

## SOMMAIRE

Combien vous coûte votre voiture ?	2
RER : chantier sur la ligne 124	3
Les 5 flops du rail belge	4-5
Le top 5 du rail belge	6-7
Les 150 ans de la ligne 162	8
Enquête sur la ligne 165	9
SNCB : nouveau système d'indemnisation	10
Esneux ou la bévue de l'Administration	11
Les Proxibus de Rebecq et Waterloo	12
En bref	13-14
Courrier des lecteurs	15



© ACTP

### Le train plus cher que la voiture ?

La récente déclaration de Mark Pecqueur, professeur à la Karel de Grote Hogeschool d'Anvers, sur le prix trop élevé du train par rapport à la voiture a fait couler beaucoup d'encre. Selon lui, le gain en faveur de la voiture est édifiant, puisqu'un coût moyen de 4.974 euros a été calculé pour les adeptes des quatre roues, tandis qu'un abonnement de train coûterait plus de 10.000 euros par an pour une famille avec deux enfants de plus de 12 ans qui souhaiterait effectuer les mêmes déplacements en transport en commun.

A l'instar de la SNCB et comme son homologue flamand, le BTTB, l'ACTP s'interroge sur les conclusions de Mark Pecqueur : il est impossible de répondre à une telle question sans préciser les données du problème. Le professeur Pecqueur compare le coût d'utilisation d'une voiture occupée par quatre personnes voyageant ensemble sur 15.000 kilomètres à celui de l'utilisation du train, sans restriction de kilométrage, par 4 titulaires d'abonnements pouvant se déplacer séparément. Une telle comparaison n'a pas de sens surtout quand on sait que le taux d'occupation moyen d'une voiture est de 1,2 passagers en Wallonie.

Si l'on considère que la voiture peut être utilisée dans certains cas (loisirs) au prix marginal pour des kilomètres en plus des 15.000 prévus par le plan de calcul, son utilisation par une seule personne peut être moins chère que celle des TP utilisés au prix des billets ordinaires et même des billets spéciaux. Le prix de l'abonnement, est par contre imbattable, surtout s'il s'agit d'abonnements scolaires ou domicile-travail.

En ce qui concerne les déplacements de petits groupes, ou familles, la voiture sera la moins chère, tant que les transporteurs n'offriront pas un billet intégré permettant, comme en Allemagne à 5 personnes de se déplacer sans restriction toute une journée dans tout un « Land » pour 25 à 30€.

Alors, le train plus cher que la voiture ? Si vous souhaitez connaître le coût annuel de votre véhicule personnel, rendez-vous en page 2.

## Combien vous coûte votre voiture ?

	Exemple <sup>1</sup>	Votre voiture
<b>A</b> Kilomètres parcourus par an	15.000	.....
<b>B</b> Durée d'utilisation (années)	5	.....
<b>C</b> Frais d'acquisition TVAC	11.500	.....
<b>D</b> Valeur de la revente	4.400	.....
<b>E</b> Net (C-D)	7100	.....
<b>F</b> Charge annuelle d'investissement (E/B)	<u>1.420</u>	.....
<b>G</b> Charge financière annuelle du capital investi (5% de C)	<u>575</u>	.....
<b>H</b> Taxe annuelle de circulation	<u>157</u>	.....
<b>I</b> Assurance RC	<u>320</u>	.....
<b>J</b> Dégâts matériels (assurance ou provision <sup>2</sup> )	<u>870</u>	.....
<b>K</b> Location annuelle garage	<u>600</u>	.....
<b>L</b> Consommation (l/100 km)	6	.....
<b>M</b> Prix du carburant (eurocent/litre)	150	.....
<b>N</b> Prix par km en eurocent (LxMx0,01)	9	.....
<b>O</b> Carburant annuel	<u>1.350</u>	.....
<b>P</b> Petits entretiens euros/an	<u>89</u>	.....
<b>Q</b> Gros entretien euros/an	<u>61</u>	.....
<b>R</b> Pneus	<u>130</u>	.....
<b>S</b> Total des frais annuels (somme des postes soulignés) <sup>3</sup>	<b>5.572 €</b>	.....
<b>T</b> Frais/km (S/A)	<b>0,37 €</b>	.....

<sup>1</sup> Exemple traité : Renault Clio 1,2 16V Campus, 3 portes, sans options spéciales.  
Certains postes sont dépendants de facteurs personnels (âge, type de conduite, ...)

<sup>2</sup> Il s'agit d'une assurance full omnium. Une provision peut être plus modérée mais ne couvre pas les gros risques

<sup>3</sup> Pour consulter un autre cas vécu par un de nos membres, voir aCtp-Info de mars 2005

## RER : chantier sur la ligne 124

**L**e chantier d'aménagement de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles a démarré le 23 avril 2007. A Braine-l'Alleud, les travaux pour l'arrivée du RER vont bon train (ce qui n'est pas forcément le cas sur le reste du tronçon) et une étape importante s'est déroulée fin août avec la démolition du pont Courbe.

Depuis la fin du mois d'août, c'est l'un des symboles de Braine-l'Alleud qui a disparu : le pont courbe situé à l'entrée de la ville a été démolé dans le cadre du chantier RER. Les travaux se sont articulés autour de trois week-end (23-24, 30-31 août et 13-14 septembre) pendant lesquels un service à voie unique a été organisé en continu entre Rhode-Saint-Genèse et Braine-l'Alleud. Vu le volume de travail particulièrement important à effectuer le second week-end, des mesures spéciales ont été prises au niveau du service des trains : une coupure totale de la ligne a en effet eu lieu entre De Hoek et Braine-l'Alleud le dimanche 31 août de 00h20 à 12h30.

Le pont courbe étant une voirie essentielle de la commune puisqu'il relie les deux rives de Braine-l'Alleud, les autorités brainoises et Infrabel ont souhaité rendre le chantier le moins incommodant possible pour les riverains. Infrabel a donc réalisé une voirie provisoire située juste à côté du pont actuel pour accueillir tous les véhicules, piétons et bus qui transitent habituellement par le pont courbe. Ce pont de substitution a également permis d'éviter les déviations par les quartiers résidentiels voisins.

Dans un premier temps, les ouvriers ont placé des protections sous le pont dans le but de le découper en tranches longitudinales. Les 30 et 31 août, une grue capable de porter des charges de 600 tonnes est entrée en action afin de retirer les tranches prédécoupées pour faire disparaître l'ouvrage en deux petits jours.

Mais le chantier à Braine-l'Alleud est loin d'être terminé : il devrait durer jusqu'à la fin de l'année prochaine. Le pont courbe doit en effet être remplacé par une tranchée couverte de 99 mètres. Au Nord du pont, cette dalle est déjà réalisée, tandis qu'au Sud, elle est en cours de construction. Cette tranchée accueillera la gare qui sera alors dotée d'une position plus centrale.

Sur la même ligne 124, des travaux sont également en cours à Waterloo et à Nivelles. Le prochain cahier des charges concerne le tronçon Braine-l'Alleud-Braine-Alliance : les travaux devraient commencer au printemps prochain.



Démolition du pont Courbe

© Infrabel

### **RER Bruxelles-Nivelles**

*Afin de permettre le passage simultané des trains RER et des trains directs sur la ligne 124, deux voies seront ajoutées aux voies actuelles sur une distance de 23km entre Uccle et Nivelles. La vitesse maximale y sera relevée de 120 à 160km/h.*

*Sur la ligne 124, les gares et points d'arrêt de Linkebeek, Holleken, Rhode-Saint-Genèse, De Hoek, Waterloo, Braine-l'Alleud, Lillois et Nivelles seront modernisés, notamment en ce qui concerne la hauteur et l'équipement des quais.*

*Par ailleurs, deux nouveaux arrêts seront construits : Moensberg et Braine-Alliance. Le premier, doté d'un parking de 80 places servira d'échangeur entre la ligne 124 Bruxelles-Charleroi et la ligne 26 Halle-Vilvorde. Quant à l'arrêt de Braine-Alliance, il fera office de terminus pour certains trains RER. Situé à proximité d'un site de développement économique et de l'autoroute, il sera complété d'un parking de plus de 200 places. En outre, une voirie d'accès permettra de rallier facilement le centre et la gare de Braine-l'Alleud, où les voyageurs pourront non seulement embarquer à bord des trains RER, mais également à bord des trains directs.*

## Les 5 flops du rail belge<sup>4</sup>

### 1 - La non-utilisation de la ligne à grande vitesse vers l'Allemagne (LGV 3)

La LGV 3 constitue la troisième partie du réseau ferroviaire à grande vitesse belge comprenant quatre lignes. Elle relie Liège à la frontière allemande en prolongement de la LGV 2 (Bruxelles-Liège).

