

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



ACTP INFO

Bulletin trimestriel
Juillet - Septembre 2004



RABDe 500 : LE TRAIN PENDULAIRE SUISSE

Une artère d'Athènes avant et après l'implantation du tram



Photos : <http://linuxweb.internet.gr/tramsa/html/en/index.php>

Avec le soutien de la Région Wallonne



ACTP (Association des Clients des Transports Publics - asbl)

Place des Guillemins 17 B25, 4000 LIEGE

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

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

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

SOMMAIRE *ACTP Info* Juillet-Septembre 2004

Editorial	page 3
Pétrole : quelle (r)évolution ?	pages 4 & 5
Au fil des routes :	pages 6 & 7
▶ Bus SETRA	page 7
▶ La STIB et l'intermodalité	pages 12 & 13
▶ Tous en Bus Ottignies - LLN	page 17
▶ Bus express Namur - Bastogne	page 19
▶ Tarifs TEC	
Athènes a aussi son tram !	page 8
Au fil des rails :	pages 9 à 11
▶ La nouvelle automotrice CFL	pages 14 à 16
▶ Adieu à la Vennbahn	pages 18 & 19
▶ Fermeture des guichets SNCB	page 19
▶ Modification billets SNCB	page 19
▶ Succès pour le tram de la côte	page 19
Comité de la ligne 43 : La gare de Marloie	pages 20, 21 & 16
Etat d'avancement du RER	page 22
Idées Week-end	page 23
▶ Musée du Rail et de la Pierre	page 23
▶ Fête au viaduc de Moresnet	
Courrier des lecteurs	pages 24 à 26

Photo de couverture :

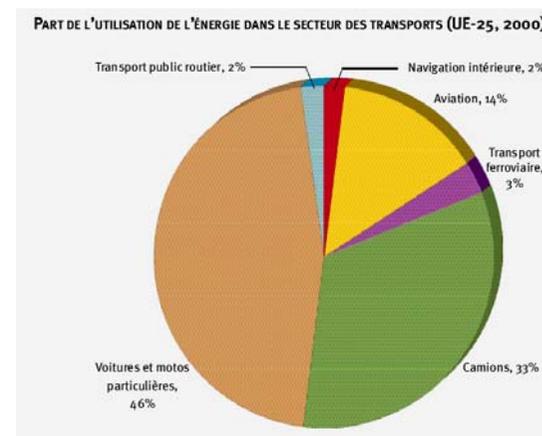


Les chemins de fer fédéraux disposent depuis 2001 de trains pendulaires (RABDe 500). Ils ont permis un accroissement significatif de la vitesse commerciale sur les lignes sinueuses du Jura, sans modification importante de l'infrastructure. Fin 2004, une nouvelle série de 10 trains sera mise en service sur les liaisons Genève - Bâle et Bienne - Zurich.

Photo CFF

Aux grands maux...

En Belgique comme dans l'Union Européenne, le pétrole est la principale source d'énergie utilisée dans le transport. Le transport est par ailleurs le principal consommateur d'énergie, avant l'industrie et l'usage domestique.



(Source : *Transport Public International*, 4/2004)

Le document ci-contre, publié par l'Union Européenne, est éloquent. Le transport par moyens particuliers (voitures et motos) représente 46% de la consommation d'énergie. Si on y ajoute la consommation des camions (33%), on arrive à près de 80% de la consommation d'énergie par le transport routier particulier. La part du transport public routier est comparativement faible : 2%. En y ajoutant le transport ferroviaire (3%), la part du transport public n'atteint que 5%.

L'aspect écologique doit donc être pris en compte. L'augmentation de la température moyenne du globe, consécutif à un renforcement de l'effet de serre, posera à moyenne et longue échéances des problèmes cruciaux. Il faudra mieux utiliser le pétrole et lui trouver des substituts moins polluants. Les premiers effets de la pollution sont déjà perceptibles sur le climat (fonte des glaciers, multiplication des événements climatiques exceptionnels).

Des décisions importantes devront donc orienter une nouvelle politique de gestion de l'énergie. Elle doit viser à une diminution significative de la consommation de pétrole. Elle se heurtera à des freins puissants : opinion publique, lobby pétrolier et même impact sur le budget gouvernemental d'une diminution des droits perçus sur le pétrole.

Espérons néanmoins que le bon sens l'emportera et que nous n'hypothéquerons pas le sort des prochaines générations

Pétrole : Quelle (r)évolution ?

Le cours du brut paraît engagé sur une voie ascendante irréversible. L'accroissement de la demande chinoise, la faillite de l'opération Bush, l'amenuisement progressif des réserves pétrolières, la demande accrue en matière de transport, l'explosion de l'air-co, autant de facteurs qui amènent les économistes à penser que l'augmentation ne pourra être enrayerée.

A cet aspect économique se superpose l'aspect écologique. Le dernier rapport de l'Agence Européenne de l'Environnement (publié ce 18 août) fait état d'une amplification inquiétante de l'effet de serre dès la prochaine décennie. Le protocole de Kyoto visait modestement à limiter le dégagement de CO₂, alors qu'il eût fallu prendre des mesures pour le réduire drastiquement. On peut craindre que cet objectif minimaliste ne soit même pas atteint. Les USA, champions de la consommation, n'ont d'ailleurs pas ratifié cet accord.

Que pouvons nous faire pour éviter une catastrophe aux prochaines générations ? Bien évidemment, développer les énergies propres. Pas si facile. Nombre d'industries sont et resteront grandes consommatrices de combustibles fossiles. Quant aux transports, des possibilités existent : hydrogène, pile à combustible, ... Elles ne sont hélas pas pour demain et le pétrole restera longtemps encore le combustible le plus usité. Il faut donc l'utiliser au mieux.

