L'IC2000 des CFF est un matériel double étage qui présente la particularité d'avoir deux larges portes entre les bogies, ce qui permet un embarquement de plain-pied. De plus, l'intercirculation se fait au niveau supérieur : toute la rame peut ainsi être parcourue de plain-pied.

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–Belgïe
P.P.
4020 Liège 2
BC 6135

ACTP
Association des Clients des Transports Publics
Pour des transports publics à l'écoute du public

ACTP INFO

Trimestriel Janvier - Mars 2006

Dossier : les TP suisses

ACTP (Association des Clients des Transports Publics - asbl)

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

04/ 233 67 57 - 0499/ 19 57 27 04/ 233 67 57

www.actp.be actp@skynet.be

SOMMAIRE ***aCtp Info Janvier - Mars 2006***

Editorial : adaptation des tarifs SNCB 3

Dossier : les Transports Publics suisses 4-14

Comités locaux : « Tous en bus » 15-17

Au fil des rails 18-22

Au fil des routes 23-26

Bulletin d'adhésion 27

Courrier des lecteurs 28-31

Si vous trouvez un bulletin de virement dans ce numéro d'aCtp info, n'oubliez pas de vous acquitter de votre cotisation pour l'année 2006.

Photo de couverture

Exploitée par la poste, la flotte des bus régionaux suisses compte de nombreux Citaro Ü

Adaptation des tarifs SNCB

Le train est plus cher depuis le 1er février. La hausse survenue est largement supérieure à l'indice santé. La SNCB est en effet autorisée à appliquer une augmentation supplémentaire en cas de régularité des trains. En matière de ponctualité, la réalité de la SNCB (94,8% des trains à l'heure) n'est malheureusement pas celle des voyageurs qui, dès lors, acceptent mal de débourser davantage pour leur titre de transport. Il faut en effet savoir que :

- en 2005, quelques retards particulièrement sévères ont fortement marqués les voyageurs. Citons par exemple la paralysie de la ligne 124 en pleine heure de pointe le 17 novembre ;
- les chiffres de ponctualité pour 2005 sont inférieurs à ceux de 2004 ;
- un train arrivant 5 minutes en retard est considéré comme étant à l'heure, or un retard de 5 minutes peut compromettre certaines correspondances ;
- les retards ne sont pas pondérés en fonction du nombre de voyageurs ayant subi un préjudice : un train bondé en heure de pointe est comptabilisé de la même manière qu'un train presque vide en heure creuse ;
- les retards sont uniquement mesurés à l'arrivée en gare terminale alors que les voyageurs débarquant dans les gares intermédiaires peuvent subir un préjudice important ;
- les trains supprimés ne sont pas comptabilisés dans les retards ;
- le groupe SNCB établit lui-même ses statistiques de ponctualité : il est donc à la fois juge et partie ;
- les « bons » résultats enregistrés sont dopés par une détente excessive de certains horaires (IC A notamment).

Mais le problème n'est pas limité à la ponctualité. Il concerne aussi l'accueil et le matériel : les fermetures de guichets se multiplient et les voitures rénovées à grands frais n'offrent pas le confort souhaité. Dans de telles conditions, les usagers sont en droit de douter du bien-fondé d'une augmentation de tarifs.

L'augmentation excessive du prix de certains titres de transport est également regrettable. Le billet senior passe de 3€ à 4€ et augmente ainsi de plus de 30%. Quant à la Key Card, elle voit ses conditions d'utilisation restreinte et son prix augmenté de 20%. Les petits trajets sont donc fortement pénalisés à une époque où l'on parle pourtant de plus en plus de la nécessité d'un RER.

L'un des buts principaux de la SNCB est d'attirer vers le rail les adeptes de la voiture. Les nouveaux tarifs, combinés au confort insuffisant de certains matériels, ne contribuent certainement pas à la réalisation de cet objectif.

Les Transports Publics suisses

Photo : CFF

Photo : CarPostal Suisse SA

Les Chemins de Fer Fédéraux (CFF)

Le réseau ferré suisse compte 5200km de lignes. 3000km sont exploités par les Chemins de Fer Fédéraux (CFF), 2200km par plusieurs sociétés « privées »[1], la plupart étant des émanations des cantons ou des administrations locales.

Dans aCtp-info, plusieurs articles ont déjà été consacrés aux réalisations des CFF dans le domaine de l'infrastructure, du matériel ou de l'exploitation. La tentation est grande de faire une comparaison avec la Belgique.

	Belgique	Suisse
Superficie	30.528km^2	41.285km^2
Population	10.372.469	7.489.370
PIB	299.100 millions $	357.400 millions $
PIB/habitant	28.836$	47.721$

[1] La liste des entreprises privées peut être consultée sur le site internet http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_chemins_de_fer_suisses.

CHIFFRES 2004[2]	SNCB	CFF
Trains quotidiens	3670	6500
Voyageurs annuels (millions)	165	243
Voyageurs.km annuels (milliards)	7,33	12,56
Km de lignes	3536	3034
Km de lignes simple voie	927	1327
% lignes électrifiées	83%	100%
Parc engins moteurs	1529	794
Voitures	1422	4015
Voitures climatisées	696	1491
Trains pendulaires	0	42
Gares et PANG	537	824
Billet ordinaire (100km, 2ème classe)	12,40€	18,75€[3]
Voyages/habitant	16	34

➢ Exploitation :

Aux CFF, l'horaire est unique pour la semaine et le week-end : il n'y donc qu'une affiche jaune, un seul indicateur. Le dimanche, les trains roulent de 05h00 (04h00 sur certaines lignes) à 23h00 (00h00 sur certaines lignes). Des trains supplémentaires sont prévus : en semaine aux heures de pointe et le week-end durant la nuit (trains « pyjamas »). La consultation des horaires est aisée mais les heures de passage aux gares intermédiaires ne figurent malheureusement pas sur les affiches jaunes.