Testée avec succès du 1<sup>er</sup> au 19 octobre 2007, cette ligne ne sera pourtant pas utilisée avant des mois. En cause : une incompatibilité entre les systèmes de signalisation à bord des convois et les systèmes de signalisation au sol. Compte tenu des quelques 830 millions d'euros investis dans le projet, cette situation est pour le moins surprenante. Etant donné le faible nombre de convois appelés à circuler sur cette ligne (9 trains par sens et par jour), on pourrait pourtant l'exploiter en un seul tronçon avec signalisation classique à l'entrée et à la sortie.



La LGV 3 à Walhorn

Photo : [http://fr.wikipedia.org/wiki/LGV\\_3](http://fr.wikipedia.org/wiki/LGV_3)

### 2 - La vitesse commerciale



A la SNCB, la vitesse commerciale ne s'est guère améliorée depuis les débuts de l'électrification. On note même, dans certains cas, une diminution de celle-ci.

Un exemple parmi d'autres : en 1955, le train reliait déjà Liège-Guillemins à Bruxelles-Nord en une heure. En 1971, le TEE faisait le parcours en 53 minutes sans arrêt à Leuven. En 2004, la SNCB lance une campagne publicitaire annonçant un temps de parcours de 58 minutes entre Liège et Bruxelles (voir ci-contre) : la situation n'a donc pas progressé en 50 ans malgré la mise en place d'infrastructures coûteuses.

### 3 - Les tarifs transfrontaliers

Gouvy(B) - Trois Vierges (L) : 6€ pour 8km (aller simple en 2<sup>ème</sup> classe) ! Or, 8km en service intérieur = 1,70€ (aller simple en 2<sup>ème</sup> classe). Résultat : les nombreux Belges se rendant quotidiennement au Luxembourg prennent leur voiture jusque Trois Vierges afin d'embarquer pour Luxembourg au tarif luxembourgeois. Ils pourraient pourtant prendre le train à Gouvy ou Vielsalm si les tarifs

proposés étaient attractifs. On observe une situation similaire sur la ligne 165 entre Virton et Luxembourg : de nombreux frontaliers belges vont en voiture à Rodange pour ensuite prendre le train en bénéficiant des tarifs grand-ducaux. Dommage donc que la récente réouverture des points d'arrêt d'Halanzky, Aubange et Messancy n'ait pas été accompagnée d'une offre tarifaire attractive.

<sup>4</sup> Ce classement et celui qui suit (top 5) sont ceux d'un utilisateur du rail. Si vous partagez son avis et surtout si le vôtre est différent, rendez vous sur notre forum pour nous faire part de vos commentaires.

## 4 - L'autorail 41 (AR41)

En exploitation depuis 2001 sur des lignes non ou partiellement électrifiées (ligne 165 Athus-Virton-Bertrix-Librumont, ligne 132 Charleroi-Couvin, ligne 18 Hasselt-Mol, ...), l'AR41 (autorail développé par Alstom) n'est pas adapté à l'exploitation des lignes régionales généralement pourvues de quais bas. Son plancher se trouve à 1350mm au-dessus du rail, ce qui contraint la clientèle à escalader 4 marches. Sur d'autres réseaux européens (CFL, DB, SNCF, CFF, ...), on trouve des autorails dont la plateforme se trouve à 750 ou 500mm. Ils présentent alors une ou pas de marche et offrent une meilleure accessibilité.

Autre reproche à l'adresse de l'AR41 : son rapport poids/puissance est médiocre et ne permet pas des accélérations supérieures à 0,7m/s<sup>2</sup>. Sur les lignes régionales où les arrêts sont fréquents, la vitesse commerciale s'en trouve fortement réduite. Ce problème est accentué par les portes étroites situées aux extrémités qui ne permettent pas un embarquement aisé et rapide.

Pour couronner le tout, l'AR41 a connu de nombreux problèmes techniques au cours des premiers mois d'utilisation :

- en hiver, le chauffage ne fonctionnait souvent pas ;
- l'été, l'air conditionné présentait des défaillances ;
- la sensibilité des senseurs destinés à repérer un voyageur coincé accidentellement entre les portes avait été réglée à un niveau trop élevé. Tous ces senseurs ont dû être remplacés ;
- les mécanismes des portes des toilettes étaient défaillants ;
- les moteurs diesel livrés étaient équipés d'un système d'injection inadéquat ;

- divers dérangements ont été constatés sur les démarreurs de moteurs ;
- pendant le montage, des impuretés se sont introduites dans certains appareils de frein ;
- à vitesse élevée, les portes, peu étanches, émettaient un sifflement.

Une solution simple pour éviter ces « maladies de jeunesse » consiste à acheter du matériel ayant fait ses preuves sur des réseaux étrangers : pourquoi la SNCB s'est-elle obstinée à recourir à un nouveau concept plutôt qu'à un matériel « standard » ?



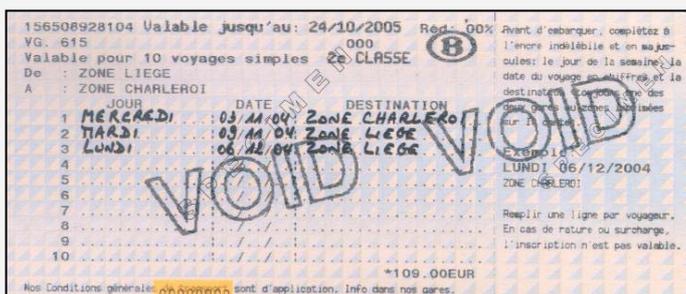
Embarquement de l'AR41

© ACTP

## 5 - La carte pour 10 voyages simples

La SNCB propose à la vente une carte permettant d'effectuer 10 voyages simples dans la classe choisie entre deux gares précisées. Cette carte est vendue ... 10 fois le prix d'un billet ordinaire ! Seul avantage : elle évite de faire la file au guichet avant chaque voyage. Elle

impose toutefois certaines contraintes à l'utilisateur puisqu'elle a une durée de validité limitée à un an mais aussi parce qu'elle doit être complétée sans surcharge ni rature avant chaque embarquement. La SNCB semble ignorer qu'une ristourne constituerait un attrait pour ce genre de produit. Le voyageur utilisant une telle carte ne sollicitant qu'une seule fois le guichetier et un seul billet devant être émis au lieu de 10, une telle ristourne serait tout-à-fait justifiée. Les clients de la SNCB regretteront encore longtemps la carte « Ozone » donnant droit à 10 voyages pour le prix de 8 et supprimée en 2004 pour raison de « simplification tarifaire ».



## Le top 5 du rail belge

### 1 - Les voitures I11

Les voitures I 11 sont destinées au trafic longue distance (trains InterCity). On les retrouve notamment sur la liaison IC Ostende-Bruxelles-Eupen.

Malgré la dénomination « I » (pour International), les I11 circulent essentiellement en trafic intérieur. Toutefois, depuis décembre 2002 elles sont engagées sur certaines relations internationales. C'est ainsi qu'elles ont circulé vers Milan avec l'EuroCity Vauban entre 2002 et 2003, ou encore vers Chur avec l'EuroCity Iris entre 2003 et 2004. Depuis la fin 2004, on les voit sur la relation Bruxelles-Brig.

Les I 11 se caractérisent par un très haut niveau de confort calqué sur celui des TGV et marquent une évolution spectaculaire par rapport au matériel commandé jusque là. On notera ainsi la climatisation, des afficheurs électroniques, des toilettes chimiques, une excellente suspension couplée à une insonorisation, etc...

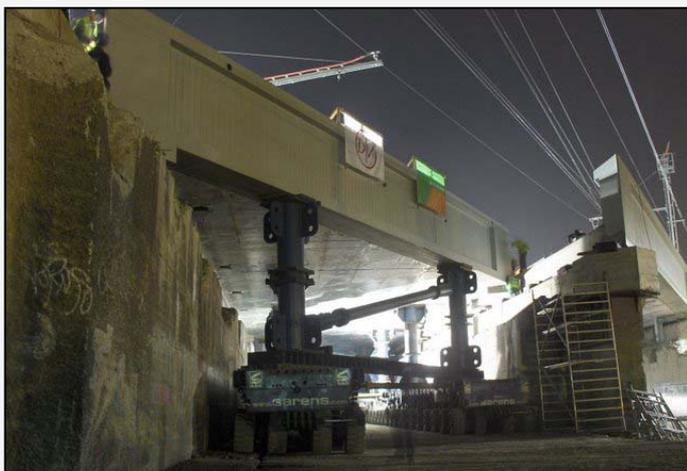
Les I 11 peuvent également rouler jusqu'à 200km/h, vitesse qu'elles atteignent sur la ligne 2 entre Louvain et Liège. Il s'agit des premiers trains du service intérieur à atteindre une telle vitesse.



