



A Heimbach, et dans les localités touristiques de l'Eifel, on trouve une carte de la Région sur le quai de la gare

Avec le soutien de la Région Wallonne



Direction Générale des Transports

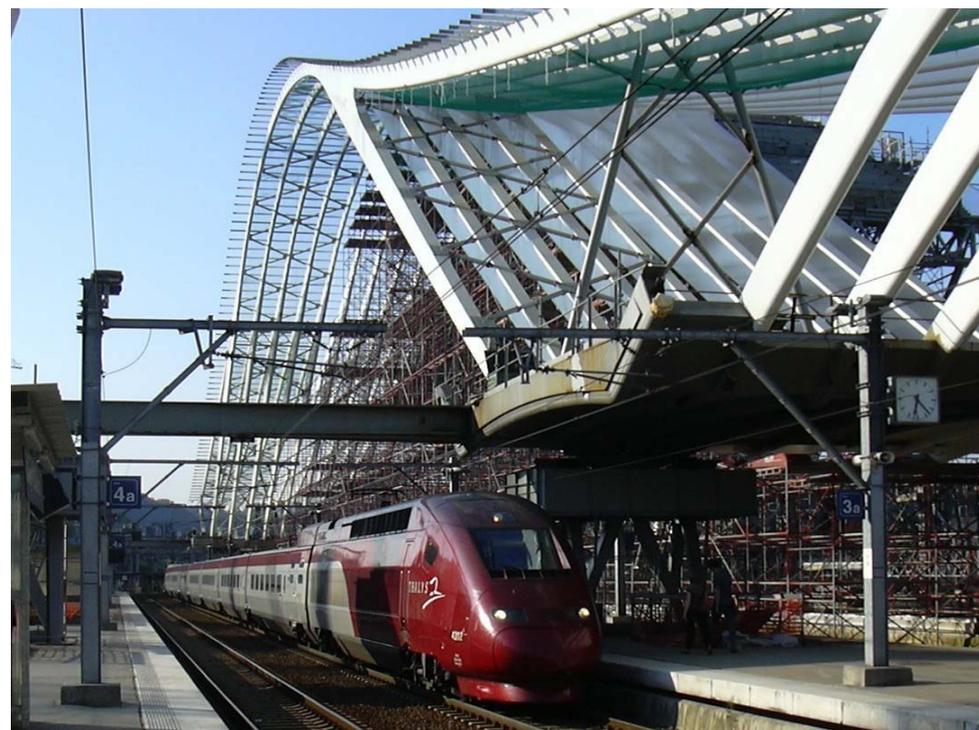
Expéditeur : ACTP a.s.b.l.  
Place des Guillemins, 17 B25  
4000 LIEGE  
Bureau de dépôt : 4020 Liège 2  
Agrégation : P302205

Belgique–Belgie  
P.P.  
4020 Liège 2  
BC 6135



**ACTP INFO**

Trimestriel Juillet - Septembre 2005



## SOMMAIRE *ACTP Info* **Juillet - Septembre 2005**

<b>Editorial</b>	<b>page 3</b>
<b>Dossier : Signalétique (2<sup>ème</sup> partie)</b>	<b>pages 4-5</b>
<b>Monter par l'avant</b>	<b>pages 6-7</b>
<b>TEC : information au public</b>	<b>pages 8-9</b>
<b>Train léger : le Ministre Vande Lanotte à Karlsruhe</b>	<b>pages 10-11</b>
<b>Au fil des rails :</b>	
➤ <b>Nouvelles des Chemins de Fer Autrichiens</b>	<b>page 12</b>
➤ <b>Quoi de neuf en Belgique ?</b>	<b>pages 13-16</b>
<b>Au fil des routes : le bus grand confort IRIZAR</b>	<b>pages 17-19</b>
<b>Courrier des lecteurs</b>	<b>pages 20-22</b>

### Photo de couverture



La charpente « Calatrava » de la gare des Guillemins compte maintenant 10 arcs montés. La plateforme de montage est libérée pour permettre le montage de 5 arcs supplémentaires. Une nouvelle poussée (de dix plus cinq arcs) est prévue pour la mi-octobre.