Les horaires sont cadencés ; les temps de correspondance « normaux » peuvent descendre jusqu'à 2 minutes (quai à quai) mais sont le plus souvent de 5 à 7 minutes. La fréquence est généralement semi-horaire, voire quart horaire sur les grands axes (par exemple Lausanne-Genève). Jusqu'à 8 trains par heure circulent en pointes sur certaines lignes RER.

[2] Excepté le prix du billet ordinaire (2006) et les voyages/habitant (2003).

[3] 275.000 voyageurs disposent d'un abonnement général, et près de 2 millions d'une carte demi-tarif.

Sept grandes villes sont dotées d'un réseau RER (S Bahn). Des tarifs intégrés à l'échelon régional existent autour de 18 villes, ce qui est remarquable vu le nombre d'opérateurs concernés. L'abonnement général concerne tous les transports publics.

De nombreuses brochures sont disponibles : horaires des trains au départ et à l'arrivée des gares, horaires des lignes autours des gares, horaires régionaux, horaires internationaux. L'indicateur est publié et diffusé par les CFF, pour le compte du Ministère Fédéral des Transports et coûte 16CHF soit 10 € (même prix que l'Indicateur SNCB). Il donne les horaires de tous les Transports Publics suisses (trains, bus, trams, métros, bateaux, …) et compte 4800 pages en 2 tomes

Une documentation très complète est mise gratuitement à disposition des voyageurs

La situation actualisée du réseau (les heures de départs et d'arrivées) peut à tout moment être consultée sur Internet. Les habitués des grandes lignes peuvent être avertis via SMS en cas de perturbation.

➢ Matériel :

Le matériel en exploitation est généralement récent voire très récent.

Sur les grandes relations, roulent 341 voitures à deux niveaux (voir couverture), dont 26 voitures restaurants. Ces voitures présentent plusieurs caractéristiques intéressantes :

- les portes sont situées entre les bogies (ce qui facilite l'embarquement de plain-pied) et sont à fermeture automatique ;
- les portes sont à un seul ventail mais très large ;

- elles offrent un accès de plain-pied devant les quais hauts (550 mm) ;
- l'intercirculation se fait à l'étage supérieur : toute la rame peut ainsi être parcourue de plain-pied.

Toutes ces dispositions concourent à faciliter l'accessibilité et donc à réduire les temps d'embarquement et d'immobilisation aux arrêts.
Ces voitures peuvent évidemment accueillir les chaises roulantes et les vélos.

Les CFF disposent également de 44 rames automotrices pendulaires : les ICN. Elles roulent dans l'ouest de la Suisse, dans les vallées sinueuses du Jura, notamment entre Bâle et Genève et entre Zürich et Genève. La pendulation a permis d'accroître de 15% la vitesse maximale sans travaux d'infrastructure importants. Ces rames, très confortables, comportent toutes une voiture bistro. Elles disposent, sur chaque porte, d'un indicateur d'itinéraire.
D'autre part, Cisalpino, filiale des CFF et de Trenitalia utilise des rames pendulaires sur les relations Zurich-Milan et Genéve-Milan. Une nouvelle commande de 26 rames pendulaires tritension (3kV, 15kV et 25kV) vient d'être passée. Il est à noter que ces rames pourraient être utilisées sur l'axe Bruxelles-Luxembourg-Bâle, permettant ainsi un gain de temps appréciable.

Depuis 2001, les CFF disposent de trains pendulaires (ICN) qui permettent de réduire les temps de parcours sur les lignes sinueuses. (Photo : CFF)

Intérieur de la voiture bistro de l'ICN

Indicateur d'itinéraire sur la porte d'un ICN

Pour les liaisons régionales et RER (S bahn), les CFF introduisent, depuis le 11 décembre, le FLIRT (Fast Light Innovative Regional Train). Ces rames quadri-caisses construites par Stadler ont un plancher à 550 mm et offrent donc l'accessibilité de plain-pied dans les grandes gares. Leur architecture rappelle celle du TALENT de Bombardier. Elles sont exploitées sans accompagnement, sauf en soirée et le week-end. Les larges portes louvoyantes sont à ouverture et fermeture automatique, des racks horizontaux permettent de ranger les vélos, le WC est accessibles aux handicapés. Les indicateurs d'itinéraire renseignent les prochains arrêts et donnent les heures de passage et l'heure actuelle.

Sur le réseau RER zurichois (le plus chargé de Suisse), les CFF utilisent le Desiro à deux étages de Siemens dont ils viennent de commander 25 rames supplémentaires.

Rame FLIRT en gare de Bâle

Le Desiro de Siemens

Intérieur d'une rame FLIRT. On notera la présence de nombreux indicateurs double face.

Le FLIRT permet un embarquement de plain-pied face à un quai de 550mm.

L'indicateur d'itinéraire du FLIRT mentionne les heures de passage aux prochains arrêts et l'heure actuelle.

Depuis le 11 décembre, tous les trains suisses sont non fumeurs. Mais on trouve aussi, dans les IC2000 des compartiments « silence », où l'usage des gsm et des baladeurs est proscrit et où il est recommandé de parler à voix basse.

➢ Infrastructures :

Les CFF exploitent 824 gares. Les grandes gares voient défiler chaque jour un nombre impressionnant de voyageurs : Zürich (300.000), Bern (145.000), Bäle (120.000), Genève (85.000).

Les gares suisses disposent de quais bas ou de quais hauts d'une seule hauteur : 550mm. Les nouveaux matériels double étage et RER permettent l'embarquement de plain-pied à partir des quais haut. L'emmarchement est réduit à une marche, à partir des quais bas.

620 gares ont un statut de gare régionale. Les CFF ont entamé un programme de rénovation de ces gares. Elles comprendront toutes un module d'accueil (horaires, borne info, distributeur de billet), un abri fermé entièrement vitré et un module d'éclairage et de signalisation.
Les gares régionales présentant un caractère architectural ont été converties en surface commerciale à laquelle on a adjoint les 3 modules.

