quant à leur lisibilité ?



Ingéniosité luxembourgeoise ?

Nos voisins luxembourgeois ne connaissent que 2 titres de transport en service intérieur :- le billet « courte distance » valable 1 heure

- le billet « réseau » valable toute la journée jusqu'au lendemain 8 h

et ce quel que soit le mode de transport utilisé (train ou bus)

Bien sûr notre pays est plus grand ... mais pourquoi n'aurions-nous pas, par ex :

- un « billet courte distance » valable une heure dans un rayon limité (zone tarifaire) autour du point de départ
- un billet « trajet » valable 2 heures sans limitation de distance
- un billet « réseau » valable toute la journée

La validité s'appliquant à tous les transporteurs évidemment.

Trop simple ?

Gérard Chevalier sur le forum du site Internet de l'ACTP

Key-card

On pourrait faire une liste exhaustive des relations qui sont beaucoup moins chères avec une, deux ou trois lignes de la Key-Card et qui sont compatibles avec les arrêts des trains IC (ou IR, ...). Encore un exemple (départ Louvain-la-Neuve, vu que c'est là que je kotte) : LLN - Namur, sans réduction : € 4,60

Avec la Key-Card, on remplit trois lignes (LLN-Ottignies ; Ottignies-Gembloux ; Gembloux-Namur), ça fait € 3,75 On gagne un petit pain au chocolat plus quelques cents !

Stéphane sur le forum de l'ACTP

Classification des trains

Si la SNCB veut améliorer son service, on peut commencer avec des catégories compréhensibles. Les trains IC-IR-L peuvent rester ? Je ne le pense pas !!! C'était bien mieux quand on parlait des omnibus, directs etc.... s'il vous plaît, un peu de clarté.

Bart VdW sur le forum de l'ACTP

Navetteurs mécontents

Il y a des lignes qui font pleurer. Le 27 et le 28 janvier le train IC provenant d'Anvers arrivant à Luttre à 17H 45' est arrivé avec 12 minutes de retard, une vingtaine de personnes qui avait la correspondance pour La Louvière via Manage l'ont évidemment ratée. Du coup elles ont dû attendre la prochaine c'est-à-dire celle de 18 h 46'. Par 2 fois ces personnes ont dû attendre dans une gare non chauffée pendant 45 minutes. Ici la courbe des statistiques a vraiment crevé le plafond ! Les contrôleurs du IC nous ont avoué que la faute de ce retard incombait à la gare du Midi qui a fait partir un L (omnibus) avant le IC (direct). Ces messieurs sont bien au chaud devant leurs écrans pendant que nous, pauvres navetteurs, nous tremblons de froid et de colère !!!

Maria sur le forum de l'ACTP

22 - BULLETIN D'ADHESION

Par la présente, je souhaite devenir

Sympathisant (gratuit)

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

Membre d'honneur de l'ACTP pour la somme de 20 euros/an que je verse ce jour sur le compte 001-3307821-03 de l'ACTP

Association, organisme, administration, ... partenaire de l'ACTP en versant ce jour un montant *ad libitum* sur le compte 001-3307821-03 de l'ACTP

(Cocher la case de votre choix)

Nom :

Prénom :

Adresse :

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 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 sur le site Internet www.actp.be)



Strictelement apolitique, l'ACTP est membre de :

- Fédération Européenne des Voyageurs (EPF/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.

Pour rejoindre nos rangs, quatre 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.

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*.

Pour nous rejoindre, il vous suffit de compléter le bulletin d'inscription qui se trouve sur la page précédente et d'acquitter le paiement de votre cotisation au moyen du bulletin de virement ci-joint.

ACTP (Association des Clients des Transports Publics - asbl)

Place des Guillemins 17 B25, 4000 LIEGE

Phone : 04 233 67 57, 0499 19 57 27 ; Fax : 04 233 67 57

Internet : www.actp.be; Email : actp@skynet.be

Siège social : Try des Marais, 758, 5651 TARCENNE, phone 0495 99 44 00; fax: 071 21 98 10