## **La hausse des prix du carburant.**

En une seule année, le prix du carburant a augmenté de 16% et selon les experts, il ne s'agit nullement d'un pic temporaire. Graphiques à l'appui, les analystes les plus optimistes vous montreront que l'on est encore loin des niveaux atteints lors de la crise de 1979. Quant aux réalistes, les mêmes graphiques à l'appui, ils soulignent la lente mais inexorable progression des cours.

Dans un tel contexte, les mesures de soutien envisagées (primes diverses, aide au secteur, ...) ne représentent que des solutions provisoires. Il est clair qu'une amélioration de la situation doit passer par une modification des habitudes de consommation. Espérons que les prix soient devenus assez dissuasifs pour que les décisions politiques qui s'imposent soient prises rapidement.

Si le développement des énergies propres doit rester une des priorités des autorités, il faut aussi qu'elles favorisent l'utilisation des transports en commun, particulièrement en ville où l'on consomme énormément pour rien. On sait en effet qu'un usager des transports publics consomme 3,5 fois moins qu'un automobiliste individuel lors de ses déplacements. Le véhicule particulier devrait donc au moins transporter trois passagers pour limiter le gaspillage et l'agression écologique. Or, il suffit d'observer les voitures aux heures de pointe pour s'apercevoir que, dans la plupart des cas, le conducteur est le seul occupant (le chiffre exact est de 1,33 passager par voiture).

Faut-il pour autant pointer les automobilistes comme seuls responsables ? Certainement pas. Beaucoup d'entre eux dépensent, chaque mois, plusieurs centaines d'euros uniquement pour se rendre au travail. Or, les frais de déplacement dépassent rarement les 50 euros : c'est intenable. Consommer moins ? La plupart le souhaitent. Comment ? En prenant les transports en commun ? Malheureusement, beaucoup sont « prisonniers » de la voiture, faute de transports en commun disponibles, proches et à confortables.

Espérons qu'à l'avenir, les politiques indispensables à ce changement d'habitude seront mises en œuvre. A voir les récentes fermetures de gares et de guichets ou encore la suppression de liaisons régionales (pour ne parler que de la seule SNCB), on reste perplexe...

Signalétique (2<sup>ème</sup> partie)

## Les BIV (bornes d'info-voyageurs, indicateurs de départs)

Généralement seulement présentes aux points d'embarquement importants, ces bornes sont très appréciées des voyageurs.

A quels critères doivent elles idéalement répondre ?

- Les caractères sont de grande taille, contrastés, lumineux (le rétro-éclairage n'est généralement pas satisfaisant).
- Les messages comprennent : heure actuelle (affichage permanent), numéro de ligne, destination, heure des prochains départs, retards éventuels, quai d'embarquement.
- L'affichage est permanent (pas de message parasite).
- Actualisation permanente, surtout en cas de perturbation sur le réseau.
- Bonne disposition par rapport aux usagers abrités.



Affichage idéal : complet, lisible et Bien implanté (TEC Charleroi)



Bonne lisibilité, affichage des retards et bonne disposition (réseau De Lijn)



Sur ces trois photos prises devant la gare de Liège-Guillemins, tous les défauts sont présents :

- Mauvaise lisibilité : taille des caractères trop petite, confusion possible entre 2 et 7, mauvaise luminosité et reflets gênants.
- Pas d'affichage permanent : alternance entre heure, messages parasites et départs.
- Mauvaise disposition par rapport aux abris : sur la deuxième photo, le voyageur à l'avant plan peut-il se douter que les informations affichées à une dizaine de mètres sur le quai opposé lui sont destinées?



### Un mal nécessaire...

Les TEC préparent la généralisation de la montée par la porte avant. Les composteurs sont progressivement installés près du poste de conduite et les autocollants autorisant la montée des abonnés par les portes arrière sont remplacés par d'autres interdisant la montée.

Le but poursuivi par la direction est de diminuer la fraude. Celle-ci a en effet pris une ampleur impressionnante.