Voiture I11

Photo : [http://users.skynet.be/fa321706/objectentrein\\_nl.htm](http://users.skynet.be/fa321706/objectentrein_nl.htm)

### 2 - La conduite des grands chantiers d'infrastructure du RER



8 avril 2007 : mise en place du nouveau pont d'Etterbeek. Les moyens déployés sont particulièrement impressionnants.

Photo : <http://picasaweb.google.fr/SebastienR4/>

Si l'établissement du RER a pris un retard considérable, les travaux sont maintenant bien engagés à Bruxelles et en grande banlieue. Les procédures employées et les moyens mis en oeuvre permettent de limiter dans le temps les perturbations des trafics ferroviaire ou routier. En 2007, durant le week-end de Pâques, la démolition et le remplacement de plusieurs ponts en trois endroits de la Région bruxelloise a mis en évidence les efforts d'organisation et de planification d'Infrabel (voir aCtp-Info d'avril 2007, page 5). A ce titre, l'exemple plus récent de la démolition du pont courbe à Braine-l'Alleud (voir article page 3) est tout aussi significatif.

### 3 - Le cadencement des horaires

Le cadencement des horaires est un facteur fondamental de l'attractivité d'un transport public. Il garantit sa disponibilité tout au long de la journée et surtout, il permet la mémorisation aisée des horaires (l'expérience montre qu'il entraîne une augmentation de voyageurs car ils n'ont

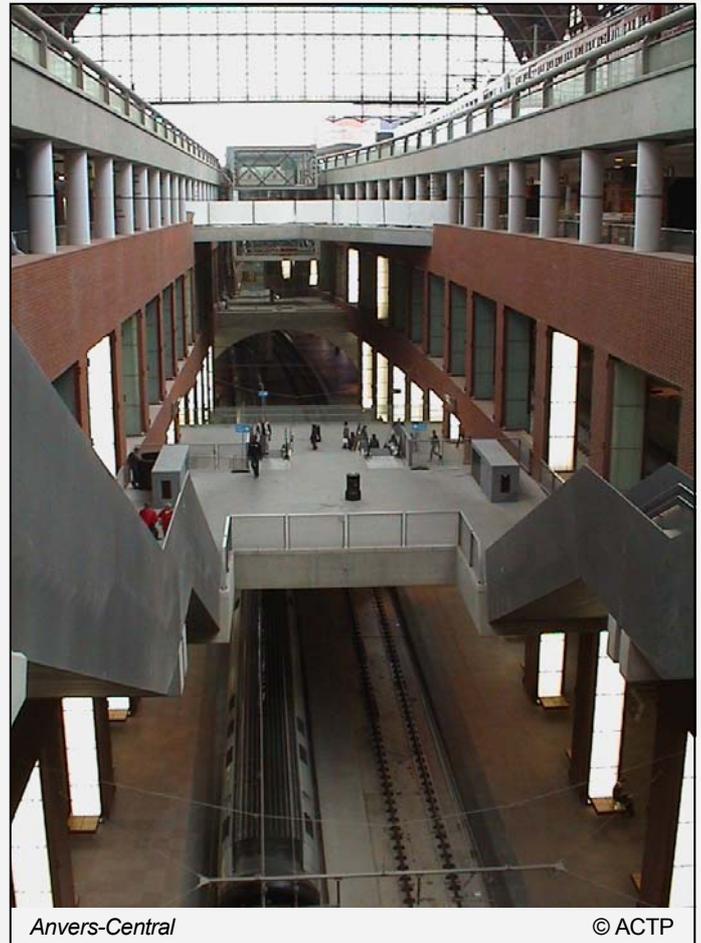
pas à retenir des horaires sans logique apparente). Pour l'exploitant, le cadencement horaire présente aussi des avantages : il permet de mieux mettre en place les correspondances et autorise également une meilleure rotation du matériel roulant.

#### 4 - La gare d'Anvers-Central

La gare d'Anvers-Central est un monument classé parmi les joyaux architecturaux de Belgique. Ce bâtiment a fait l'objet d'une rénovation qui, tout en préservant sa valeur originelle y a ajouté une fonctionnalité ferroviaire et commerciale, en faisant une gare moderne. Le soin apporté au monument datant de 1905 a été mûrement réfléchi et le plus grand respect a été porté à la verrière surplombant les quais (encore plus ancienne puisque datant de 1898).

Cet important chantier a été mené sans interruption totale du trafic ferroviaire. Les moyens qui ont été mis en œuvre pour cette réalisation sont impressionnants : trois millions d'heures de travail ont été prestées, 250.000 m<sup>3</sup> de béton ont été coulés, 3.500 tonnes d'aciers ont été utilisées et 500.000 m<sup>3</sup> de terre ont été creusés. La capacité de la gare a plus que doublé et avec l'ouverture de la liaison nord-sud, Anvers-Central accède à une vocation internationale, les voies du nouveau tunnel étant empruntées par les Thalys et les trains IC et IR à destination du nord du pays et des Pays-Bas. Auparavant, la gare était un cul-de-sac ferroviaire avec dix voies sans issue.

Au niveau international, la nouvelle gare d'Anvers-Central est considérée comme un exploit (voir page 16).

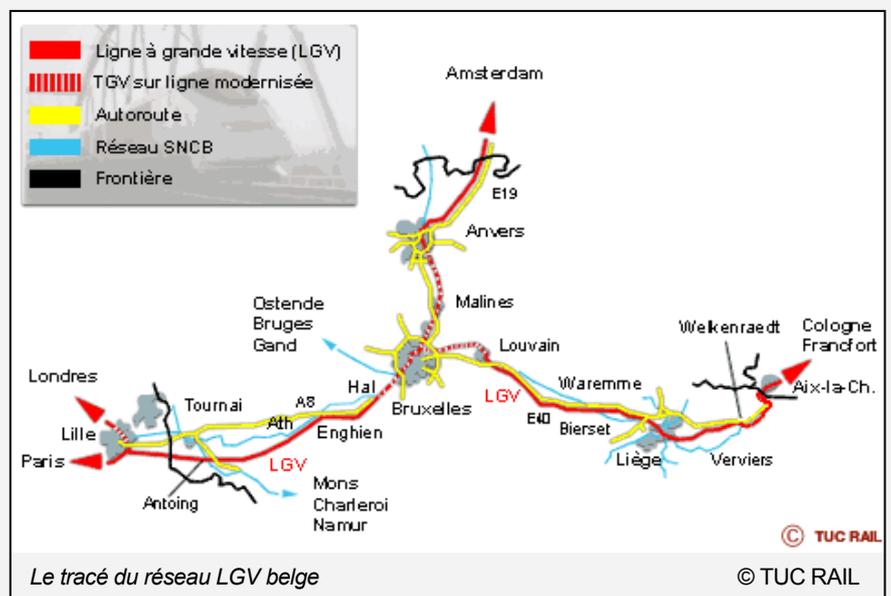


Anvers-Central

© ACTP

#### 5 - L'intégration au réseau européen de la grande vitesse

Inaugurée en décembre 1997, la première ligne à grande vitesse relie Bruxelles à Paris et Londres. Elle hausse ainsi la capitale belge au niveau des grandes villes européennes et confirme le statut de Bruxelles comme capitale européenne. Depuis, deux autres lignes à grande vitesse ont été réalisées : une entre Bruxelles et la frontière avec les Pays-Bas et une entre Bruxelles et la frontière allemande. Au total, le projet comporte 314km de lignes à grande vitesse, dont environ 200km de lignes nouvelles pour des vitesses de 300km/h. Au niveau de l'infrastructure, les trois lignes à grande vitesse ont donné lieu à des réalisations intéressantes (notamment le tunnel de Soumagne, plus long tunnel ferroviaire de Belgique).



## Les 150 ans de la ligne 162 Namur-Arlon

**A** la fin du mois d'octobre, les festivités des 150 ans de la ligne 162 Namur-Arlon auront lieu à Arlon, Marbehan et Libramont. L'ACTP menant actuellement l'enquête sur la ligne, l'occasion est belle de diffuser plus largement nos revendications. Voici le programme des festivités.

Il y a un peu plus de trois mois, nous avons lancé, en collaboration avec la SNCB et les communes riveraines, une enquête de mobilité ferroviaire sur la ligne 162 Namur-Luxembourg. A terme, l'objectif est de revaloriser en profondeur le rail dans les provinces namuroises et luxembourgeoises et la mobilité en général. Nous avons reçu, à ce jour, un millier de questionnaires. Des conclusions intéressantes pourraient déjà être tirées des réponses aux questions ou des suggestions formulées par les participants. Nous avons néanmoins décidé de prolonger l'enquête jusqu'à la fin du mois d'octobre. L'objectif étant de profiter des festivités organisées pour les 150 ans de ligne Namur-Arlon pour diffuser plus largement le formulaire. Construite par la Compagnie du Grand Luxembourg fondée en 1846, la ligne 162 a été inaugurée en plusieurs étapes entre mai 1858 et septembre 1859.