Tant pour le transport de personnes que pour le fret, il conviendrait de mettre en place une politique volontariste de transfert vers les transports en commun moins énergivores que les transports individuels. Un train nécessite 3000 kW pour emmener 1000 voyageurs, soit 3 kW par personne. Une voiture (1,5 occupants par voiture) exige 10 fois plus. Là où un bus transportant 60 personnes brûle 35 litres de mazout, 30 voitures occupées par 2 personnes en brûlent 150 ! Un train de 30 wagons mu par une loco de 3000 kW équivaut à 30 camions ou 6000 kW.

Le transport particulier constitue donc un gaspillage et une agression écologique violente par rapport au transport en commun.

Il faut donc mettre en œuvre dès à présent les investissements qui permettront un changement d'habitudes. Or on constate que l'offre de transport et l'accueil de la SNCB s'amenuisent : suppressions de liaisons régionales, fermeture de gares et de guichets. Et, prétextant une augmentation du prix de l'électricité, la SNCB souhaitait augmenter ses tarifs. La SNCB fret n'est pas concurrentielle avec le secteur privé (camions) parce qu'elle doit supporter les frais d'infrastructure, alors que les voiries empruntées (et défoncées) par les camions sont à charge des régions. Un coup de barre et des décisions politiques importantes s'imposent donc.

Des questions restent sans réponse : pourquoi le gaz n'est-il pas dès à présent généralisé sur les transports publics ? Bien que la part du transport public soit minime, il constitue une vitrine pour la promotion des carburants moins polluants. Pourquoi n'avons nous pas d'unité de production de bio-méthane ? Si l'offre train et tram se développe, comment fera-t-on face à une demande accrue d'électricité (il faut 500 éoliennes pour remplacer une unité nucléaire) ? Où en est le ferroutage ?

Il y a du pain sur la planche pour nos ministres (économie, infrastructure, mobilité, environnement, budget, ...). Un homme d'état a dit un jour : « Il n'est pas trop tard mais il est temps ». Dans ce cas, il est déjà bien tard.



Plusieurs villes, dont Bruxelles, ont déjà expérimenté les bus roulant au gaz.



www.cff.ch

En Suisse, le « ferroutage » est déjà une réalité.

Le Bus « Grand Confort » de SETRA

En service sur la ligne Eupen – Saint-Vith (394 des TEC), ce bus est exploité par la firme BLAISE de Saint-Vith.

Il s'agit d'un bus à plancher bas. Les portes sont louvoyantes. Leur manœuvre est assez lente, ce qui entraîne une augmentation de la durée d'immobilisation aux arrêts. Cela présente néanmoins l'avantage pour la clientèle de ne pas devoir circuler dans un bus en mouvement, ce qui pose toujours des problèmes (voir notre bulletin précédent). De plus, cet allongement des immobilisations n'est pas trop préjudiciable étant donné le nombre réduit d'arrêts sur cette ligne rapide.



On note avec satisfaction quelques aménagements intéressants : présence d'un tapis absorbant à l'entrée (la neige est fréquente en hiver sur l'itinéraire), d'une poubelle, de porte-bagages.

Les très hautes fenêtres assurent une remarquable visibilité. Elles sont équipées de doubles vitrages teintés.

La ventilation est assurée par 4 fenêtres basculantes, deux trappes de toiture, qui sont manœuvrées à partir du poste de conduite et par une ventilation mécanique (qui peut travailler en extraction ou en introduction).

Les sièges sont bien rembourrés et à dossiers hauts. La porte centrale permet d'embarquer et de stationner des voitures d'enfant.

Équipement mécanique : moteur Mercedes de 252 hp, boîte mécanique, ce qui évite les secousses longitudinales qu'engendrent généralement les boîtes automatiques.

Si vous voulez essayer ce bus, il faut savoir qu'il n'assure pas tous les services de la ligne 394. Pour obtenir des infos, téléphonez au garage Blaise : 080/22.80.16.

Saint-Vith, qui a terriblement souffert des bombardements alliés au cours de la dernière guerre, est aujourd'hui une ville moderne, point de départ de nombreuses randonnées dans la région Ardenne – Eifel.

Elle est située dans l'Euregio et peut donc être explorée avec le ticket de week-end valable pour 2 adultes et 3 enfants (moins de 12 ans) au prix de 13 €.

Saint-Vith compte de nombreux restaurants dont une célèbre table étoilée au Michelin (Zur Post, Tél. : 080/22.93.10)

Nous vous rappelons enfin que ce bus ne dessert pas la gare d'Eupen. Nous avons dénoncé cette lacune dans notre numéro précédent. A Eupen, la gare des bus (bushof) se trouve à 300 mètres de la gare.



Photos ACTP

La STIB teste l'accès des vélos dans les trams

Le contrat de gestion de la STIB prévoit de favoriser l'intermodalité entre le transport en commun et le vélo. Un protocole d'accord a été conclu entre la STIB, la Région et les associations représentatives des cyclistes. L'accès des vélos dans le métro a été récemment étendu.

Afin d'améliorer encore la complémentarité entre l'usage de la bicyclette et des transports publics, la société bruxelloise a lancé un test, autorisant, selon certaines conditions, l'accès des vélos dans les trams à plancher bas (série 2000) circulant sur les lignes 91, 92 et 93.

A l'heure actuelle, 55 stations de métro, de prémétro et gares de la région de Bruxelles-Capitale sont équipées de parking pour les vélos, offrant un total de 784 places.