*Les bus qui seront adaptés pour la nouvelle procédure porteront ce pictogramme.*

Cette mesure mérite quelques commentaires :

- En obligeant tous les passagers à composer ou à exhiber leur titre de transport et vu l'emplacement du composteur, les voyageurs monteront pratiquement en une seule file, par une seule demi porte. Il s'ensuivra un très net allongement des temps d'embarquement. La vitesse commerciale sera réduite et, si les horaires ne sont pas adaptés, les conducteurs devront encore pratiquer une conduite plus « nerveuse ». Ce qui aura un impact négatif sur le confort déjà précaire des bus.
- Le plus grave est que bon nombre de voyageurs ne seront pas encore installés (debout ou assis) au moment du démarrage, ce qui, pour les personnes âgées constituera un handicap supplémentaire. Rappelons (voir aCtp-info de juin 2004\*) que les aînés déclarent éprouver des difficultés dans l'utilisation des bus. Lorsqu'on sait les difficultés (voire l'impossibilité pour certains) que les voyageurs éprouvent à circuler dans un bus en mouvement, il est prévisible que l'occupation de l'arrière du bus sera nettement déficitaire.

- Les portes médiane et arrière, si elles restent utilisables pour la descente (mais aussi pour la montée des landaus et des voitures) seront des brèches dans lesquelles se précipiteront les resquilleurs les plus téméraires. Le conducteur ne pouvant abandonner son poste de conduite, verra-t-on le bus immobilisé jusqu'à ce que le resquilleur se décide à descendre ? Encore faut-il que le conducteur absorbé par le contrôle des titres se soit aperçu de la présence d'un importun ?
- La file d'attente devant le composteur constituera un terrain de chasse idéal pour les pickpockets.
- La direction attend aussi de cette mesure une diminution des agressions. On serait curieux de connaître sur ce point l'avis des conducteurs carolos. On sait que Charleroi, où cette mesure est appliquée de longue date, n'échappe pas à ce fléau.

Alors, faudra-t-il plus de bus pour pallier à une moins bonne occupation? Plus d'immobilisation aux arrêts pour permettre aux voyageurs de gagner l'arrière du bus ?

Il existe une autre manière de réprimer la fraude : une multiplication des contrôles qui augmenterait également le sentiment de sécurité. Il n'est malheureusement pas possible de chiffrer la rentabilité d'une telle action.

Vous trouverez plus de détails sur le folder édité par le TEC Liège-Verviers. Si vous disposez d'une connexion internet, ce folder se trouve sur notre site internet ([www.actp.be](http://www.actp.be)), rubrique « bon à savoir ».

A Bruxelles, où la mesure est également en cours d'introduction, trois associations : IEB (Inter Environnement Bruxelles), NoMo (Autrement Mobile) et BRAL (De Brusselse Raad voor het Leefmilieu) ont initié un référendum sur la question. Les avis exprimés par les usagers sont très majoritairement contre la mesure. Pour vous faire une opinion, consultez le site. <http://www.ieb.be/monterdevant/> et faites nous part de votre avis.

Quoi qu'il en soit, nous demandons aux TEC de prendre toutes dispositions pour minimiser les désagréments qui seront ressentis par les usagers.

\* : tous nos bulletins peuvent être consultés sur notre site internet [www.actp.be](http://www.actp.be)

Un peu de clarté svp

Il est fréquent que les travaux de voiries obligent les TEC à déplacer, voire à supprimer un arrêt. Ces perturbations dérangent l'exploitation et aussi les usagers.

Très régulièrement, l'emplacement de l'arrêt provisoire de substitution est signalé. Où le bas blesse, c'est dans la rédaction des avis : ils sont rédigés à l'intention des clients locaux, habitués des lieux et qui peuvent identifier la localisation de l'arrêt provisoire. Il serait souhaitable que les TEC pensent aux clients occasionnels et les aident par un message plus clair et plus précis. L'usage d'un plan ou/et d'un schéma est hautement souhaitable. Parfois, comme nous le verrons dans les exemples qui sont illustrés, une simple flèche pourrait rendre un précieux service.