Les festivités des 150 ans de la ligne 162 se dérouleront les 25 et 26 octobre à Arlon, Libramont et Marbehan. Voici un bref exposé des différentes manifestations organisées dans les trois communes :

**Arlon.** Une visite guidée de la gare est prévue les 25 et 26 octobre (rendez-vous à 11h15). A l'intérieur du bâtiment, une exposition du matériel moderne de la SNCB sera organisée. Balades, animations, dégustations, ... seront au programme dans l'Avenue de la Gare. Au musée Gaspar, vous trouverez une exposition sur les « 150 ans de chemin de fer à Arlon ». Une exposition de photographies « Images rail Arlon Stockem » sera organisée à l'office du tourisme.

**Libramont.** Des expositions : « Histoire du chemin de fer à Libramont-Chevigny et son impact urbanistique sur le quartier de la gare » au Cercle d'art et d'histoire et « Rêvons le rail de demain » au centre culturel. A la gare, présence de matériel Infrabel servant à l'entretien et aux travaux de renouvellement de l'infrastructure.

**Marbehan.** A la gare, exposition de véhicules anciens appartenant au patrimoine historique de la SNCB Holding et reconstitution d'un guichet à l'ancienne. Exposition de photos d'archives et d'objets au CAP Marbehan. Possibilité de restauration près de la gare : plats du terroir, marché gourmand,... Et encore bien d'autres animations un peu partout dans le village.

Pour plus d'informations, consultez le site internet de l'évènement à l'adresse suivante : <http://150ansligne162.canalblog.com>. Si vous le désirez, vous pourrez nous rencontrer sur place : nous serons présents à Arlon et Marbehan les samedi et dimanche. Notre enquête sera également intégrée à l'exposition « Rêvons le rail de demain » à Libramont.

**150 ANS  
DE CHEMIN DE FER  
EN PROVINCE DE LUXEMBOURG**

**25 ET 26 OCTOBRE 2008**

**LIBRAMONT - MARBEHAN - ARLON**

**VOYAGES EN TRAIN À VAPEUR  
EXPOSITIONS** 8€

PROGRAMME COMPLET : [WWW.150ANSLIGNE162.BE](http://WWW.150ANSLIGNE162.BE) - 061/97 50 88

Nous remercions pour leur collaboration, le Centre Culturel de Hobay et la Maison du Tourisme de la Forêt d'Arlon.

## Enquête sur la ligne 165

**U**n an après la réouverture des points d'arrêts d'Aubange, Halanzy et Messancy, les Amis du Rail d'Halanzy ont réalisé une enquête de satisfaction auprès des usagers. Sur les 300 questionnaires distribués, 150 ont été renvoyés soit un retour de 50%. Globalement si les premiers chiffres de fréquentation des points d'arrêt sont encourageants, il y a encore beaucoup de travail à accomplir pour attirer davantage de clientèle.

Les personnes sondées déplorent, pour l'ensemble des points d'arrêt, un recours beaucoup trop parcimonieux aux informations vocales. Ce qui est d'autant plus regrettable que l'équipement existe. La lisibilité des horaires est également pointée du doigt : les jours de circulation et les remarques ne sont pas visibles pour les personnes souffrant de problèmes de vue. Enfin les clients des différents arrêts réclament la mise en circulation d'un ou deux trains le dimanche. De nombreux étudiants qui rentrent vers les universités sont obligés de se rendre à la gare d'Arlon en voiture alors qu'un convoi circule à vide les samedis et dimanches entre Virton et Arlon ...

**Messancy.** L'essentiel des utilisateurs du point d'arrêt provient de Messancy même. Ils se rendent le plus souvent à Arlon (80%) et parfois à Athus et vers Luxembourg (20%).

D'une manière générale, les répondants se plaignent du prix élevé de l'abonnement vers Luxembourg, de l'état de l'abri et du manque de possibilités de parquer un vélo. Une bonne note est, en revanche, accordée au prix de l'abonnement scolaire et à la ponctualité.

**Aubange.** Les utilisateurs proviennent d'Aubange à 85%, d'Aix-sur-Cloie et de Longwy. Ils se rendent essentiellement à Virton et à Arlon (étudiants), quelques-uns à Luxembourg.

Les répondants jugent la tarification vers Luxembourg trop élevée (l'abonnement coûte 67€), la ponctualité moyenne et déplorent le manque de parking pour les vélos et l'absence de sièges dans les abris. Comme pour Messancy, les clients se disent satisfaits du prix de l'abonnement scolaire.

**Halanzy.** L'origine des utilisateurs est diversifiée. La majorité de la clientèle est étudiante et originaire, principalement, d'Halanzy avec pour destinations Virton et Arlon mais aussi Libramont, Gembloux et Namur.

Des habitants de Musson, Bleid, Baranzy, Willancourt, Signeux, et Gorcy embarquent aussi au point d'arrêt d'Halanzy.

Beaucoup de navetteurs préfèrent se rendre à Rodange et à Pétange pour prendre le train et bénéficier de la tarification luxembourgeoise avantageuse. Gros point négatif : les clients ne peuvent bénéficier des avantages du billet senior qu'après 09h00 en semaine. Dès lors, les personnes qui souhaitent se rendre relativement tôt à Bruxelles recourent à leur voiture. Les clients déplorent l'absence de sièges dans les abris. La tarification étudiante et la Key-card sont, par contre, appréciées.

En conclusion, si un véritable effort a été réalisé, de la part de la SNCB, en rouvrant les trois points d'arrêt d'Halanzy, Aubange et Messancy, force est de constater que beaucoup de travail doit encore être effectué afin d'augmenter leur fréquentation et de les pérenniser. De nombreux griefs sont formulés par les usagers, de la desserte, à l'accueil en passant par la tarification. Cette dernière constituant un facteur d'attractivité important.



Jun 2007 : inauguration des points d'arrêt d'Halanzy (ci-dessus), d'Aubange et de Messancy (ci-dessous). © ACTP



## SNCB : meilleure indemnisation en cas de retard

**L**e nouveau contrat de gestion entre le gouvernement fédéral et la SNCB rend le système de compensation en cas de retard plus attrayant pour les clients qui sont désormais remboursés davantage et plus rapidement. Ce nouveau système est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre dernier.

La base du système antérieur subsiste : les clients ayant subi un retard unique important ou plusieurs retards fréquents peuvent prétendre à une compensation. Cette dernière est calculée sur le prix unitaire du trajet pour lequel le client a subi le retard.

**Retard occasionnel important.** Le voyageur reçoit une compensation de 100% si son train a une heure de retard ou plus. Auparavant, il ne recevait que 50% pour un retard de deux heures ou plus.

**Retards fréquents.** Le client reçoit une compensation de 50% s'il a subi au moins 10 retards d'au moins 30 minutes en six mois. Cette compensation n'existait pas auparavant. Par ailleurs, les personnes qui subissent au moins 20 retards de plus de 15 minutes sur une période de six mois ont droit à une réduction de 25% (contre 10% auparavant). Autre nouveauté pour les indemnisations en cas de retards répétés : la période de six mois commence lors du premier retard constaté. Avant le 1<sup>er</sup> septembre, les usagers devaient rentrer leur formulaire à la fin de chaque semestre. Ceux-ci commençaient obligatoirement les 1<sup>er</sup> septembre et 1<sup>er</sup> mars.

Les clients reçoivent leur compensation sous la forme d'un (ou de plusieurs) bon(s) valeur. Ils peuvent être échangés en gare contre des produits SNCB. Les détenteurs de Carte Train reçoivent leur compensation dans leur Portefeuille électronique (online, en gare ou en consultant les distributeurs de billets).

### Quelques exemples :

- Un client a subi 22 retards de plus de 15 minutes et 8 retards de plus de 30 minutes. Sa Carte Train a une valeur de 2 euros par trajet. Il reçoit :  $(22 \times 25\% \text{ de } 2 \text{ euros}) + (8 \times 50\% \text{ de } 2 \text{ euros}) = 19 \text{ euros}$ .
- Un autre client a subi 18 retards de plus de 15 minutes et 12 de plus de 30 minutes. Sa Carte Train a une valeur de 2 euros par trajet. Il reçoit :  $(18 \times 25\% \text{ de } 2 \text{ euros}) + (12 \times 50\% \text{ de } 2 \text{ euros}) = 21 \text{ euros}$ .