Rame RER FLIRT devant un quai bas : l'emmarchement est limité à une marche. On aperçoit les vélos rangés horizontalement.

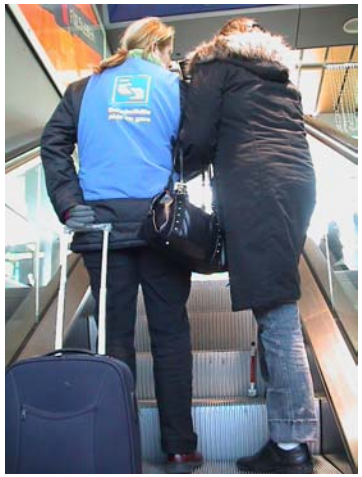
La gare régionale de Grellingen reconvertie, abrite une superette et un bistro.

Gare régionale, avec ses 3 modules : colonne lumineuse à l'avant plan, module d'accueil au milieu, abri fermé à l'arrière plan.

Dans les gares importantes, les indicateurs de destination donnent les gares intermédiaires, la localisation des voitures de première classe et de la voiture restaurant par rapport aux quatre secteurs de quai.

On dispose dans les grandes gares d'une assistance pour les personnes à mobilité réduite et pour l'utilisation des distributeurs automatiques.

Indicateur de destination avec localisation des voitures : en vert les voitures de 2ème classe, en jaune la première classe, en rouge le restaurant. A noter que le quai est divisé en quatre secteurs.



Les voyageurs à mobilité réduite disposent d'une assistance dans les grandes gares.

➢ En résumé, nous avons apprécié :

- l'étendue horaire de la desserte et l'horaire unique ;
- les horaires cadencés et les fréquences ;
- la qualité des services offerts (assistance dans les gares, voitures restaurants, …) ;
- la fiabilité[4] et la ponctualité ;

[4] Fait extraordinaire dans leur histoire, les CFF ont récemment connu, à quelques heures d'intervalle, deux pannes qui ont immobilisé l'une tout le réseau, l'autre la partie Sud.

- l'information actualisée sur internet ;
- l'information visuelle et sonore donnée à bord ;
- les nombreuses formules tarifaires (abonnement de 3, 5 et10 jours, carte demi tarif, carte régionale d'un jour, …) ;
- l'intégration tarifaire régionale ;
- et (cerise sur le gâteau) l'absence de grèves : elles sont interdites par le peuple suisse, souverain, qui s'est exprimé par une « votation ».

Nous avons regretté le prix du billet ordinaire (à relativiser eu égard au pouvoir d'achat des Suisses[5]) et l'absence des heures de passage aux gares intermédiaires sur les affiches jaunes.

Les sociétés ferroviaires privées

Les opérateurs privés assurent l'exploitation de 2200km de lignes principalement à voie unique et à écartement métrique (1400km). Certains tronçons sont équipés de crémaillères pour gravir des pentes à forte déclivité. Les sociétés privées gèrent également un millier de gares, essentiellement régionales et le plus souvent à caractère touristique.

Sur ces lignes, des principes d'exploitation identiques à ceux des CFF sont en vigueur : horaire unique et cadencé, renforts aux heures de pointes et en période touristique, ... auxquels vient s'ajouter la pratique de l'arrêt à la demande.

Le matériel en exploitation est le plus souvent conventionnel mais peut, dans certains cas, être à la pointe du confort et du progrès, comme le célèbre « Glacier-Express » doté de voitures panoramiques.

Les prix sont généralement plus élevés que ceux pratiqués par les CFF. L'abonnement « général » y est souvent soumis à supplément. Le train suisse (et probablement européen) le plus cher est celui qui fait l'ascension de la Jungfrau : l'aller-retour (2 x 10km) coûte 103 € soit 5,15€/km.[6]

[5] En Europe, ce sont les Autrichiens qui peuvent faire le plus de kilomètres avec leur salaire horaire moyen. Ils sont suivis par les Suisses ; les Belges sont en troisième position (Les CFF : chiffres 2003 - Aide-mémoire statistique).
[6] En Belgique, le trajet Gouvy - Front. est proportionnellement le plus coûteux (1,30€/km).

Le « Glacier Express » avec voitures panoramiques entre Brig et Andermatt. (Photo : www.glacierexpress.ch)

Les trams et les bus

Plusieurs villes suisses ont conservé un réseau de tram. C'est le cas de Bâle, Bern, Zürich et Genève. Un matériel moderne, facilitant l'accessibilité remplace petit à petit le matériel conventionnel. La connexion train-tram répond aux exigences d'une mobilité moderne.

La connexion train-tram à Bâle.
Toute la place devant la gare est dévolue aux piétons et aux transports publics.

Comme pour le rail, il y a un opérateur fédéral des bus et des opérateurs locaux. Avec ses célèbres cars jaunes, La poste assure les liaisons régionales. Le réseau postal compte 13.000km de lignes. En 2004, il a véhiculé 102,3 millions de voyageurs. Les réseaux urbains sont quant à eux exploités par des sociétés locales.

Laufen : la connexion train-bus. La flotte des cars postaux compte de nombreux Citaro.

Citaro articulé du réseau urbain de Bâle

Pour être complet, il faut encore mentionner que 8 villes suisses ont conservé des trolleybus et qu'il existe 1100km de lignes de navigation (une centaine de pages de l'indicateur leur sont consacrées) et plus de 300 funiculaires.

Conclusion

En résumé, la Suisse apparaît bien comme un modèle de mobilité par les transports publics. Ce succès s'explique par la densité et la diversité de l'offre, la ponctualité, la qualité des équipements et des services.