Les TEC tenteront-ils une expérience semblable ?

Athènes aussi a son tram !

La ville d'Athènes compte 800.000 habitants. Son agglomération, avec 60 communes et 3 millions d'habitants, rassemble le tiers de la population grecque. Cette densité pose évidemment des problèmes de mobilité. Athènes avait acquis ces dernières années la réputation d'une ville parmi les plus encombrées et aussi les plus polluées du monde.



Photo Dimitrios Koffas

Athènes s'était déjà dotée d'un métro, mis en service en 2000. Mais la solution n'était pas suffisante. En vue de la grande manifestation qui devait drainer des centaines de milliers de personnes vers les différents sites olympiques, les autorités se sont naturellement tournées vers le tram. C'est ainsi qu'avec l'aide de l'Europe, un projet se concrétisa en février 2002 par la commande de 35 rames. Le premier tram fut mis en circulation le 19 juillet 2004. Il s'agit d'un matériel d'origine italienne, construit par AnsaldoBreda et dont la caisse a été dessinée par le célèbre styliste Pininfarina.

Ce véhicule de 200 places est évidemment à plancher bas. Sa vitesse maximale est de 70 Km/h. Si le matériel ne diffère pas fondamentalement des autres matériels contemporains, on peut dire qu'en ce qui concerne l'infrastructure, les Grecs ont fait preuve d'une audace qui sort de l'ordinaire. Les photos illustrant le dos de ce bulletin témoignent du bouleversement que l'avènement du tram a provoqué sur les artères les plus encombrées de la capitale. Si une épreuve était organisée pour désigner le projet le plus remarquable d'installation d'un tram, Athènes remporterait certainement une médaille.

Parmi les caractéristiques de ce matériel, il faut citer le système d'essieu à différentiel, qui permet l'inscription en courbes de 15 mètres de rayon. La longueur du convoi est de 32 mètres, la largeur de 2 mètres 40. La captation d'énergie se fait par pantographe, sous une tension de 750 volts. Il faut signaler que plusieurs techniciens de la STIB ont collaboré à la mise au point de ce projet.

Le tram circule le plus souvent en site propre et jouit de la priorité. Cette priorité a aussi été largement étendue aux bus et trolleybus. Un ticket valable 24 heures sur tous les moyens de transports coûte 2,9 €.

La nouvelle automotrice des CFL

Les Chemins de Fer Luxembourgeois ont reçu et mis en service la première des 12 automotrices à deux étages de la nouvelle génération (en abrégé TER 2N NG) commandées chez Alstom. En fait, cette commande a été jointe à une commande de plus de 600 unités, passée par la SNCF. Les deux matériels (CFL et SNCF) ne diffèrent que par la peinture extérieure. Le look de l'AM luxembourgeoise est incontestablement le plus plaisant.



1. Automotrice CFL série TER2N NG accostée à un quai haut (Luxembourg)

Les trois caisses de ce matériel double étage offrent 334 places assises dont 290 en deuxième classe, et 180 places debout. Le plancher est bas entre les portes d'accès. Celles-ci sont judicieusement (1/4-3/4) disposées entre les bogies, à un seul ventail très large. Toutes les conditions sont donc réunies pour faciliter au maximum l'embarquement.

Celui-ci se fait de plain-pied en face d'un quai mi-haut. Il n'y a pas de marche-pied, la dénivellation à franchir n'excédant jamais 250 mm. Un dispositif intégré amovible permet l'embarquement des fauteuils roulants. L'air est conditionné. Les annonceurs sont nombreux mais de petite taille. Des espaces multifonctions permettent d'accueillir fauteuils roulants, landaus, vélos. Ces derniers sont suspendus, ce qui évite les accumulations d'où il est parfois difficile d'extraire le vélo désiré. Il y a trois WC par rame, dont un accessible aux personnes à mobilité réduite.

Rayon technique, ces rames sont bi-tensions suivant la norme française (25000, 1500 volts), ce qui autorise des relations éventuelles vers Gouvy ou Virton, mais pas vers Arlon. La puissance de 2340 kW assure des accélérations brillantes (de 0 à 100 Km/h en 35 secondes) et une vitesse maximale de 160 Km/h.



2. Les larges portes et le plancher bas facilitent l'embarquement



3. Rampe amovible pour l'embarquement des fauteuils roulants à partir d'un quai bas

Les sièges sont confortables et bien dessinés. Les poubelles sont petites. Seule la première classe offre des tablettes, de grandes dimensions et avec prises de courant. En France, ce matériel est utilisé sur de plus grandes distances, ce qui peut justifier cet équipement.

En conclusion, il s'agit d'un matériel bien pensé mais qui ne nous paraît pas adapté à des relations régionales (du moins en Belgique, où les arrêts sont fréquents et les distances courtes, ce qui n'est pas le cas en France), ni aux relations suburbaines. Nous restons convaincus que le plancher bas et l'intercirculation large restent dans ces cas la meilleure solution.



4. Plateforme pour le rangement vertical des vélos.
Les crochets sont au dessus des strapontins.



5. La première classe



6. L'étage supérieur du TER 2N

Photos 1, 2, 4 & 6 : ACTP
Photo 3 : www.rail.lu
Photo 5 : Mike Wohl

Les actions du groupe « Tous en Bus » d'Ottignies – Louvain-La-Neuve

Des plaques d'arrêts plus lisibles à Ottignies

Dans notre premier bulletin trimestriel de cette année, un article concernait la lisibilité des plaques d'arrêt. Nous citons la différence entre le TEC Namur-Luxembourg qui utilisait des carrés sur fond blanc et le TEC Brabant-Wallon qui conservait le fond jaune.