### Comment demander votre compensation ?

Vous pouvez introduire votre demande de compensation uniquement au moyen des formulaires ad hoc disponibles en gare, sur le site internet de la SNCB et sur celui de l'ACTP. Choisissez le type de formulaire qui correspond au système de compensation pour lequel vous avez opté (retard occasionnel de longue durée ou retards fréquents).

N'oubliez pas de compléter scrupuleusement toutes les rubriques et de joindre votre titre de transport original pour chacun des voyages sauf si vous avez voyagé avec une Carte Train (il vous suffit alors d'inscrire son numéro sur le formulaire).

Les formulaires complétés et les titres de transport doivent être transmis à la SNCB-Service Central Clientèle (B-VN.061), section 13/7, 40 avenue de la Porte de Hal à 1060 Bruxelles, soit par envoi postal dûment affranchi, soit gratuitement via une gare. Si vous avez voyagé avec une Carte Train, vous pouvez envoyer votre formulaire de demande par mail à l'adresse suivante :

[compensations@sncb.be](mailto:compensations@sncb.be)

### Quand demander votre compensation ?

Pour un retard occasionnel de longue durée, vous devez introduire votre demande dûment complétée, au cas par cas, dans un délai de 15 jours calendrier après le retard encouru. Les titulaires d'un Pass ou d'une carte à compléter (Campus et Railflex y compris) doivent introduire leur demande dans les 15 jours après avoir utilisé la dernière ligne de leur titre de transport. Pour les retards fréquents, vous introduirez votre demande au Service Central Clientèle, au moyen du formulaire prévu, dans les 15 jours qui suivent la période de 6 mois à dater de votre 1<sup>er</sup> retard encouru.

## Esneux ou la bévue de l'Administration

**U**n hôpital non desservi par les transports en commun ? Ça existe ? Oui, à Esneux !



Esneux, riante localité de la vallée de l'Ourthe, à une quinzaine de kilomètres de Liège résulte de la fusion des anciennes communes d'Esneux et de Tilff. Elle compte 4 points d'arrêt de la SNCB, répartis sur la ligne 43, entre les kilomètres 9 et 15 : Tilff, Méry, Hony et Esneux. Tilff, Méry et Esneux sont également desservis par la ligne TEC 377 (Liège/Comblain-au-Pont), Esneux l'est aussi en semaine par la ligne TEC 42A (Esneux/Remouchamps/Gouvy). On trouve sur son territoire plusieurs grandes et moyennes surfaces commerciales, des établissements d'enseignement primaire et secondaire, et un hôpital. Constitué à l'origine et géré par une intercommunale (Ourthe-Ambève), cet hôpital a été intégré en 1993 au CHU de Liège. Il est actuellement spécialisé en réhabilitation. La policlinique est aussi un secteur important et draine une nombreuse clientèle.

Le point noir : la desserte de l'hôpital n'est pas assurée par les TEC. Cette situation doit être unique en Belgique, voire en Europe. Et pourtant, les bus, plusieurs fois par jour (ouvrable) terminent en face de la gare et y stationnent près d'une heure. La gare est à l'altitude 93, l'hôpital à l'altitude 120. Même si la gare et l'hôpital ne sont distants que de 350 mètres, les 27 mètres à gravir (équivalent à un building de 10 étages) posent problème aux personnes âgées, malades et handicapées.

Dès 2004, l'ACTP s'était enquis des raisons de cette carence. En cause, la rupture de pente entre le passage à niveau et la voirie qui monte à l'hôpital. Cette rupture de pente empêchait le passage des bus, du moins à la descente, pour les Mercedes Citaro O405. Si, lors de l'ouverture de l'hôpital, le passage des bus était possible, c'est parce que la garde au sol des bus était alors plus importante et l'assiette du passage à niveau différente. Avec le « tout à la voiture » des années 70, le bus a été supprimé.

Ayant appris en 2006 que des travaux de voirie devaient être entrepris sur ce site, l'ACTP a mis en garde les services techniques responsables et attiré leur attention sur la nécessité de profiter de ces travaux pour assurer la possibilité de passage pour les bus modernes. La réaction de l'administration fut décevante : elle préférait faire les travaux et voir, à posteriori si les bus pouvaient passer !

Les travaux sont actuellement terminés ; on constate hélas que les bus ne peuvent pas passer !

On a donc raté une occasion unique de remédier à une situation incongrue. L'administration responsable (en l'occurrence les Services techniques provinciaux) proposera-t-elle une solution ?

Il faut encore noter qu'au-delà de l'hôpital, le bus peut desservir l'important hameau de Fontin (400 foyers) et le tout sans prestation supplémentaire de matériel ou de personnel, par récupération du temps de stationnement.



*La rupture de pente avant (ci-dessus) et après (ci-dessous) les travaux : malgré l'amélioration de la voirie, les bus ne peuvent toujours pas passer à la descente* © ACTP



## Proxibus à Rebecq et Waterloo

**E**n juin dernier, Le TEC Brabant wallon a inauguré le proxibus de Rebecq et, plus récemment, celui de Waterloo. Il s'agit pour le TEC d'assumer sa fonction de « manager de la mobilité » en mettant des bus à disposition des communes pour que celles-ci créent des dessertes locales vers les centres ou vers les gares. S'ajouteront bientôt à la liste Perwez et Braine-le-Château.

Dès l'été 2007, plusieurs communes de la province s'étaient déjà montrées intéressées par la mise en place d'un Proxibus, nouvelle version des navettes TEC déjà en circulation à La Hulpe, Rixensart et Genval. Rebecq a été la toute première commune à être équipée d'un Proxibus, le 23 juin dernier. Ce nouveau bus relie les villages excentrés de l'entité comme Wisbecq, Bierghes, Rognon et le hameau du Petit Bruxelles, au centre de Rebecq où se situent les commerces et l'administration communale. L'horaire est d'ailleurs pensé en fonction des heures d'ouverture de la commune, des services sociaux, ainsi que du marché hebdomadaire. Via ce bus, les mêmes villages sont désormais reliés aux zones de desserte des lignes 115B (Soignies/Braine-le-Comte/Rebec/Tubize/Halle) et 115R (Rebecq/Quenast), pour aller vers Tubize ou Braine-le-Comte. Le service est assuré par un minibus de 20 places, qui circule toute l'année du lundi au vendredi et fait deux allers et retours en matinée. Les tarifs Tec sont d'application, mais sans excéder le prix pour deux zones lors d'un trajet simple (1,30€), quel que soit le nombre de zones traversées.

Annoncé depuis le printemps, le Proxibus de Waterloo, fruit d'une convention de partenariat de trois ans entre la Commune et le TEC, a été inauguré le vendredi 29 août en présence du ministre des Transports André Antoine, du bourgmestre Serge Kubla, du président du TEC Brabant wallon Philippe Matthis, d'élus locaux et de membres du personnel du TEC Brabant wallon. Le Proxibus TEC de Waterloo est entré en fonction le lundi 1<sup>er</sup> septembre. Deux boucles, intitulées Chenois (10 minutes) et Sucrierie (18 minutes), sont réalisées par la nouvelle navette intracommunale, un Iveco de 15 places assises et d'une capacité totale de 30 personnes, au départ de la gare de Waterloo. Respectivement vers les quartiers du Chenois et de Joli-Bois. Question horaires, le Proxibus de Waterloo circulera du lundi au vendredi le matin de 6h49 à 9h15, et l'après-midi de 16h44 à 19h02. Les tournées, trois le matin et trois en fin de journée,

sont calquées sur les horaires des trains, de manière à assurer les correspondances. Le proxibus remplit donc principalement un rôle de rabattement vers la gare locale, qui n'est actuellement desservie que par trois lignes TEC alors qu'elle est destinée à accueillir un arrêt RER dans l'avenir. Tout habitant qui souhaiterait tester le nouveau bus local peut le faire gratuitement jusqu'au 30 septembre. Au-delà de cette date, le prix du trajet sera de 1,30€, quelle que soit la longueur de la course.

Sur le plan des dépenses, le principe de fonctionnement des proxibus est le suivant : les communes prennent en charge l'entretien des abribus, le salaire des chauffeurs, le carburant, le nettoyage et les petits entretiens. Le TEC, qui conserve les recettes d'exploitation, assure quant à lui, outre la livraison du véhicule, les gros entretiens et les réparations.

Après le Proxibus de Waterloo, ce sera au tour de Perwez d'en accueillir un le 23 septembre. Enfin, un quatrième bus viendra compléter le réseau à la fin de l'année à Braine-le-Château.