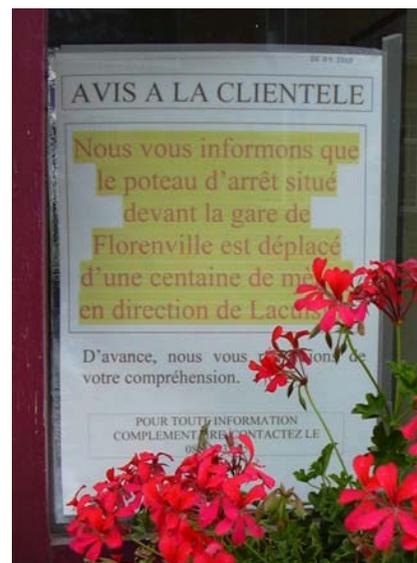
Il serait aussi souhaitable, pour l'image de marque des TEC, que le préposé à la confection des avis dispose d'une imprimante !



A Namur, cet avis est compréhensible pour les seuls Namurois. Il se trouve pourtant devant la gare.



Le Pont d'Avroy est très fréquenté par des touristes ou des étrangers à la ville. Où est la rue Saint Gilles ? Heureusement la flèche suggère une direction à prendre.



Rien n'indique qu'il s'agit d'un message des TEC !

Les fleurs font bien dans le décor mais nuisent à la visibilité. Pour un touriste, « direction Lacuisine » n'évoque pas grand'chose.

La flèche a été oubliée, elle serait utile, même si le poteau est visible à l'horizon.

Cet avis est apposé sur la fenêtre de la gare. Au nouvel emplacement, les usagers ne disposent pas d'abri (ni de sièges). En fait, il y a dans ce cas un manquement par rapport à la norme EN (pourtant obligatoire car norme enregistrée) qui traite de la qualité des connexions train-bus.



Le problème ici est qu'il existe deux bâtiments du journal La Meuse : l'un en aval de l'arrêt, l'autre en amont. Typiquement un cas où une flèche serait bienvenue.

### Le Ministre Vande Lanotte à Karlsruhe



Comme nous l'annoncions dans notre dernier bulletin, le Vice-Premier Ministre, responsable du budget et des entreprises publiques a décidé de faire la lumière sur les réticences de la SNCB à utiliser le train léger.

Première étape des investigations du Ministre : le train-tram de Karlsruhe.

Le Ministre s'y est rendu avec une délégation de la SNCB et les Ministres de la Mobilité fédéral, bruxellois et flamand. L'imposante délégation belge a pu découvrir un train-tram que nos lecteurs connaissent bien puisque nous y avons consacré des articles dans nos numéros de mars et de juin 2003.

Le Ministre Wallon n'avait pu se libérer pour cette circonstance, ce qui est regrettable puisque la Région wallonne compte des sites reconnus comme particulièrement adaptés à l'installation d'un train-tram.

Si la région de Charleroi se prête peu à la réalisation d'un tel projet en raison de la différence importante d'écartement entre les voies du réseau TEC et celui de la SNCB, l'agglomération liégeoise constitue un cas idéal :

- Possibilité d'utiliser des voies existantes encore non utilisées à pleine capacité (ligne 34 et 43).
- Possibilité de réutiliser des plates-formes de voies déferées (ligne 38).
- Possibilité des sites propres de grandes longueurs (boulevard d'Avroy).
- Le remodelage du quartier des Guillemins, les difficultés croissantes de mobilité, la situation de Liège au cœur du réseau TGV européen et la reconversion de la région sont autant de bonnes raisons pour mettre en chantier un projet moderne, profitable à tous les acteurs économiques.

Dans cette optique, on pourrait réaliser une liaison via les lignes 34 et 43, d'Herstal jusqu'au campus du Sart-Tilman via Vivegnis, Palais, Jonfosse, Guillemins, Angleur (Colonster –avec parking à installer), Botanique, CHU, amphis de l'Europe par une voie à installer le long du boulevard du Rectorat. Une variante plus intéressante consisterait à quitter le ligne 34 à Vivegnis pour se diriger vers la place Saint-Lambert et, de là, vers les Guillemins via l'actuelle

piste des bus. Cela aurait l'avantage de desservir le centre-ville, ce qui est toujours plus attractif.