« Tous en bus »

Nous avons déjà eu l'occasion, dans nos bulletins précédents, de vous parler du groupe d'action « Tous en bus » actif dans la commune d'Ottignies. Ce Comité, épaulé par l'ACTP, est reconnu comme sous-groupe de la Commission Consultative de Mobilité instauré par la ville d'Ottignies-LLN. Depuis 1999, « Tous en bus » a mené de nombreuses actions qui, au terme de négociations serrées avec les TEC Brabant wallon, ont débouchées sur plusieurs compromis. En 2005, le groupe a obtenu les réalisations suivantes :

Place de l'Accueil à Louvain-la-Neuve

Le projet Willem & Co portait sur la réalisation d'un énorme complexe commercial à l'entrée de Louvain-la-Neuve. Dans ce cadre, la Place de l'Accueil a été rehaussée, opération qui a nécessité la couverture d'arrêts de bus. Ces derniers se trouvent dès lors en sous-sol, dans un boyau et présentent une réelle insécurité pour les usagers isolés.

Les demandes de « Tous en bus » pour remédier à cette situation ont été suivies d'effets puisque l'escalier a été aménagé à claire-voie pour une meilleure visibilité, facteur de sécurité.

Pour une intermodalité accrue, « Tous en bus » souhaite que l'accès à l'arrêt des bus soit facilité depuis le quai de la gare ferroviaire.

A LLN, deux solutions s'offrent aux voyageurs désireux de prendre le bus depuis le quai 1 de la gare : emprunter l'escalier puis redescendre pour atteindre l'arrêt en toute sécurité ou traverser la route à leurs risques et périls. Un passage bien signalé et bien éclairé devrait être installé entre le quai 1 et le refuge des bus. Un ascenseur qui facilitera le parcours des PMR sera bientôt mis en service.

Clinique Saint-Pierre

Du rond point à proximité des urgences, la ligne 17 et le *rapido 1* passent à proximité de l'entrée en longeant la clinique.
L'arrêt se fait désormais dans la zone interdite à la circulation automobile protégée par deux barrières située entre l'entrée des urgences et l'entrée principale. Ces barrières étaient déjà existantes et la zone d'arrêt totalement inutilisée.

L'arrêt de la Clinique Saint-Pierre est désormais situé dans une zone protégée par deux barrières et interdite aux voitures. Seul regret : l'abri ne compte qu'un seul siège. Les patients seraient-ils tous en pleine forme ?

Déplacement d'un abribus

A l'église du Petit Ry, l'abribus du 17 se situait sur le trottoir opposé à l'arrêt. Cette situation était particulièrement dangereuse pour les écoliers traversant la rue à l'approche du bus. La commune a suivi la demande du groupe tous en bus et a déplacé l'abri.

L'abribus du 17 à l'église du Petit Ry avant son déplacement : il était situé sur le trottoir opposé à l'arrêt.

Suite à l'intervention de « TOUS EN BUS », l'abri a été déplacé par la commune.

A l'avenir, le Comité souhaite que l'information dispensée par les panneaux d'affichage situés aux abribus soit améliorée (schémas de la ligne, plan du quartier, numéros de téléphones utiles, tarifs et liste des commerces qui vendent des titres de transport, périodes de congés scolaires, …). Une première expérience visant à rendre l'information plus claire aux arrêts a déjà été menée à l'occasion de la semaine de la Mobilité 2005. Nous souhaitons qu'elle soit poursuivie.

La lisibilité des plaques d'arrêt devrait également être améliorée.

En 2004, « Tous en bus » avait obtenu la pose de nouvelles plaques d'arrêt plus lisibles. Dommage que la mesure n'ait pas été appliquée partout : ici, le numéro du quai (entouré en rouge) est trop petit et les caractères gris sur fond jaune sont particulièrement difficiles à déchiffrer.

Nouveau style pour les gares SNCB

Dans les années à venir, la SNCB veut offrir un nouvel habillage à ses gares. Les potences Ⓑ les panneaux d'information, les panneaux horaires, les pictogrammes, les tableaux indicateurs situés au-dessus des guichets, les horloges et les distributeurs automatiques de titres de transports seront progressivement remplacés.

Un concours avait été organisé pour déterminer le nouveau design. C'est finalement le projet de l'Anversois Stefan Schöning (Colombo Indusrial Design) qui s'est imposé. Depuis le 12 janvier dernier, le projet de ce designer est désormais visible à la gare de Sint-Niklaas.

La façade de la nouvelle gare de Sint-Niklaas repensée par le designer anversois Stefan Schöning.

Les couleurs dominantes sont le blanc et le bleu. La ligne orange, présente dans les imprimés de la SNCB, a été reprise sur la colonne d'information extérieure et sur les distributeurs de titres de transport à 1m75. Tout ce qui se situe au-dessus de la ligne peut être lu de loin tandis que le texte figurant sous la ligne est plus petit.

Les objectifs de ce nouvel habillage sont : une meilleure identification des gares, une uniformisation de la signalétique et une plus grande clarté dans l'information.

La SNCB, qui dispose dans un premier temps d'un budget de 5 millions d'euros, va également appliquer ce style à la gare d'Ottignies. Un planning sera ensuite établi en fonction du budget.

La signalétique et l'information ont été uniformisées : les affiches jaunes, les infos-travaux, les plans du réseau, … sont désormais présentés sur des panneaux blancs aux formes arrondies.

Les guichets ont été rafraîchis et munis d'écrans électroniques mentionnant leur affectation.

Malheureusement, un design novateur ne suffit pas pour attirer les voyageurs. Espérons que cet effort louable ne fera pas oublier à la SNCB que pour rendre le train plus attractif, il faut avant tout : un matériel performant et confortable, une meilleure accessibilité, une amélioration de l'accueil, de l'intermodalité et une desserte fréquente et étendue.

Les quais qui ne bénéficieront pas du nouveau style paraîtront bien vieillots.