*Inauguration du proxibus de Waterloo le 29 août 2008*

Photos : <http://www.waterloo.be>



## Ticket unique

Les usagers des quatre sociétés de transports en commun, SNCB, TEC, Stib et De Lijn, disposeront bientôt d'un ticket unique. Ou plutôt d'une carte à puce microprocesseur qui fonctionne selon le même principe que Proton. Chargée d'argent (via un guichet, un distributeur automatique de titres de transport ou Internet), elle sera débitée de la somme requise par le type de voyage.

Elle intègrera les tarifs des différentes sociétés. On pourra donc y trouver : l'abonnement annuel, la carte 10 voyages, la gratuité pour les +65 ans, la réduction « famille », le tiers payant appliqué par certaines communes, un système de tarif dégressif en fonction du nombre de kilomètres parcourus, ... Autre avantage majeur, la carte calculera la formule tarifaire la plus avantageuse pour le client. Enfin, d'autres services de mobilité seront possibles comme le paiement de parking, la location d'un vélo, l'achat d'un billet Thalys, ...

Prévue pour 2010, la date d'entrée en fonction pourrait être reportée en 2012 au vu des réticences de la SNCB quant au budget d'investissement. En attendant, 300.000 cartes « Mobib » feront déjà leur apparition à Bruxelles fin 2008. De Lijn fera de même en 2009.

## Investissement pour le TEC

La SRWT va procéder à la commande de 223 nouveaux bus pour la somme de 55,3 millions d'euros. Par ailleurs, 235 bus actuels seront prochainement équipés de filtres à particules. Une bonne partie de ces nouveaux bus (20 articulés et 31 standards 2 portes 'low floor') sera affectée aux lignes du TEC Brabant wallon.

## SNCB : baromètre qualité

La SNCB a récemment publié les résultats de son « baromètre qualité », une enquête annuelle de satisfaction réalisée auprès de plus de 10.000 personnes par le bureau d'étude indépendant Ipsos. Les participants ont attribué une cote entre 1 et 10 pour douze critères. Les cotes égales ou supérieures à 7 sont considérées comme traduisant une satisfaction suffisante.

Font ainsi l'objet d'une évaluation : l'accueil et service dans les gares, la propreté des gares, le confort des trains, la propreté des trains, la fréquence des trains, la ponctualité des trains, l'information dans les trains, le personnel SNCB dans les trains, le personnel SNCB dans les gares, l'information dans les gares, le prix et l'appréciation globale.

On note une légère baisse (de 81,2% à 79,3%) du nombre de voyageurs satisfaits (qui accordent un score supérieur ou égal à 7/10) en ce qui concerne l'appréciation générale. Sont pointées du doigt : la fréquence des trains, la propreté des trains et des gares, l'information dans les trains mais surtout la ponctualité dont le pourcentage de voyageurs satisfaits a chuté de **59,6% à 51,4%**. Concernant les deux principales lignes wallonnes, le pourcentage de personnes satisfaites chute de **61,4% à 52,9%** pour la ligne 36 (Bruxelles-Liège) et de **49,3% à 37,6%** pour la ligne 161 (Bruxelles-Namur).

Pour Ipsos « l'amélioration de la ponctualité est primordiale pour faire évoluer de manière positive la satisfaction générale ».

Une bonne note est, en revanche, accordée à l'accueil et service dans les gares, au confort dans les trains, au personnel dans les trains, au personnel dans les gares et à l'information dans les gares.

## SNCB : réduction pour les revenus les plus bas

Dans le cadre du contrat de gestion, l'Etat fédéral a imposé à la SNCB de mettre en place une nouvelle baisse de ses tarifs pour les personnes les plus défavorisées. C'est ainsi qu'à partir de septembre, la SNCB proposera une réduction pour les revenus les plus bas. L'ampleur de la réduction accordée à ces personnes défavorisées n'est pas encore clairement définie. Afin de déterminer qui aura accès à ce tarif social, la SNCB aura recours au statut Omnio, accordé par l'Inami. La Ministre des Entreprises publiques, Inge Vervotte a d'ores et déjà libéré 2,3 millions d'euros pour compenser une éventuelle diminution des recettes.

## Pas de voitures « silencieuses » à la SNCB

Sur plusieurs réseaux étrangers, les voyageurs disposent, sur certaines liaisons, de voitures « silencieuses » où il est recommandé de parler à voix basse. L'usage des GSM et des diffuseurs MP3 y est également proscrit. En Belgique, la Ministre des Entreprises Publiques l'a récemment confirmé à la Chambre : « *l'offre de voitures silencieuses sur le réseau belge n'est pas indiquée* ». D'après Inge Vervotte, ce type de service serait favorisé à l'étranger pour des parcours de longues distances. Or, en Belgique, peu de voyageurs embarquent pour de longs trajets (les parcours IC aux Pays-Bas et en Suisse ne sont pourtant pas plus longs que chez nous). La Ministre explique en outre qu'en Belgique, de nombreuses rames ne sont pas affectées à un seul parcours (certes, mais une rame est cependant toujours affectée au même type de relations [L, IC, IR]).

## **Médiateur auprès de la SNCB : rapport annuel**

Dans le courant du mois de juin, le médiateur auprès du groupe SNCB a publié son rapport annuel. 6.130 plaintes ont été traitées l'an dernier, soit une hausse de 67% par rapport à 2006. Elles proviennent à 83,6% des voyageurs du nord du pays (5.123 dossiers) et à 13,4% des francophones (1.007 dossiers).

Avec 3.612 dossiers, soit 58,9% du total des plaintes, les problèmes liés aux services des trains arrivent en première position des griefs des voyageurs. Ce sont les problèmes d'horaires (les adaptations du 9 décembre 2007 ont suscité de nombreuses réactions) et les retards qui constituent le lot principal des plaintes liées aux services des trains : ils sont passés respectivement de 283 à 1.664 dossiers et de 583 à 1.095 dossiers entre 2006 et 2007.

La communication de la SNCB est également pointée du doigt. Les dysfonctionnements entre les 3 sociétés du groupe ont aussi un impact négatif sur le service aux clients qui n'ont plus d'interlocuteur adéquat. Selon le médiateur, le voyageur n'est pas intéressé par les renvois de responsabilité entre les sociétés du groupe SNCB. L'important, pour lui, est d'arriver à temps à destination. Il compte sur un service ferroviaire fiable et sur une information pertinente.

Le groupe SNCB est aussi épinglé pour avoir ignoré les personnes à mobilité réduite (PMR), notamment dans certaines gares où elles ne bénéficient plus de l'accompagnement dont elles jouissaient auparavant.

Espérons que le nouveau contrat de gestion, plaçant l'usager au centre des préoccupations, améliorera la situation dans le futur.

## **Treski : le train de ski vers l'Autriche**

Cet hiver encore, Treski vous amène vers les pistes autrichiennes. Ce train part en soirée les vendredis 19 et 26 décembre 2008 (Noël) et 20 février 2009 (carnaval), et vous amène en plein Tyrol le samedi matin. Le retour se fait les samedis 27 décembre, 3 janvier et 28 février. A Noël comme au carnaval, vous pouvez embarquer à Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Louvain, Liège-Guillemins ou Verviers-Central. Le vendredi 20 février 2009, vous pourrez également embarquer à Essen, Anvers-Central, Anvers-Berchem ou Malines.

## **Nouvelles lignes au TEC Liège-Verviers**

Le 1er septembre, le TEC Liège-Verviers a lancé la nouvelle ligne 28 qui reliera Fléron au domaine universitaire du Sart Tilman, via Romsée, Bouny, Chaudfontaine, Ninane, Beaufays et Tilff. Très attendue par une clientèle potentielle importante qui, jusqu'à présent, au départ des entités telles que Tilff, Esneux et Beaufays, devait obligatoirement transiter par Liège pour gagner le domaine, cependant tout proche, cette ligne offrira un gain de temps appréciable et une amélioration du confort des voyageurs par le désengorgement des lignes 48 et 58. En période scolaire, la ligne 28 est opérationnelle de 7 à 19 heures, toutes les 30 minutes en heures de pointe et toutes les 60 minutes en heures creuses.

Depuis le 1er septembre, la ligne 747 (Born/Saint-Vith) a également fait son apparition au TEC Liège-Verviers. Elle relie Born à Saint-Vith en empruntant la Rechter Strasse et en desservant deux nouveaux arrêts.

## **Nouveaux projets au TEC Brabant wallon**

Les transports publics ont la cote en Brabant wallon : en 2007, le TEC a transporté 730.000 passagers de plus qu'en 2006 et les recettes ont augmenté de 7,13%. Forte de ces résultats, la société de transport prévoit d'améliorer ses prestations en 2008 en créant plusieurs lignes :

- lancement d'un Festibus à partir du 17 octobre afin de desservir le B-Club de Braine-l'Alleud ;
- création d'un Conforto bis qui reliera les deux sites universitaires de l'UCL, Louvain-la-Neuve et Woluwe-Saint-Lambert ;
- desserte du zoning de Saintes à partir de la gare de Tubize.