Depuis peu, on trouve à certains arrêts, notamment à Ottignies, de nouvelles plaques. Voilà donc une de nos revendications satisfaites...

Comme le montrent les photos ci-jointes, ces plaques sont nettement plus visibles.



Domage que le nom de l'arrêt ne soit pas écrit en caractère noir... Le contraste est nécessaire pour une information de cette importance et qui doit être perçue de l'intérieur du bus.

Rappelons que l'ACTP avait émis le souhait de voir les inscriptions placées horizontalement comme sur les plaques d'arrêt de la STIB mais

...



Arrêt de bus en sous terrain à Louvain-la-Neuve

Le projet Willem & Co porte sur la réalisation d'un énorme complexe commercial à l'entrée de Louvain-la-Neuve.

Dans ce cadre, la Place de l'Accueil sera rehaussée et nécessitera la couverture des arrêts des bus TEC qui se trouveront dès lors en sous-sol, dans un boyau.

Il y existera une réelle insécurité physique pour les usagers isolés. De plus, avant notre intervention auprès de la commune, les plans prévoyaient que le tunnel ne comporterait qu'un seul escalier vers la Place de l'Accueil sans autre issue de substitution en cas d'agression.

A ce point très négatif, il faut ajouter :

- les difficultés de connexion entre train et bus : du quai de chemin de fer, il faut monter en surface pour ensuite redescendre vers le quai des bus ;
- l'inconfort acoustique dû à la circulation d'un grand nombre de véhicules, avec réverbération sur les parois de béton ;
- l'exposition aux gaz d'échappement pendant les temps d'attente qui peuvent atteindre 30 minutes ;
- la pénombre de ces arrêts favorisera les dégradations et les agressions.

Une telle configuration ne peut être acceptée pour un arrêt « central » qui drainera un public nombreux venant du site universitaire, du centre commercial, et de la gare terminus RER.

Nous avons proposé, sans succès, une meilleure intermodalité par l'usage du quai SNCB longeant la route, celui-ci peut accueillir d'un côté les bus des TEC et de l'autre, les trains et ce, dans la partie non couverte du tracé.

Néanmoins pour améliorer la configuration très peu conviviale retenue par le promoteur du projet, nous avons obtenu que soit inclus dans le permis d'urbanisme délivré par la ville de Ottignies LLN de :

- décorer les murs en sous-sol avec un matériau de tonalité claire et absorbant le bruit, et non avec du béton nu ;
- prévoir un éclairage de grande luminosité et de qualité (respectant les principes d'utilisation rationnelle de l'énergie) ;
- prendre les dispositions permettant aux GSM de fonctionner dans la zone en tunnel pour un éventuel appel au secours ;
- installer dans les circulations verticales de la Place de l'Accueil des caméras de surveillance avec enregistrement vidéo, raccordées au système global de surveillance des parkings ;
- déplacer les trappes basculantes à côté du bâtiment de la rue Charlemagne là où se situe l'arrêt ;
- modifier les plans des escaliers et escaliers de secours de façon à éviter les coins où un malfrat pourrait se cacher.

Cependant, nous persistons à regretter le manque d'intermodalité entre le train et le bus. Nous réitérons notre demande que la future gare de bus soit construite en bout de quai de la SNCB avec liaison directe entre les quais, dans le respect de la norme européenne EN 13816 sur la qualité des services pour le transport public de voyageurs.

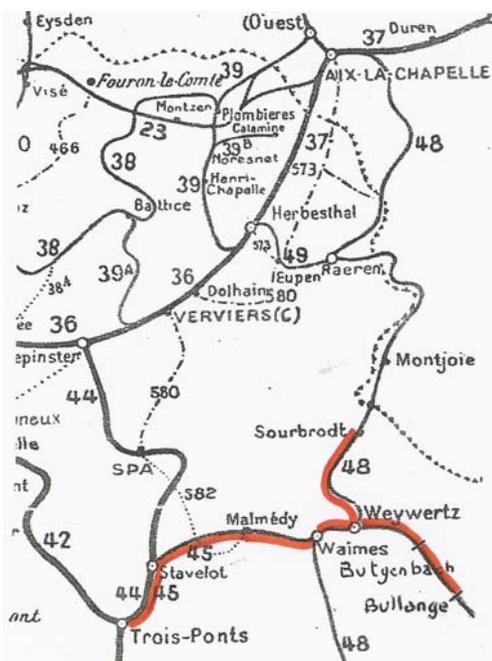
Adieu à la Vennbahn

Les associations de promotion du patrimoine et du tourisme ferroviaires, PTF et GTF, ont organisé des voyages d'adieu sur la Vennbahn.

Elles ont recueilli un beau succès de participation, au point que le GTF a été obligé, pour répondre aux nombreuses demandes, d'organiser un second voyage.

La Vennbahn, ou « ligne des Fagnes », est la ligne composée de tronçons qui subsistaient des lignes 48 et 45. Ces lignes qui serpentent dans les cantons de l'est sont d'origine prussienne. Elles assuraient la liaison entre Aachen, Trèves et Luxembourg. Après la guerre 40-45, la ligne devint entièrement belge au sud de Raeren, bien que des tronçons soient en territoire allemand.

Peu à peu cependant, le trafic ferroviaire voyageurs a disparu au profit du bus. Il ne subsistait plus qu'un trafic fret, essentiellement constitué de charrois militaires lié au camp d'Elsenborn, et de bois à destination ou en provenance de scieries riveraines.