Calatrava redessine le quartier des Guillemins

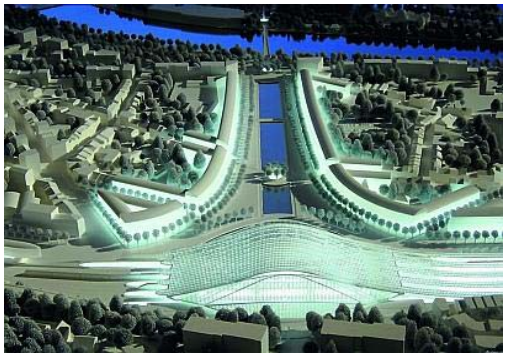
Ce samedi 25 février, l'architecte espagnol Santiago Calatrava était à Liège pour présenter son projet d'aménagement du quartier des Guillemins à la demande d'Euro Liège TGV. La filiale de la SNCB estime logique que Calatrava, déjà auteur de la nouvelle gare, puisse redéfinir l'ensemble du quartier.

Durant la matinée, l'architecte a visité le chantier de la future gare TGV en compagnie d'étudiants et des ministres Reynders et Marcourt. Vers 14h00 il a présenté à la presse une maquette et un film en images de synthèse illustrant son projet.

La vision proposée modifie le quartier en profondeur et tend à ouvrir au maximum la gare sur la ville et la Meuse. Un long boulevard bordé d'arbres relie la verrière du nouvel édifice à l'avenue Blonden. Pour compléter cette perspective, une passerelle traverse la Meuse vers le parc de la Boverie. En lieu et place du bâtiment des Finances (qui serait reconstruit rue du Plan Incliné), de vastes plans d'eau assurent le lien avec le fleuve.

Informées de ce projet la veille, les autorités communales sont loin de partager l'optimisme affiché par Calatrava et Euro Liège TGV.

Du côté de l'ACTP, on estimait déjà que le projet de « placette » qui avait fait l'objet d'un permis d'urbanisme était insuffisant. Désormais, avec la proposition de Calatrava, la connexion train-bus paraît complètement négligée, ce qui est inadmissible et contraire aux recommandations de la norme EN 13816. Si ce projet devait être adopté, nous ne voyons qu'une possibilité : établir la gare des bus (et trams ?) en sous-sol. Ce serait l'occasion d'y loger quelques commerces et services supplémentaires : un comptoir des TEC, un bureau de poste et le commissariat « Guillemins » (actuellement rue de Serbie).



La vision du futur quartier des Guillemins proposée par Santiago Calatrava et Euro Liège TGV à partir de la colline de Cointe. La Meuse déroule son cours à l'arrière-plan.

Projet de RAVeL sur la ligne 126

Le projet de RAVeL sur la ligne 126 qui reliait Ciney à Statte est relancé : le Ministère wallon de l'Equipement et des Transports (MET) va entamer la préparation des travaux entre Ciney et Marchin sur base d'un budget de 2 millions d'euros. Si la SNCB et Infrabel marque leur accord pour le déferrage des voies, les travaux devraient débuter en automne 2006. Selon les scénarii les plus optimistes, les usagers lents pourront gagner la Hesbaye et la Flandre depuis le Condroz dès l'automne 2008.

Le 2 juin 2005, le Comité Consultatif des Usagers a adopté un avis consacré aux RAVeL[7]. Si le CCU approuve l'idée du projet qui consiste à sauvegarder les assiettes ferroviaires en leur donnant une destination touristique, le démontage de lignes ferroviaires inutilisées ou abandonnées pose toutefois question. Ces lignes peuvent en effet retrouver un avenir ferroviaire, particulièrement pour le trafic marchandises. Il convient donc d'adopter une attitude de bons sens en ne transformant pas systématiquement une ancienne ligne en piste touristique.

Plaintes en hausse à la SNCB

En 2005, les médiateurs auprès de la SNCB ont traité 2961 dossiers contre 2378 en 2004. Cette hausse de 24,5%, particulièrement marquée dans les quatre derniers mois de l'année, survient après quelques années relativement stables. La moitié des plaintes enregistrées concernaient des retards ou des correspondances ratées.

Année record pour le tram côtier

En 2005, le tram de la Côte belge a transporté près de 12 millions de passagers entre Knokke et La Panne, soit une hausse de 10,6% par rapport à 2004 et de 400% depuis 1987 ! Ce succès s'explique en grande partie par la fréquence élevée et la desserte fine, deux facteurs d'attractivité déterminants. Mais le tram offre aussi une bonne alternative aux problèmes de circulation et de parking.

[7] Cet avis peut être consulté sur notre site internet : www.actp.be.

Retard dans la parution des brochures SNCB

Alors que les nouveaux horaires sont entrés en vigueur le 11 décembre dernier, les 2 brochures « IC-IR De Poche » et « Trains au départ de et vers votre gare » se font toujours attendre. L'indicateur était pourtant disponible dès le mois de novembre 2005. Depuis le 7 mars, ces fascicules peuvent toutefois être consultés sur le site internet de la SNCB à l'adresse suivante :

http://www.b-rail.be/nat/F/practical/information/brochures/index.php

Nouveaux tarifs luxembourgeois depuis le 1er mars

- Billet courte distance (valable 1h sur un trajet défini) : 1,50€
- Billet réseau (valable jusqu'au lendemain 8h00) : 5,00€
- Carnet de 10 billets "courte distance" : 10,00€
- Carnet de 5 billets "réseau" : 20,00€
- Abonnement mensuel "courte distance" : 22,50€
- Abonnement mensuel "réseau" : 45,00€

Diverses réductions sont accordées aux personnes âgées (la gratuité n'est pas automatique) et aux familles nombreuses (plus de 2 enfants).

Nous vous rappelons que pour vous rendre à Luxembourg, la solution la moins coûteuse consiste à utiliser un Rail Pass jusqu'Arlon puis un billet frontalier. S'il est à l'heure, l'IC J stationne 5 minutes en gare d'Arlon, ce qui vous laisse juste le temps d'acheter un titre de transport transfrontalier.