Le Brabant wallon offre également des possibilités intéressantes en raison de son important développement urbanistique et de la disponibilité d'exploiter des voies ferrées peu ou pas utilisées.

Dans cette province, le train-tram ou train léger pourrait être utilisé sur l'itinéraire suivant : Tubize, Braine-le-Château, Braine-l'Alleud (ex ligne 115), Lillois, Genappe, Court-St-Etienne (ligne 141), Ottignies, Wavre, Louvain-la-Neuve.

Mais le light train, ce n'est pas seulement le train-tram. C'est aussi le train suburbain et régional, pour lequel la SNCB ne dispose pas de matériel moderne.

Le Ministre se penchera certainement prochainement sur ces aspects.



*Intégration tram-train au centre-ville: l'exemple réussi de Karlsruhe.*



*Le train-tram en gare de Karlsruhe HBF*

## Nouvelles des Chemins de fer Autrichiens

Les Chemins de Fer Fédéraux Autrichiens (ÖBB) viennent de commander 60 automotrices à quatre caisses, destinées tant aux liaisons suburbaines que régionales. C'est une nouvelle fois le célèbre TALENT, que nous avons maintes fois évoqué, qui a été retenu. Les ÖBB possédaient déjà 111 rames de ce type, le parc se montera donc à 171 unités.

Rappelons que le Talent en version diesel roule déjà à plusieurs centaines d'exemplaires sur une bonne dizaine de réseaux.

Le succès de ce véhicule est dû à son confort de haut niveau (suspension, airco, toilettes accessibles aux handicapés, large plateforme multimodale, intercirculation large, ...) mais surtout à son plancher bas et à son extraordinaire marche pied télescopique qui facilite l'embarquement quelle que soit la hauteur des quais (voir aCtp-info de septembre 2003, sur notre site : [www.actp.be](http://www.actp.be)).

La version électrique destinée aux ÖBB comprendra des engins monotension (15 kV) et des engins bitension (15 et 25 kV).

A quand des Talent bitension entre Liège et Aachen ou...sur l'Athus-Meuse ?



## Quoi de neuf en Belgique ?

- Un train « direct » Liège-Bruxelles :

C'est bien le 13 décembre prochain que le nouveau train P direct Liège-Bruxelles sera mis en circulation. Il roulera suivant l'horaire :

Liège Guillemins	↓ 7h46	↑ 17h46
Bruxelles Nord	8h39	16h51
Bruxelles Central	8h42	16h49
Bruxelles Midi	↓ 8h46	↑ 16h43

On remarquera que, si ce train fait trois arrêts à Bruxelles, il en fera un seul à Liège. Ans est pourtant une gare fréquentée quotidiennement par plus de 1000 voyageurs. Nous avons demandé que Ans soit desservi par ce train. Le succès du train P7444/8444 suffit à le justifier. La SNCB réplique que si on arrête à Ans, on devra également arrêter à Louvain.

Nous proposons une solution adaptée à ce problème « courtelinesque » : il suffit de renommer ANS, « LIEGE NORD » ou « LIEGE-ANS » (il y a bien Antwerpen-Berchem). Ainsi le contrat de gestion serait appliqué à la lettre !

- Parkings gratuits pour navetteurs :

Comme nous l'annoncions dans le supplément à notre dernier numéro, l'opération ABC est... sur les rails. Depuis le 16 août, douze gares du réseau, dont six gares wallonnes (Arlon, Andenne, Braine-l'Alleud, Huy, Jemelle et Saint-Ghislain) offrent un parking gratuit au détenteur d'une carte train (abonnement). Les clients occasionnels bénéficient d'un tarif « réduit » (3,30€ par jour). Les non utilisateurs du train paient quant à eux 13,60€ !