Avec l'aide de la Communauté Germanophone, une association a fait circuler des trains touristiques en saison, mais a dû cesser cette activité, les frais ne pouvant être couverts.

La partie nord de la ligne est actuellement dévolue aux « draines » (pédalos).

Restent parcourables par les trains, les tronçons Trois-Ponts – Sourbrodt (où se trouve le quai spécialement aménagé pour l'embarquement des chars) et Trois-Ponts – Bullange (trafic de bois). (Tronçons en rouge sur le schéma ci-contre).

L'armée participait, pour des raisons stratégiques, à l'entretien de l'infrastructure.



Quelques centaines de camions seront nécessaires chaque année pour acheminer cette production pourtant stockée sur un quai longeant la Vennbahn.

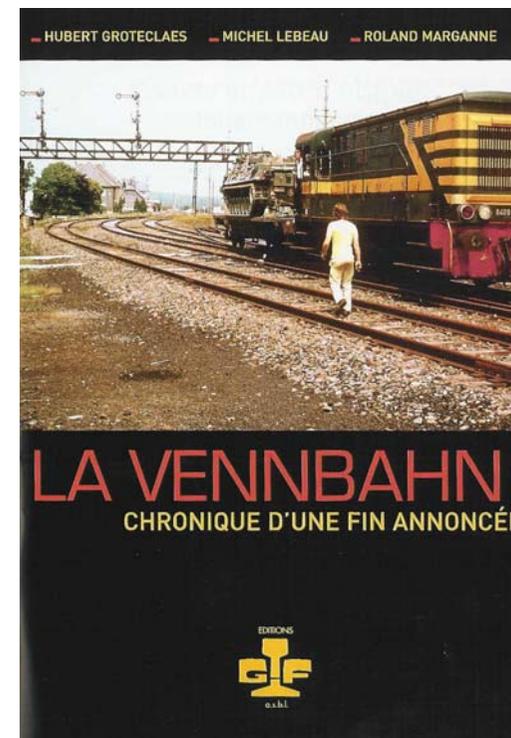
Elle vient de faire savoir qu'elle renonce dorénavant à utiliser la ligne et donc à lui allouer un subsidie. De ce fait, la ligne est condamnée puisque le trafic de bois n'est pas suffisant pour couvrir les frais de fonctionnement.

Cette nouvelle est durement ressentie par les amoureux du rail. La ligne présente en effet des particularités qui en font un véritable joyau des patrimoines ferroviaire et touristique.

L'avenir de la ligne est donc particulièrement sombre. Pourtant une liaison Trois-Ponts – Malmédy, via Stavelot, assurée avec du matériel et avec des procédures modernes, pourrait rendre des services appréciés toute l'année, à l'instar de ce que font par exemple les CFL entre Ettelbrück et Diekirch, un peu plus au sud de la ligne 42. En saison, cette liaison prolongée jusqu'à Butgenbach permettrait un accès aisé aux centres sportifs.

Le GTF a publié une remarquable étude sur la Vennbahn, dont nous recommandons la lecture à tous les amateurs d'histoire, et pas seulement d'histoire ferroviaire.

Pour recevoir cette plaquette par la poste, il vous suffit de virer 15,30 € (13,50 € + 1,80 € de frais de port) au compte 240-0380489-59 de GTF asbl éditions, B.P. 191 4000 Liège 1. En communication du virement, il suffit d'indiquer le n° de code-article : 219.



Malmédy : gare de bus et/ou gare de trains ?



Bus ou train léger ? Utopie économique ou réalisme écologique ?

Photo ACTP (28.08.2004)

Marloie : Un chancre !



Pour son image de marque, la SNCB ferait bien d'abattre au plus vite ce bâtiment.

Photo ACTP

Bus express Namur-Bastogne



Le TEC Namur-Luxembourg a lancé le premier septembre un bus express entre Namur et Bastogne, dont le trajet suit le tracé de la Nationale 4.

Cette nouvelle ligne 88 relie Namur à Bastogne en 80 minutes, du lundi au vendredi, en périodes scolaire et non scolaire, pour 3,60 euros maximum. Le service de cette ligne est assuré par deux bus Renault Ares et un bus Jonkheere Volvo de 350 chevaux.

Trois départs sont prévus de Bastogne le matin : 6h25, 7h25, 10h25 et trois l'après-midi de Namur : 12h45, 16h45 et 17h45. Il permet également de rejoindre aisément le centre de Marche-en-Famenne, en 38 minutes seulement...

Le confort de ce bus est proche de celui qu'offre un autocar. Il dispose de 49 places assises, d'air conditionné, de sièges ergonomiques, d'éclairage individuel et d'une soute à bagage.

Les sièges sont équipés de ceintures de sécurité.

Nous consacrerons un article plus détaillé au service offert par ce bus express dans nos prochaines éditions.

Photos ACTP



Fermeture de guichets par la SNCB : notre position

Nous avons publié à ce sujet le communiqué de presse suivant :

« **Fermeture de guichets** (23 juillet 2004)

La SNCB a établi une liste de 41 gares dont les guichets sont menacés de fermeture.

L'ACTP rappelle que le guichetier est la première personne que rencontre la clientèle. Il a donc plus qu'un rôle de simple distributeur de billets. La « rentabilité » d'une mission d'accueil peut difficilement être évaluée.