Les CFL lancent un système d'informations par SMS

Sous peu, les CFL vont offrir à leur client la possibilité de s'inscrire à un système d'alerte par SMS et par e-mail. En laissant un numéro de téléphone ou une adresse de messagerie, les voyageurs pourront être informés de l'évolution du trafic ferroviaire sur la ou les lignes qui les intéressent. Ils seront ainsi prévenus à l'avance des changements d'horaires, des éventuelles perturbations sur le réseau et des services de substitution.

Verviers : navettes vers l'Ardennes Outlet Centre

Le 13 janvier dernier, la ligne 704 voyait le jour. Elle relie le centre-ville de Verviers et le nouveau centre commercial Ardennes Outlet Centre ouvert depuis le 9 décembre et situé près de l'ancienne gare de l'Est.

Le principe de cette nouvelle ligne, baptisée Citybus, est celui d'une navette, fruit de la collaboration entre les TEC, l'administration communale et l'Outlet Mall, les trois partenaires se partageant les frais d'exploitation de 175.000 euros.

Particularité : le coût du trajet. Le prix pour un aller-retour (et non pas pour un seul trajet comme prévu initialement) est de 50 cents. Les abonnés TEC et les voyageurs qui bénéficient d'un libre parcours pourront emprunter la navette gratuitement.

C'est dans le cadre d'une étude d'accessibilité relative au site de Verviers Ouest que le bureau Transitec soulignait, dès septembre 2000, la nécessité de mettre en place une navette de transport en commun pour faciliter les déplacements de la future clientèle de l'Outlet Mall vers le centre-ville. Transitec avait définit les objectifs et les contraintes d'une telle navette de la manière suivante :

- assurer une liaison rapide et directe. Mission réussie : la boucle de 3,6km compte 8 arrêts et s'effectue en 13 minutes.
- assurer une fréquence de desserte élevée. Ici aussi, l'objectif est atteint : 35 boucles de 11h30 à 19h45 du lundi au jeudi et 39 boucles de 11h30 à 21h00 le vendredi et le samedi.

Un exemple à suivre !

Trois midibus MAN achetés d'occasion à la firme Sadar assurent désormais la liaison entre le centre de Verviers et l'Outlet Center. De livrée blanche, ces Citybus arborent les logos de la Ville, des TEC et du centre commercial.
(Photo : www.zone01.be)

Le Citaro G

C'est en 1999 que Mercedes a lancé la version articulée du Citaro. En Belgique, ce modèle apparaît en 2002 chez l'exploitant du nord du pays De Valk. Il a depuis trouvé sa place chez plusieurs exploitants privés qui semblent particulièrement l'apprécier.

A l'image des autres articulés de la marque, le Citaro G est un véhicule pousseur : le moteur est situé dans la remorque en position horizontale dans le porte-à-faux arrière (version la plus courante en Belgique) ou à la verticale dans le fond du véhicule.

Acheté en mai 2005 par la Compagnie des Autobus Liégeois, ce Citaro G effectue quelques voyages aux heures de pointe entre Liège et Aywaille. Petite particularité : c'est le premier Citaro G équipé de l'afficheur LED.

Jusqu'à la porte médiane de la remorque, le plancher du Citaro G est plan et bas. Il remonte ensuite vers la banquette arrière.

Mercedes a bien tiré profit de l'espace disponible : il y a peu de perte de place même aux passages de roues. On compte 49 places assises et 99 places debout dans les modèles 3 portes (les plus courants).

Tous les sièges sont disposés « 2+2 ». On regrettera leur confort quelque peu spartiate puisque leur épaisseur est particulièrement réduite. Moyennant quelques aménagements, le Citaro G peut accueillir des fauteuils roulants : un emplacement est prévu à cet effet et une rampe d'accès est disponible en option.

Le Citaro articulé existe en version interurbaine pour les longues distances : c'est le Citaro GÜ (de Überland) dont un seul exemplaire circule en Belgique pour le compte de l'exploitant privé Sadar. Les particularités de ce modèle sont une porte simple battant à l'avant, des sièges montés sur estrades et la présence de porte-bagages.

L'intérieur du Citaro G. Le confort des sièges laisse à désirer : l'épaisseur des coussins est insuffisante. On notera la présence d'un emplacement pour bagages.

La ventilation du Citaro G est assurée mécaniquement par un plafond diffusant ou naturellement par trois trappes de toitures et quatre vasistas.

Quelques chiffres

Longueur (mm)	17.940
Hauteur (mm)	3.009 / 3.076
Largeur (mm)	2.550
Hauteur d'accès (mm)	320
Empattement (mm)	5.845 / 5.990
Angle d'attaque	7°
Angle de fuite	7°
Porte à faux avant (mm)	2.705
Porte à faux arrière (mm)	3.400
Poids (t)	28

TEC : achat de titres de transport

Ce vendredi 13 janvier 2006, un garçon de 12 ans n'a pu monter dans un bus qui devait le ramener de Charleroi à Thy-le-Château : il ne possédait qu'un billet de 20 euros et le chauffeur, n'étant tenu qu'au change de 10 euros, a refusé de l'embarquer.

Suite à cet incident, l'ACTP estime qu'il serait utile :

- de rappeler les consignes d'acceptation des mineurs de moins de 16 ans aux conducteurs. La rubrique « Voyageur sans argent » du « Recueil de recommandations et de réglementations à l'attention des chauffeurs des TEC » précise en effet : « *Si la personne concernée est un enfant qui pourrait avoir moins de 16 ans, délivrez-lui un billet après avoir noté son nom et son adresse même s'il n'a pas de pièce d'identité. Parfois, son journal de classe peut suffire ; en première page figurent souvent son nom et ses coordonnées » ;*
- d'adapter les prodata au paiement par cartes proton et cartes de crédit ;
- qu'une liste des points de vente des cartes magnétiques soit affichée dans les abribus ;
- qu'une incitation pécuniaire soit instaurée pour les voyageurs achetant leur billet à l'avance. Le 1er mars 2006, la société De Lijn a mis en place un système de préventes qui devrait réduire fortement la distribution de titres de transport dans les véhicules. Cette mesure permettra, d'une part, de limiter les problèmes de change rencontrés par les chauffeurs et, d'autre part, d'améliorer sensiblement la vitesse commerciale.