Le cas de Jemelle est spécial : la commune avait participé à l'installation d'un très vaste parking public et gratuit pour tous. Comme il était établi sur un terrain appartenant à la SNCB (qui construit sur autrui construit pour autrui), le cas devra être rediscuté, la commune n'entend pas renoncer au service offert à ses citoyens. Affaire à suivre donc.

De nombreuses petites gares disposent d'un parking gratuit, ouvert à tous les utilisateurs et malheureusement souvent squatté. C'est les polices locales qui devraient veiller à la bonne affectation de ces parkings. On est cependant loin du compte comme l'atteste cette photo prise sur la ligne 43 :



Le dépôt des motos et des vélos est désormais gratuit dans toutes les gares. Il reste évidemment payant en cas d'emploi de boxes sécurisés.

➤ Easy Access reporté :

Le lancement du service Internet de recherche d'itinéraire « porte-à-porte » annoncé pour début septembre, est reporté à la fin du mois.

➤ Billet senior :

Le billet senior est de nouveau utilisable le week-end sans restriction horaire.

➤ Visite du tunnel de Soumagne :

Le samedi 24 septembre, la SNCB organise une journée « portes ouvertes » au tunnel de Soumagne. Ce tunnel, le plus long de Belgique (6500 m) permettra aux trains à grande vitesse de gagner le plateau de Herve. Après avoir longé l'autoroute E40 et franchi différents ouvrages

d'art, ils rejoindront la ligne 37 aux environs de Welkenraedt, avant d'entrer en Allemagne, par la ligne actuelle améliorée. Les nombreux méandres de la Vesdre seront ainsi évités. Le temps de parcours entre Liège et Aachen sera réduit à 25 minutes.

Les visiteurs devront se rendre par leurs propres moyens à l'entrée du Tunnel située à Vaux-sous-Chèvremont. Après la traversée et ce jusqu'à 19h00, ils trouveront à Soumagne des navettes qui les ramèneront à leur point de départ.

Vaux-sous-Chèvremont est desservi par le bus 33 au départ de la place de la République Française. Ce terminus se trouve à 500 mètres de la gare de Liège-Palais. Il peut aussi être rejoint par les bus 1, 4 (arrêt St Lambert) ou 48 (arrêt Opéra) à partir des Guillemins. Pour l'occasion, le service sera renforcé.

Pour les cyclistes, la traversée du tunnel peut être faite en vélo (attention : les rollers ne sont pas admis).



➤ Marchés de Noël :

Comme nous ne paraîtrons plus avant le 20 décembre, nous vous rappelons dès à présent que les réputés marchés de Noël de Monschau et Aachen peuvent économiquement être atteints avec le billet Euregio. Les samedis, dimanches, et jours fériés, il s'agit d'un libre-parcours familial qui donne droit, à 2 adultes et 3 enfants de moins de 12 ans, de circuler toute une journée sur la plupart des TC de l'Euregio pour 13,50€. Les jours ouvrables, le billet est individuel. (Plus d'infos sur [www.actp.be](http://www.actp.be) > excursions > les marchés de Noël allemands avec l'Euregio).

## ➤ RER ligne 124 :

La Région wallonne vient d'accorder le permis unique pour la mise à 4 voies du tronçon Waterloo-Nivelles de la ligne 124. Les habitants des communes concernées ont 30 jours pour introduire des recours.

Les travaux devraient normalement débuter au début 2007. Rappelons qu'un nouveau point d'arrêt sera créé à Braine-l'Alleud-Alliance, au croisement de la ligne 124 et du Ring de Bruxelles.

Le nouvel arrêt proposé chaussée Bara à Waterloo n'a pas été retenu dans le projet actuel.

## ➤ La STIB teste un escalator intelligent :

Depuis la fin juin, un escalator réversible fonctionne à la station Eddy Merckx. Cet engin a la particularité d'être utilisable à la montée et à la descente. Il est commandé par un automate programmable qui détecte la présence de personnes désirant l'emprunter. S'il est disponible, il se met immédiatement en marche et un signal vert indique que l'on peut s'engager. Si, au contraire, il est en mouvement inverse, le signal est rouge et l'automate détecte le moment où les personnes qui l'utilisent le libèreront. Après une courte temporisation, il pourra être utilisé dans l'autre sens.