En tout état de cause, si la SNCB mettait cette mesure à exécution, l'ACTP demande avec insistance :

- *que des moyens soient mis en œuvre pour assurer de façon commode pour l'utilisateur, l'acquisition de toute information utile sur la situation des trains (retards éventuels), l'organisation d'un voyage tant national qu'international.*
- *que des automates permettent la délivrance de tous les titres de transports, en ce compris les titres internationaux (ligne 42, par exemple). Ces automates doivent être à clavier (et non à écran tactile), utilisables par tous (personnes à mobilité réduite) et accepter la monnaie européenne (avec retour). Les accompagnateurs ne peuvent en effet délivrer tous les titres de transport et cette mission compromet souvent leur disponibilité pour assurer la fluidité des embarquements,*
- *que lorsque du personnel est présent (chef ou sous-chef), il assure le service vente,*
- *que les locaux d'attente restent accessibles au public et qu'ils soient sécurisés (vidéo-surveillance, rondes assurées par B-Security ou par la police locale),*
- *que des synergies soient recherchées avec le secteur Horeca ou Librairie, pour assurer une présence dans le pang (point d'arrêt non gardé) et la délivrance de certains titres (abonnements),*
- *que, par la même occasion, des composteurs soient installés pour délier la clientèle de la corvée de rédaction des pass, ce qui rendrait ces produits plus attractifs. »*

Nous attirons cependant l'attention sur le fait que, dans certaines gares (Angleur, Aywaille, Boitsfort, ...), le guichetier est le seul personnel présent. Dès lors son rôle principal est d'assurer l'accueil et la sécurité (embarquement des handicapés, traversée des voies, ...).

Il ne pourrait être renoncé à ces missions sans des modifications d'infrastructure (passages sous voies, passages protégés, ...) et de matériel : matériel à plancher bas, avec rampes intégrées ou permettant l'embarquement de plain-pied avec des quais mi-hauts.

La SNCB n'a pas tenu compte de la demande clairement exprimée par les usagers et résumée dans le célèbre slogan : « le pied, c'est le plain-pied ». Bien au contraire, les derniers matériels mis en service ont des plates-formes hautes et des emmarchements rebutants (voitures M6, autorails 41) qui nécessitent l'utilisation d'accessoires pour l'embarquement des fauteuils roulants. Leur manipulation est malaisée et impose la présence d'un personnel nombreux.

La SNCB a fait des mauvais choix. Elle doit en assumer les conséquences. Les guichets ne pourront être fermés que lorsque le confort et la sécurité des usagers seront garantis.

Modification de la gamme de produits SNCB

Au premier octobre 2004, fin des restrictions horaires pour le Rail Pass et le Go Pass (précédemment : voyage uniquement à partir de 9h01 en semaine).

Le billet « seniors » est à nouveau valable le week-end. Ce billet reste interdit en semaine avant 9 heures.

Pour les longues distances, le prix des billets à 50% (billets week-end, billet « Un jour à la Mer/ en Ardenne », billet VIPO, billet familles nombreuses, ...) sera plafonné au prix d'un voyage avec un Rail Pass, soit 6,20 € par trajet simple. La carte Ozone et le Multi-Pass disparaîtront à cette même date.

La carte de réduction annuelle passera de 151 € à 100 €, la mensuelle est supprimée. La carte train annuelle sera vendue au prix de 10 abonnements mensuels, au lieu de 9 auparavant.

Tarifs TEC

Les TEC accordent une réduction de 20% aux familles nombreuses sur tous les abonnements.

Succès pour le Tram de la côte !

Il a en effet transporté en juillet et août 3,223 millions de voyageurs, ce qui représente une augmentation de près de 4% par rapport à l'été 2003. Le taux de fréquentation du tram de la côte a ainsi connu en 6 ans une hausse de 76%.

Cette croissance spectaculaire du nombre d'usagers est la conséquence de plusieurs mesures qui ont renforcé l'attractivité du tram côtier : cadence augmentée, embarquement de plain-pied, connexion train-tram à La Panne, etc.

La palme de la propreté pour la gare de Marloie

La gare de Marloie est située à la jonction des lignes 43 (Liège-Jemelle) et 162 (Namur-Arlon), sur le territoire de l'entité de Marche, dont elle est la gare principale.

Le bâtiment actuel a remplacé l'ancienne gare, détruite pendant la guerre. Il a fait l'objet d'aménagements intérieurs récents. On y trouve, par exemple, un « travel center ».



Ce qui frappe le voyageur qui débarque à Marloie, c'est incontestablement l'ordre et la propreté. Pour preuve, les toilettes sont accessibles en libre service et sont engageantes. Pas un graffiti, pas un déchet abandonné ne souille l'environnement.

Malheureusement, Marloie ne peut accueillir les personnes à mobilité réduite.

Au point de vue de l'intermodalité, un vaste parking est prévu pour les voitures et un emplacement sous abri pour les vélos qui peuvent y être cadenassés. On regrettera qu'il n'y ait pas de goulottes pour vélos le long des escaliers du couloir sous voie.



Sur les quais SNCB, on déplore l'absence de coupe-vent.

Autre regret, le tableau d'information des TEC ne donne pas de plan du réseau et il n'y a pas de feuillets horaires à disposition du public.

La maison des TEC est établie dans l'ancienne gare vicinale, qui se trouve à 300 mètres, mais rien ne l'indique.



Cette maison est d'ailleurs fermée à 16 h et le week-end, d'où l'intérêt de disposer d'informations TEC en gare SNCB. Les quais TEC sont idéalement situés sur le trottoir de la gare mais il n'y a aucun siège pour le public qui doit se résigner à utiliser les marches des escaliers en guise de siège.

Un ariбус permet de retenir les bus en cas de retard des trains.

Le tableau horaire des bus n'est pas aisé à consulter : il est établi en fonction des heures, on préférerait qu'il le soit par destinations. La liaison avec Marche devrait être mise en évidence. On regrette aussi que les tableaux horaires, tant TEC que SNCB soient placés à mauvaise hauteur ou derrière des sièges.