Syncro : le nouveau service de la Stib

Pour savoir quand arrive le bus ou le métro, les clients de la Stib peuvent désormais envoyer un sms contenant le numéro de la ligne et les trois premières lettres du nom de l'arrêt. En quelques secondes, ils recevront un message avec les temps d'attente des deux prochains bus ou métro et ce, dans les deux sens de circulation. L'information peut également être obtenue par téléphone ou on line, sur le site de la Stib.

Voilà de quoi inspirer les TEC et la SNCB !

ACTP Association des Clients des Transports Publics

Pour des transports publics à l'écoute du public

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 :

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

O **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.

O **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.

O **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) :
O SNCB : .....
O TEC : ..... *O DE LIJN :* .....
O 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.

Uniformisation tarifaire

La libéralisation du transport ferré s'annonce à nos portes, mais déjà, les divergences tarifaires posent problème entre les différents niveaux de pouvoirs (Régions - fédéral) et leurs modes de transport respectifs (train, tram et bus).

Est-ce qu'une politique de mobilité cohérente ne passe pas par une politique tarifaire cohérente (on peut également parler des correspondances) ?

Karl NOBEN
sur notre forum (www.actp.be)

Le problème est politique. En Suisse tous les transports publics sont intégrés. Un exemple à suivre ...

Infor
sur notre forum (www.actp.be)

Trafic ferroviaire international

Comme chacun sait, les tarifs jugés astronomiques réclamés pour chaque km par les réseaux voisins ont fait que la SNCB a purement et simplement annulé la quasi totalité de ses trains internationaux du jour au lendemain, dès décembre 2003.

Depuis … plus rien, hors Thalys, Eurostar, service Benelux et ... 3 trains maintenus sur Luxembourg-Bâle. Deux trains de nuit restaient actifs : l'un géré par la DB (Paris-Bxl-Berlin/Hambourg) et l'autre, Polonais, qui vient de disparaître depuis ce dimanche.

Pour cet hiver, la SNCB tente une nouvelle aventure : le "low-cost". En clair : une rame d'un train P Schaerbeek-Ostende, sera réutilisée le soir même de chaque vendredi pour créer de toute pièce un … Ostende-Innsbrück en places assises uniquement. Pour la petite histoire, les voitures I10 prévues auront leurs néons allumés durant tout le trajet : je ne vous dis pas le confort.

Sur la même ligne, une compagnie privée hollandaise, TTC (The Train Company), remet chaque vendredi son train de nuit Bruxelles-Innsbrück, composé lui de matériel couchettes et wagons-lits autrement plus confortable.

C'est cette même TTC qui va créer, pour l'été prochain cette fois, le grand retour du train-autos-accompagnées : l'un vers Narbonne (proche de l'Espagne), l'autre vers Innsbrück-Vérone-Bologne, pour les fanas de la Toscane.

Comble des comble : le matériel roulant utilisé par TTC, en hiver comme en été, est loué … par la SNCB qui ne sait plus que faire de ses couchettes et wagons-lits. A moins que la SNCB ne se transforme en firme de leasing ...

Précision utile : TTC n'a aucune loco, la traction étant toujours confiée … à la SNCB.

Je vous laisse juge de cette situation pour le moins farfelue !

Media Rail
sur notre forum (www.actp.be)

Internet : www.b-rail.be

Si vous souhaitez obtenir, pour une gare d'Europe mais aussi pour toutes les gares belges, un aperçu de tous les trains qui partent de cette gare à une heure spécifiée, c'est possible via le site internet de la SNCB. C'est un peu l'équivalent des affiches jaunes pour les trains au départ que vous trouvez dans les gares belges.

Et la cerise sur le gâteau : si vous cliquez sur le numéro du train, vous obtenez un aperçu de l'itinéraire complet du train et de ses arrêts.

Cela mérite un bravo à la SNCB.

http://plannerint.b-rail.be/bin/stboard.exe/fn?L=b-rail&

Bon amusement.

Pierre ROLAND
sur notre forum (www.actp.be)

Cela existe, depuis un certain temps déjà, pour toute l'Europe, via HAFAS

http://bahn.hafas.de/bin/query.exe/fn?ld=212.63&newrequest=yes&

Bravo à la SNCB de l'avoir intégré, mais dommage de l'avoir si bien caché, et merci à Pierre de l'avoir trouvé.

Gérard CHEVALIER
sur notre forum (www.actp.be)

Desserte ferroviaire de l'aéroport de Charleroi

Quelqu'un a-t-il des informations concrètes au sujet de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Charleroi ? Sur le net, plein d'informations diverses fusent dans tous les sens liées entre autre au projet de ligne nouvelle Rhines-Gosselies.

Si j'ai bien compris, l'idée est de relier Zaventem à BSCA via la ligne 140 (Ottignies-Charleroi) en créant un nouveau maillon. Par ailleurs, les trains venant de la ligne 124 passeraient par BSCA aussi via ce maillon de la ligne nouvelle. De BSCA, il redescendrait sur Charleroi Sud via une nouvelle courbe vers la ligne 140. Quid ???

Gábor JÁNOSI
sur notre forum (www.actp.be)

Il y a les projets, les budgets, et les désirs des uns et des autres.

Actuellement il subsiste des incertitudes. Au niveau SNCB, le projet le plus réaliste serait de relier Gosselies à la ligne 140. Le reste serait hypothéqué par le manque de budget. Il y a aussi un projet TEC visant à relier par tram l'aéroport de Gosselies.

Voilà les infos dont j'ai connaissance à ce sujet.