Le service rendu à la clientèle est donc doublé, à moindre frais et d'occupation de place que si l'engin était dédoublé.

Un tel système ne peut fonctionner pratiquement que si l'affluence n'est pas trop importante. Il faut quand même noter que dans le cas qui nous occupe, il y a un train toutes les deux minutes aux heures de pointe. De plus la clientèle arrive de façon aléatoire.

Pour l'avoir observé fonctionner pendant près d'un quart d'heure nous pouvons dire que les choses se déroulent sans problème. La clientèle apprécie la possibilité d'éviter la quarantaine de marches de l'escalier fixe, et ce d'autant qu'un supermarché se trouve dans les environs et que les colis sont nombreux.

Il nous est apparu clairement que dans les gares, où les cadences sont beaucoup plus faibles, un tel engin serait le bienvenu. Nous suggérons à la SNCB de faire un essai et nous proposons un site particulièrement bien adapté : la gare de Visé que nous avons présenté dans notre bulletin de mars 2005. Nous signalions à l'époque que les soixante

marches de l'escalier étaient bien pénibles à descendre avec des valises et nous souhaitons l'installation d'un ascenseur. Voici peut-être une solution certes moins performante (pas de service aux chaises roulantes) mais beaucoup moins coûteuse, donc envisageable.



*Les instructions et la colonne d'avertissement. Le feu est vert, l'escalator est libre pour la montée. En cas de franchissement d'un feu rouge, un signal acoustique rappelle les distraits (et les daltoniens) à l'ordre.*



*Le site « Eddy Merckx »*



*Le site de Visé*

### Le bus grand confort IRIZAR

Construit sur un châssis SCANIA, ce bus d'origine Espagnole a pour vocation d'assurer des relations grandes distances comme on en trouve dans le pays du constructeur. C'est le garage Collard-Lambert, concessionnaire de plusieurs lignes des environs de Bastogne (dont la célèbre Liège-Athus) qui l'a acquis. Nous fumes donc surpris de le découvrir sur la ligne 163C, Bastogne-Gouvvy.



Il paraîtrait plus logique de le voir évoluer régulièrement entre Liège et Athus, où il assure certains services. La photo que nous en publions dans notre dernier numéro avait d'ailleurs été prise à Liège.

Comme tous les bus construits sur un châssis de car, l'Irizar présente un emmarchement important : il ne compte que 3 marches mais leur hauteur est relativement élevée. Plus importante par exemple que dans l'Irisbus (voir aCtp-info de décembre 2004) qui compte 4 marches mais de moindre hauteur).

Dans un cas comme dans l'autre, l'accessibilité n'est pas un modèle du genre. Ce type de matériel étant à vocation inter-régionale, le nombre d'embarquement par kilomètres parcourus est faible. C'est la raison pour laquelle les constructeurs ne sont pas attentifs à ce point.



*Emmarchement comparé des bus Scania (Irizar) à gauche et Irisbus*



Les sièges bien dessinés sont confortables, munis de ceintures ventrales, dont le port est obligatoire mais guère pratiqué par la clientèle. Les porte-bagages nous ont paru quelques peu exigus. Ils ne sont pas équipés de parois de retenue latérale. En cas de choc, les bagages pourraient donc s'écraser vers l'avant et finalement atterrir sur la tête des voyageurs. On doit bien reconnaître que les voyageurs préfèrent disposer leurs bagages sur des sièges ou dans le couloir, où ils précarisent la circulation.

Ventilation et airco ne sont pas réglables individuellement et il n'y a pas d'éclairage individuel. Les boutons de demande d'arrêt sont à portée des voyageurs. Ils sont minuscules et

ne sont pas repérés. Par contre, le display « arrêt demandé » est de grande taille, judicieusement placé et l'accent aigu est même présent !