Il n'y a aucun plan de réseau : ni TEC, ni SNCB.

Allez donc imaginer une excursion dans ces conditions. Mais le tourisme ne paraît pas préoccuper les autorités. Il n'y a aucun panneau donnant des informations sur les promenades, les restaurants, les hôtels ou les musées de la région.

Enfin, si le voyageur peut disposer de boissons ou d'en-cas, le buffet est quant à lui fermé. Espérons provisoirement.



A signaler : l'initiative du guichetier pour la promotion de la Key-Card.



RER : Etat d'avancement

L'étude d'incidences relative à la ligne 161 (Bruxelles – Ottignies) est terminée. L'enquête publique sur la demande de certificat d'urbanisme et sur l'étude d'incidences est en cours et se clôturera à la fin de l'année.

Quatre relations « CR » (City-Rail) traversant Bruxelles sont dorénavant assurées exclusivement par des automotrices doubles renouvelées.

Ces liaisons sont les suivantes :

- Zottegem – Bruxelles – Alost
- Louvain-la-Neuve – Bruxelles – Nivelles
- Alost – Jette – Schuman – Braine-l'Alleud
- Bruxelles-Midi – Bruxelles-Aéroport

Cette nouvelle organisation baptisée START devrait donner aux voyageurs un avant-goût du RER qu'ils risquent d'attendre encore un certain temps...



Une loco type 20 dans la tranchée déjà à 4 voies à la sortie de Bxl-Luxembourg



Chantier rue du Viaduc à Ixelles : passerelle piétons et pont démoli



Pont avenue Rodin à Ixelles



Élargissement de la plateforme rue des Deux Ponts à Ixelles

Photos ACTP

Musée du Rail et de la Pierre de Jemelle

Dans une imposante bâtisse du siècle dernier, le Centre du Rail et de la Pierre, propose un voyage dans le temps.

Sur trois niveaux, des outils et objets d'autrefois, des photographies et des reconstitutions en modèle réduit permettent de découvrir les différentes étapes qui ont marqué la vie du rail dans la région.

Au sous-sol, les carrières Lhoist exposent le travail de la pierre.



© Centre du Rail et de la Pierre

Le Centre, situé à 300 mètres de la gare, est ouvert jusqu'au 1^{er} novembre, tous les jours sauf le lundi et le mardi de 13 heures à 18 heures. La visite vous coûtera 3 euros par adulte et 2 euros par enfant. Pour les groupes, il est possible de réserver toute l'année (enfants 1 euro, adultes 2 euros).

Renseignements : Avenue de Ninove, 11 à 5580 Jemelle
Tél/fax : 084/22.36.01
E-mail : centrerail@busmail.net

Fête au viaduc de Moresnet

L'ASBL « Via Gulia » organise un week-end événementiel les 2 et 3 octobre prochains au Viaduc de Moresnet, à l'occasion de l'inauguration de l'ouvrage d'art rénové. Toutes les travées ont été remplacées, assurant ainsi à ce viaduc, qui fut longtemps l'un des plus longs d'Europe, une nouvelle jeunesse.



L'Orient Express effectuera exceptionnellement un voyage au départ d'Eupen, via Liège, les Fourons, Aix-la-Chapelle et Maastricht. Un autorail du Patrimoine Ferroviaire Touristique circulera tout le week-end entre Montzen-Gare et les « Trois Bornes ». Un spectacle son et lumière se déroulera au pied du viaduc samedi soir. Animations musicales, concours de photographies et promenades en forêt figurent également au programme.

Renseignements : www.viagulia.be ou www.hombourg.be
Tél. : 087/78.50.33 ou 087/78.70.27.

Photo asbl Via Gulia

Surfer sur infotec.be : pas une sinécure !

Chouette, un site super, quadrilingue, intégrant toutes les données géographiques et des sociétés de transport de Belgique. On va pouvoir s'informer. Je fais un essai.

Je souhaite me rendre de mon domicile en province, à Bruxelles, quartier du Midi. La fenêtre de recherche d'itinéraire apparaît difficilement. Je surfe pourtant en adsl et avec une super bécane....Ouf, la page s'affiche enfin.

J'entre mon lieu de départ. Je tape les trois premières lettres de mon entité. Le nom et le code postal me sont proposés. Je valide.

Je passe à la rue : j'entre 3 lettres, puis 4, 5, 6, le nom complet: INCONNU !

Idée : je modifie la localité de départ et propose la commune dont dépendait ma rue avant la fusion des communes. Cette fois ça marche. Pourquoi l'ensemble des rues d'une même entité n'est-il pas répertorié et faut-il donc descendre à l'échelon d'une commune pour que ma rue de départ soit reconnue par le site ?

Et comment ferai-je pour la destination ? Je ne connais pas toutes les communes de Bruxelles. Essayons. J'entre "bru": "Bruxelles 1000" m'est proposé. Je valide.

Je ne connais pas le nom de la rue et aucun plan ne m'est proposé, mais je sais comment y parvenir à partir de la gare du midi.

Je coche donc "lieu public" et je tape "g": "Gare SNCB de Schuman" m'est proposé. Surprise, pourquoi seulement Schuman ? Je persévère: je tape en entier "gare SNCB de Bruxelles - Midi": "AUCUN RESULTAT" ! J'essaye Bruxelles-Central. "AUCUN RESULTAT".

Eclair de génie : je sais que la foire du Midi se tient sur le boulevard du même nom près de la gare du Midi. Je coche "rue" et j'entre "midi", je valide « boulevard du Midi ». Je passe à l'étape suivante. Attente.