Au total, ces projets seraient financés à concurrence de 345.000 euros.

## **Les Euros députés prendront le train**

Le Parlement européen avait pris l'habitude d'affréter, chaque mois, 4 avions charter pour transporter ses quelques 2000 fonctionnaires, le personnel, les journalistes,... de Bruxelles à Strasbourg. A partir du lundi 7 juillet, les eurodéputés recourront au train. Et plus particulièrement à un TGV qui les acheminera sans escale. Composé d'une double rame et comportant 750 places, le nouveau service passera par Paris et la nouvelle ligne TGV-Est, plaçant les deux villes sièges de l'UE à 3h40 de distance, contre plus de 5h30 pour l'actuelle ligne commerciale non TGV Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle. Ce transfert de l'avion au profit du train devrait réduire par dix le niveau de CO2 émis par passager et induire un léger gain financier (eu égard au prix du pétrole).



### **Il n'y a pas que les vaches qui regardent passer les trains**

*En 1984, lors du premier plan IC/IR, la SNCB a supprimé de nombreuses gares et points d'arrêts qui, selon les normes de l'époque, étaient peu rentables. Depuis lors, les habitants concernés par ces suppressions sont comme les vaches; avec tristesse, ils regardent passer les trains.*

*Il y a bien eu quelques réouvertures mais bien trop peu. Aujourd'hui, 25 ans plus tard, le nombre de voyageurs utilisant le train pour se déplacer augmente à nouveau chaque année. Le pétrole est devenu impayable et bientôt de nombreux ménages ne pourront plus se payer ni l'essence, ni la voiture. Les exigences climatiques et les problèmes environnementaux nous incitent en toute logique à favoriser massivement l'usage des transports en communs. Il est donc urgent que les autorités adoptent une politique à long terme en la matière. Cette politique devrait comporter plusieurs aspects :*

- *Dans un premier temps il conviendrait de rouvrir de nombreuses gares et point d'arrêts supprimés, non seulement ceux supprimés en 1984 mais aussi ceux supprimés entre 1935 et 1984, en tenant de critères de population et de proximité. Rien ne sert de rouvrir une gare située à 5 kilomètres de toute habitation.*
- *Dans un second temps, il conviendra de repenser l'implantation des gares. Le réseau actuel a été conçu au 19ème siècle en un temps où les villes et les villages étaient relativement dispersés. Depuis lors, les villages ont grossi, se sont étendus et beaucoup se touchent, surtout en Flandre et en Hainaut où la concentration de la population est intense. De nombreuses habitations ont été construites le long des lignes de chemin de fer entre deux gares. A certains endroits, Il serait dès lors très judicieux d'implanter de nouvelles gares entre les gares existantes sur les lignes actuelles pour desservir les nouveaux quartiers qui se sont formés le long des voies et permettre ainsi aux habitants de ces quartiers de disposer d'une gare plus proche de chez eux.*

*De nombreux zoning industriels ont également été installé le long de voies de chemin de fer à l'écart des zones habitées et les gens qui y travaillent doivent souvent se rendre au boulot en voiture car la gare la plus proche est trop éloignée. Il serait aussi utile d'ouvrir de nouvelles gares à hauteur de ces zonings et d'y faire arrêter les trains uniquement en semaine,*

*le matin, le midi et le soir ou encore envisager un système d'arrêt à la demande, pour que le personnel des entreprises installées puisse, lui aussi, utiliser le train pour leurs déplacements professionnels.*

- *Enfin, il serait aussi très opportun de rouvrir des lignes supprimées, non seulement des lignes de train, mais aussi des lignes de trams vicinaux plus léger et plus faciles à construire. En 1935, la Belgique disposait d'un réseau ferré le plus dense au monde. Envisager de le reconstruire serait la preuve d'une saine gestion environnementale à long terme.*

*Les trois premiers points peuvent être rapidement mis en application et à moindre frais puisque il suffit d'installer ou de réinstaller des quais d'embarquement le long de voies existantes, de faire arrêter les trains et de faire un peu de publicité pour annoncer la chose. Rouvrir des lignes demandera davantage de moyens mais déjà aujourd'hui, il existe en Belgique des endroits où la réouverture de lignes ferrées serait directement rentable non seulement financièrement mais surtout en terme environnemental.*

*Alors messieurs les politiciens de toutes couleurs et de toutes langues, pensez à nous. Nous ne sommes pas que des vaches qui regardent passer les trains. Nous aimerions aussi monter dedans.*

**Pierre ROLAND**

sur notre forum, le 19-07-08

### **Pas de Journée Train-Tram-Bus cette année**

*Les journées TTB c'est fini (cette année du moins). La SNCB se limitera à proposer un billet spécial « mobilité » à 8 € pour un aller-retour le jour même les 20 et 21/9, soit pendant le week-end de la mobilité. Et, avec comme toujours, cette ridicule et anti-européenne restriction qu'il ne sera pas permis de combiner ce billet avec un titre de transport international !*

*Plus d'informations sur :*

*<http://www.brail.be/nat/F/tarifs/tickets/mobility/index.php>*

**Benoît V.**

sur notre forum, le 22-08-08



## SOUTENEZ NOTRE ACTION !

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

Quatre possibilités s'offrent à vous, devenez :

- Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- Membre ordinaire** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 7 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. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**

Veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Date et signature :

Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :

Téléphone : ..... Fax : .....

GSM : ..... e-mail : .....

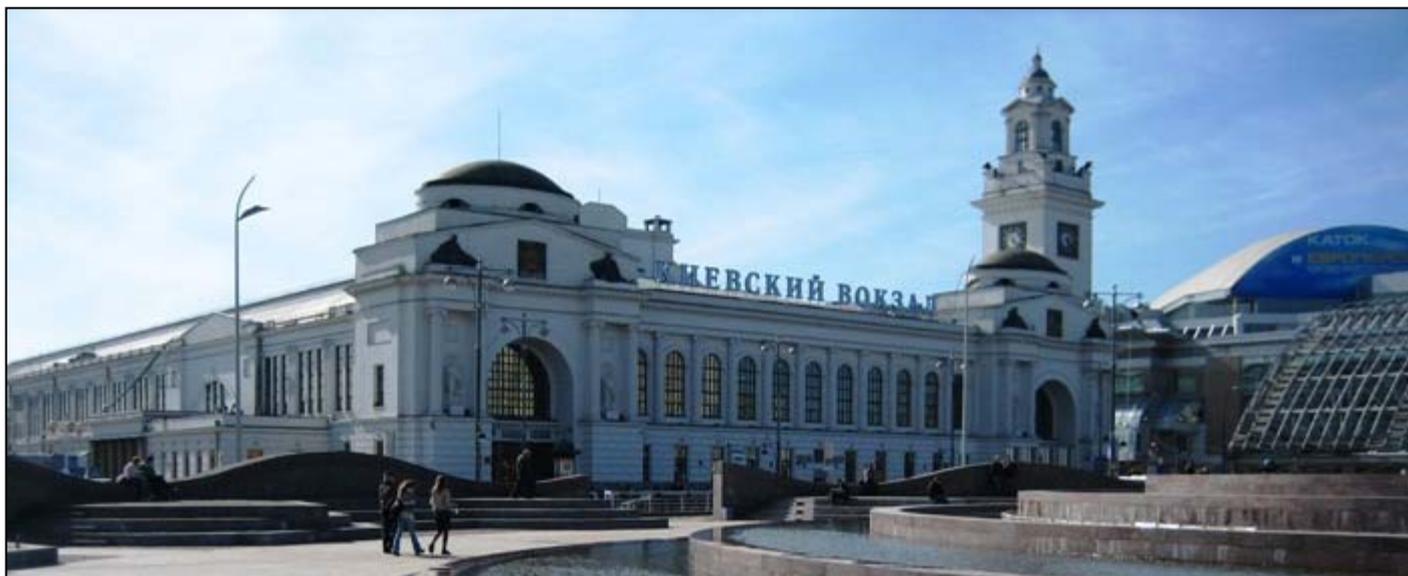
Ligne(s) empruntée(s) :

SNCB : .....  TEC : .....

DE LIJN : .....  STIB : .....

A renvoyer par courrier postal à ACTP, Place des Guillemins, 17/B25 à 4000 Liège, ou à faxer au 04/233.67.57 ou à mailer à [actp@skynet.be](mailto:actp@skynet.be). Ce formulaire peut également être complété en ligne sur notre site internet : [www.actp.be](http://www.actp.be).