Infor
sur notre forum (www.actp.be)

Quel avenir pour la ligne 126 ?

Les Tôleries Delloye-Matthieu (Groupe ARCELOR) se situent le long de la ligne 126 à Marchin soit à 6km de la gare de Statte. Notre activité consiste en l'électrozingage et le parachèvement de bobines d'acier à destination des marchés de l'automobile et de l'industrie générale à raison de 500 à 600.000 tonnes par an.

Quotidiennement, notre usine est desservie 3 à 4 fois par le chemin de fer tant à la réception des matières à traiter (+/- 60%) en provenance de Gand (Arcelor-Sidmar), Florange (Arcelor-Sollac), Châtelet et Jemeppe-sur-Meuse (Arcelor-Cockerill) qu'à l'expédition des produits finis (+/- 30 %) surtout vers l'Allemagne et la France, le solde s'effectuant par camion. Ce résultat étant le fruit de diverses études permettant une utilisation la plus optimisée qu'il soit de notre raccordement ferré. Ceci dit, cela laisse toujours un camion toutes les 4 minutes dans le centre de la ville de Huy !

Dès qu'un marché permet d'utiliser le rail pour transporter nos produits nous l'utilisons afin de réduire le charroi routier lourd et de réduire nos coûts car le rail est plus compétitif que la route sur des parcours supérieurs à 100km. Il est donc primordial pour le fonctionnement de notre usine et son intégration dans la collectivité locale de maintenir la ligne 126 en activité.

Au-delà de Marchin, en direction de Ciney, la ligne n'est plus utilisée depuis plus de trente ans ! Mais, si cette portion était opérationnelle, les trains en provenance de Florange pourraient accéder directement à notre site d'exploitation depuis Ciney (ligne 162 Luxembourg-Namur). Ce qui permettrait de réduire les temps de parcours qui varient actuellement entre 2 et 6 jours ouvrables à cause des têtes-à-queues effectués à Ronet (Namur), Kinkempois (Liège) et Statte (Huy) et si pas réduire les coûts de transport pour le client en améliorer au moins le prix de revient pour l'opérateur ferroviaire !

Maintenant je ne parle plus au nom d'Arcelor : il existe plusieurs carrières en activité le long du tronçon de voie désaffectée de la 126, il y a aussi de l'exploitation forestière et de façon saisonnière du transport de betteraves. La totalité du charroi engendré par ces activités se retrouve sur nos routes avec tous les dangers que cela comporte pour les autres usagers et les dégradations des infrastructures routières qui y sont associées à charge du contribuable !

En espérant que ces quelques arguments aideront le Ministre Landuyt à prendre une bonne et sage décision quant au projet de RAVeL sur la ligne 126, …

Philippe STERCK
Responsable Exploitation HP3-4
TDM - Groupe Arcelor

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

SUPPLEMENT AU BULLETIN DE MARS 2006

Gares à vendre

Le 4 janvier, Le Soir a publié une liste des gares mises en vente par la SNCB pour le sud du pays et Bruxelles. Il s'agit des gares de Welkenraedt, Lammersdorf, Monschau, Esneux, Hamoir, Haversin, Anseremme, Gedinne, Berzée, Lustin, Rhisnes, Floreffe, Limal, Gastuche, Leval, Quiévrain, Lessines et Berchem-Sainte-Agathe.

Gares réaménagées en espaces multiservices

23 gares wallonnes jugées trop peu rentables ont récemment été fermées. Afin d'éviter leur délabrement, le ministre wallon des Affaires Intérieures et de la Fonction Publique, Philippe Courard, a suggéré de les transformer en espaces multiservices. En Brabant wallon, les gares de Chastre, Court-Saint-Etienne et Tilly sont concernées. D'ici début 2007, elles accueilleront respectivement, une buanderie sociale, une section locale de la Croix-Rouge et une ludo-bibliothèque.

Bus multiservices

Le mercredi 1er mars, Benoît Lutgen, ministre wallon de la Ruralité, a présenté un projet de bus multiservices pour la Wallonie. Ses horaires seront variables et adaptés aux besoins de la population. Il roulera dans la région de Marche-en-Famenne et proposera, notamment, un guichet administratif communal. Ce bus sera informatisé et il sera même possible de discuter avec des fonctionnaires via une webcam en cas de problème ou de demande particulière. Le but de l'opération est d'améliorer l'accès aux services publics pour les habitants des communes rurales.

SUPPLEMENT AU BULLETIN DE MARS 2006

Montée par l'avant à Aix-la-Chapelle

Dans la région d'Aix-la-Chapelle, la montée par l'avant était déjà obligatoire après 20h00. Depuis le 1er février, principalement pour lutter contre la fraude, la mesure est appliquée tout au long de la journée sur les lignes de l'ASEAG.

Brochures SNCB

Nous vous annoncions, en page 22, un retard dans la parution des brochures SNCB. Depuis l'impression de notre bulletin, la brochure « Trains au départ de et vers votre gare » est disponible à Liège. Les nouvelles brochures se distinguent par leur contenu radicalement modifié puisqu'elles reprennent les tableaux horaires pour chaque ligne. Plusieurs lacunes sont toutefois à mettre en évidence :

- l'absence d'une liste alphabétique des destinations ;
- les tableaux ne sont pas numérotés ;
- certaines destinations importantes ne sont pas reprises (par exemple Arlon, Spa et Louvain-la-Neuve qui figuraient pourtant dans la version antérieure).

Information dans les bus : projet pilote en Brabant wallon

Cinq bus articulés circulant sur les lignes Waterloo-Bruxelles et Nivelles-Ottignies sont désormais équipés de trois doubles écrans diffusant des messages aux voyageurs. Sur les écrans de gauche, des informations sur les TEC (correspondances, tarifs, services, …). Sur les écrans de droite, grâce à un partenariat avec Bel RTL, des informations sur l'actualité, la météo, … . Le but du projet est d'améliorer le degré de satisfaction de la clientèle.