La date et l'heure de départ s'entrent sans problème. Je clique sur "afficher les résultats". Attente: 45 secondes chrono et "AUCUN ITINERAIRE N'A PU ÊTRE CREE POUR LA DEMANDE" ! Je soupçonne que mon coin d'Ardenne soit inconnu.

Deuxième tentative de recherche d'itinéraire ; j'encode mon entité de départ, puis non plus ma rue, mais bien ma gare d'embarquement. Je coche "lieu public", je tape "ga" : deux gares me sont proposées, alors que l'entité en compte quatre. La mienne ne figure pas. Je tape le lieu dont la gare porte le nom : 1 lettre, 2, 3, 4, 5, le nom complet: "AUCUN RESULTAT" ! Je soupçonne encore une question de communes. J'entre le nom d'une commune en aval : je coche "lieu public" puis je tape "ga"; 2 gares apparaissent dont la mienne. Ouf.

Retour à ma destination bruxelloise, puis aux étapes suivantes. 40 secondes et j'ai une réponse. Elle me propose de descendre au Nord puis de prendre un tram 81. Mais je sais que le train proposé passe à Bruxelles-Midi. Je suis donc suffisamment renseigné. Par curiosité, je recommence l'exercice en désactivant "bus, metro et tram" comme moyen possible et de nouveau: "AUCUN ITINERAIRE N'A PU ETRE CREE POUR LA DEMANDE". Le site ne peut donc pas non plus me renseigner la gare SNCB la plus proche de ma destination.

Conclusion : Il faut connaître la géographie de Belgique jusqu'en ses moindres subtilités pour pouvoir utiliser ce site ! Je renonce. Je reprends mes indicateur et feuillets horaires.

A.L., Esneux

Cher Lecteur,

Nous déplorons comme vous les difficultés que l'on éprouve sur le site « infotec.be ». Nous les avons d'ailleurs déjà signalées dans notre précédent numéro.

Nous estimons qu'elles sont dues, pour une grande part, au fait que les concepteurs sont partis des anciennes communes, plutôt que des entités. Par exemple, si vous entrez « Liège », vous devez choisir entre « Liège 4000 », « Liège 4020 » et « Liège Sclessin (4000) ». Le choix suppose la connaissance des lieux. Le C.H.U. de Liège, est fréquenté par pas mal d'étrangers. On le trouve à ... Angleur ! Quel usager extérieur à la région liégeoise le sait ?

Il existe des entités où se retrouve plusieurs fois le même nom de rue. En entrant le nom ou le code postal de l'entité, puis le nom de rue, un menu déroulant devrait proposer toutes les rues portant ce nom en précisant la localité (voir site de la STIB : www.stib.be). En entrant « 1000 » et lieu public « gare », toutes les gares de Bruxelles devraient être proposées.

Par ailleurs, un menu déroulant plus complet devrait offrir un plus grand choix de lieux publics : les lieux touristiques de Strépy (ascenceurs), de Blégny (mines) ne sont pas proposés.

Enfin, nous regrettons qu'il ne se trouve pas de plan complet du réseau qui permettrait de visualiser les correspondances et de composer un itinéraire « randonnée ». En cliquant sur une ligne, on devrait pouvoir accéder aux schémas de lignes et aux horaires ; en cliquant sur un arrêt on disposerait de l'entrée départ ou destination.

26 - COURRIER DES LECTEURS

Le vaporetto !

Un des charmes de Liège, c'est la présence du fleuve et de ses confluent. Le transport des personnes par bateau est certes plus lent mais beaucoup plus capacitif et a un aspect ludique non négligeable. Il a été établi à grands frais un débarcadère VIP au Stade de Foot d'Ougrée pour ne servir qu'une fois. Pour la saison d'été, au cours de laquelle pas mal de touristes visitent notre ville, une liaison circulaire pourrait être établie, partant du quai van Beneden virant le pont Atlas et remontant la dérivation jusqu'à Belle-Île puis le môle de l'Union nautique, la Palais des Congrès, l'Evêché, avec une excursion au Val Saint-Lambert. On peut rêver, non?

PS : L'établissement d'un débarcadère au Val Saint Lambert serait d'ailleurs une bénédiction car TOUS les plaisanciers fluviaux s'y amarreraient le temps de la visite du plus prestigieux site de notre vallée. Aujourd'hui, ils passent devant sans même le savoir...

M. Vaillant

sur actp@skynet.be

Cela mériterait en effet une étude.

De mai à août, plus de 22.000 personnes ont apprécié la « Namourette », service de navette fluviale mis en place cet été à l'initiative de la Ville de Namur.



TEC Brabant Wallon marque un point

Je ne sais pas si c'est suite aux revendications de l'ACTP, mais j'ai remarqué que depuis peu, sur certains panneaux d'arrêt de bus (à Ottignies le long de la ligne 19 entre autres) les illisibles petits carrés gris avec lettres grises sur fond jaune indiquant les numéros et destinations des lignes ont été remplacés par des petits carrés de fond blanc, avec les chiffres et lettres très lisibles en noir. Bien ça, les TEC 😊

Stéphane, sur notre Forum : www.actp.be

Cher membre, nous vous répondons en page 12 !



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) :

SNCB :

TEC : DE LIJN :

STIB :

A renvoyer par courrier postal à ACTP, **Place des Guillemins, 17/B25 à 4000**

Liège, ou à faxer au **04/233.67.57** ou à mailer à actp@skynet.be

(Le formulaire se trouve également sur le site Internet www.actp.be)

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