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



La gare d'Anvers-Central impressionne à l'étranger, si bien que Moscou fait appel à la SNCB pour construire pareil ouvrage à quelques kilomètres du Kremlin. Au-dessus des voies de la gare Kievsky, un gigantesque complexe comportant des bureaux, des hôtels, des centres commerciaux, des parkings et même un parc, soit au total une surface de 2,4 millions de mètres carrés ou l'équivalent de 240 terrains de football, sera aménagé par Eurostation, une filiale de la SNCB.

Photo : <http://picasaweb.google.com>

### ACTP asbl

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

Tél. / fax : 04 233 67 57

Email : [actp@skynet.be](mailto:actp@skynet.be)

Site : [www.actp.be](http://www.actp.be)



Avec le soutien de la Région Wallonne  
Direction Générale des Transports

## Vente des billets de train internationaux

Les billets internationaux peuvent être acquis par différents canaux :

- de façon traditionnelle dans une gare,
- auprès d'une agence de voyage agréée,
- par internet ou via le Call Center, avec envoi par la poste ou retrait dans une gare.

A partir du 1er novembre, la vente de billets internationaux dans les gares sera axée sur 3 catégories de gares, établies en fonction de leur volume de ventes et de leur répartition géographique.

- 1) 5 gares « internationales » (*Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Liège-Guillemins, Anvers-Central*).

Ces gares disposent de guichets internationaux à part entière, et proposent la gamme complète des voyages internationaux commercialisés par la SNCB. Le titre de transport est établi sur place et la délivrance est immédiate.

- 2) 34 gares « mixtes » (*Alost, Anvers-Berchem, Arlon, Braine-l'Alleud, Bruges, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-National-Aéroport, Bruxelles-Schuman, Charleroi-Sud, Courtrai, Denderleeuw, Eupen, Gand-Dampoort, Gand-Saint-Pierre, Gembloux, Hasselt, Herentals, Huy, Knokke, Libramont, Lierre, Louvain, Louvain-la-Neuve Université, Malines, Mons, Namur, Ostende, Ottignies, Saint-Nicolas, Tournai, Turnhout, Verviers-Central, Vilvorde, Waterloo*).

Ces gares disposent de guichets pour le trafic intérieur, où vous pourrez également acheter vos billets pour une vaste gamme de trains internationaux (Thalys, Eurostar, TGV, ICE, trains internationaux classiques, ...). De 08h30 à 18h30, vous pourrez y acheter vos billets pour l'ensemble de l'offre internationale de la SNCB. Le titre est établi sur place et la délivrance est immédiate. Avant 08h30 et après 18h30, ces gares assurent uniquement la vente pour des départs immédiats.

- 3) 69 gares de retrait. Ces gares disposent de guichets pour le trafic intérieur où vous ne pouvez plus acheter de billets pour des voyages internationaux,

mais où vous pourrez toujours retirer vos billets internationaux achetés par Internet ([www.sncb.be](http://www.sncb.be)) ou par téléphone via le Call Center International SNCB (02/528.28.28). Dans 31 de ces gares de retrait (situées sur des lignes directes transfrontalières), vous pourrez néanmoins acheter vos billets pour les trains internationaux qui font arrêt dans la gare concernée.

- 3a) 38 gares où vous pourrez retirer vos billets achetés par téléphone ou par Internet (*Aalter, Aarschot, Ans, Ath, Audenarde, Blankenberge, Braine-le-Comte, Diest, Dinant, Enghien, Geel, Genk, Genval, Grammont, Hal, La Hulpe, La Louvière-Centre, Landen, La Panne, Lede, Leuze, Liedekerke, Mol, Nivelles, Rixensart, Schaerbeek, Saint-Trond, Soignies, Spa, Termonde, Tielt, Tirlemont, Tubize, Waremme, Wavre, Wetteren, Ypres, Zottegem*).

- 3b) 31 gares où, en plus de pouvoir retirer vos billets achetés par téléphone ou par Internet, vous pourrez acheter vos billets pour les trains internationaux directs qui y font arrêt (*Andenne, Angleur, Châtelet, Ciney, De Pinte, Deinze, Essen, Gouvy, Heide, Izegem, Jemelle, Kalmthout, Kapellen, La Louvière-Sud, Lichtervelde, Liège-Palais, Lokeren, Marbehan, Marloie, Mouscron, Pepinster, Péruwelz, Roulers, Saint-Ghislain, Tamines, Torhout, Vielsalm, Virton, Visé, Waregem, Welkenraedt*).

Il s'agit donc globalement, d'une réduction de l'offre de service de la SNCB. On ne pourra plus, par exemple, acheter à Rivage un billet pour Luxembourg, bien que le train « direct » y fasse arrêt. Logiquement, on devrait pouvoir acheter un billet international dans toutes les gares où font arrêt des trains internationaux.

Les autres modes de distribution (agence de voyages, internet ou Call Center) restent actifs. Leur utilisation est relativement contraignante ne fut-ce que par le délai qu'elle impose, et le phasage de l'opération ; commande, règlement, réception ou retrait. Le recours au Call Center est relativement coûteux. Même si Internet se répand de plus en plus, tous les usagers n'en disposent pas.

## Des vélos (pliables) dans les bus TEC

Les TEC vont tester une formule d'abonnement bus-vélo. Pour cela, ils vont mettre en service, pendant six mois, 60 vélos pliables qui seront prêtés à des usagers abonnés ou à des membres du personnel. Ceux-ci devront faire part de leurs remarques et suggestions. Pour ceux qui préfèrent utiliser leur propre deux-roues, des range-vélos seront aménagés à certains arrêts.

Avec les poussettes, les valises et les sacs trolleys, les bus sont de plus en plus encombrés. Circuler dans un bus en mouvement déjà difficile à l'heure actuelle va devenir périlleux. Avant d'admettre en plus des vélos pliables, il serait judicieux d'aménager l'espace pour les accueillir sans causer trop de gêne aux autres voyageurs.

## **Liège-Bruxelles en 46 minutes**

A partir du nouvel horaire, le temps de parcours de l'ICO sera raccourci de 5 minutes. Bruxelles sera alors à 46 minutes de Liège-Guillemins. Ce temps pourra encore être amélioré lorsque la voie rapide entre Leuven et Bruxelles sera parcourable à 200km/h. Le train mettra ainsi la voiture hors course entre Liège et Bruxelles.

L'ICO peut encore faire mieux : on a relevé des parcours de 43 et même 41 minutes ; ces performances ne peuvent être obtenues qu'avec une

haute motivation du personnel et une fiabilité sans faille du matériel.

Pour rappel : deux ICO sont victimes des « blancs travaux », périodes réservées à des travaux de surveillance de l'infrastructure. Ils sont acheminés via la ligne 36, leur temps de parcours est de 66 minutes (!). Ces exceptions ruinent l'image d'une relation cadencée. Elles n'existent pas sur des lignes à grande vitesse plus fréquentées que la L3.

## **Bientôt un accès direct à la gare des Guillemins**



Un accès est prévu au quai 1, et de là vers les autres quais, en face du rond point. Cet accès raccourcira de 350 mètres l'itinéraire des piétons venant des rues des Guillemins et du Plan Incliné. Les travaux de finition sont en cours. Euro Liège TGV ne peut encore préciser la date d'achèvement.

## **Un rapport de la Cour des comptes**

La Cour des comptes a examiné, à la demande de la Chambre, si le groupe SNCB respectait les contrats de gestion conclus avec les autorités.

L'un des initiateurs de ce rapport, le député Guido De Padt (Open Vld), conclut à la lecture de ce texte que le respect et le suivi des contrats de gestion conclus entre le groupe SNCB et les autorités de tutelle sont nettement insuffisants.

Le député libéral flamand déplore surtout le fait que la vitesse commerciale sur les grandes liaisons ferroviaires se soit détériorée durant la période 2005-2007. Selon la Cour des comptes, les navetteurs font face à des temps de parcours plus longs sur les grands axes ferroviaires, excepté sur la ligne Anvers-Bruxelles, mais peuvent cependant compter sur une

meilleure ponctualité des trains. Cette ponctualité est uniquement due au fait que les trains roulent plus lentement, estime pour sa part Guido De Padt.

La Cour des comptes considère en outre que les chemins de fer belges doivent à l'avenir améliorer les correspondances, la fréquence et la vitesse des trains.

La plus grande critique formulée à l'adresse de la SNCB concerne le contrôle de la qualité du service fourni par les chemins de fer. Sont ainsi pointés du doigt la qualité de l'accueil, le confort, la propreté, l'offre de trains, le personnel et la qualité de l'information fournie aux voyageurs.

La Cour des comptes conclut toutefois son rapport sur une note positive. Les contrats de gestion 2008-2012 contiennent des objectifs plus précis.