L'Irizar dispose d'une vaste soute à bagages, ce qui est appréciable en région touristique. Nous avons constaté que le chauffeur consent à embarquer des vélos, ce qui n'est pas le cas sur la ligne 88. Mais quid des vélos lorsque le service est assuré par un véhicule sans soute ?



En résumé, nous avons apprécié :

- Le confort des sièges.
- La présence de ceintures.
- Le silence.
- L'airco.
- La soute à bagages

Nous regrettons :

- L'absence de vitres teintées (ou de rideaux).
- L'absence de repérage des boutons d'appel.
- L'utilisation d'une seule porte.
- La conception des porte-bagages.

Enfin, nous regrettons que cet engin ne soit pas systématiquement dévolu à la plus longue ligne du pays (1011).

*L'indicateur a déjà fait couler beaucoup d'encre. La récente annonce de la SNCB de supprimer l'indicateur ravive l'esprit critique de nos lecteurs...*

La SNCB distribue gratuitement toute une série de brochures publicitaires dont l'utilité n'est pas toujours évidente si j'en juge notamment par le nombre d'exemplaires que l'on trouve dans les poubelles, ou par terre dans les gares, mais elle veut supprimer l'indicateur dont le rôle est précisément de donner des informations sur les produits disponibles.

Selon la SNCB, face à internet, il n'y aurait plus de demande suffisante pour justifier l'impression d'un indicateur. Or :

- Tout le monde n'a pas internet.
- Encore moins de monde dispose du WiFi qui n'est d'ailleurs installé que dans quelques gares et testé dans le Thalys.
- On n'a pas nécessairement envie de se promener toute la journée avec un portable.

Dans ces conditions, il me semble que l'indicateur papier se justifie toujours, mais encore faudrait-il qu'il soit proposé dans un format permettant de l'emporter facilement, ce qui est loin d'être le cas actuellement. La première chose que je fais après l'avoir acheté, c'est de le couper en deux : horaires semaine (sans la moindre utilité quand je voyage le week-end) et horaires week-end (idem en semaine), mais même ainsi, la « brique » reste bien encombrante.

Je verrais bien un indicateur en trois petits volumes : informations générales, horaires semaine et horaires week-end.

J'écris petit car quand on compare l'édition 2005 avec les éditions antérieures, on est frappé par la surface blanche aujourd'hui gaspillée. On pourrait aussi, dans le cas des horaires cadencés (comme la quasi-totalité des IR et des IC) se limiter au premier et dernier service avec la mention « idem toutes les heures ». Une autre qualité de papier (voir aussi les anciennes éditions) le rendrait plus léger.

Bref, avec un peu d'imagination, je suis certain qu'il serait possible de rendre ce document nettement plus attractif et pourquoi pas rentable mais c'est évidemment plus simple de le supprimer.

**GERARD CHEVALIER**

sur notre forum ([www.actp.be](http://www.actp.be))

Quelques suggestions pour un indicateur moins coûteux et plus attractif :

- Utiliser un papier « bible ». Le papier utilisé par exemple pour l'indicateur suisse est beaucoup plus léger que celui de la SNCB.
- Renoncer à la trichromie. Le grisé peut être une alternative. Seules les pages de couverture de l'indicateur suisse sont en quadrichromie.
- Adopter un format qui permet de glisser l'indicateur dans une poche ou un petit sac.
- Revenir au format portrait. Le format paysage est horripilant lorsque l'horaire chevauche deux pages (ligne 36 par exemple). De plus, il entraîne souvent des pertes de place.
- Mieux utiliser le papier. Il n'est pas nécessaire de répéter le schéma de ligne en tête de chaque tableau lorsque l'horaire comporte plusieurs tableaux. Sur certaines pages on ne trouve que quatre trains (ligne 144) ou quelques notes (dernières pages des horaires 161).
- Fusionner les deux indicateurs, semaine et week-end (sorry Mr Chevalier). Pour éviter toute confusion, on pourrait, par exemple, utiliser un caractère gras pour les trains qui roulent tous les jours, maigre pour les trains qui ne roulent qu'en semaine, italique maigre pour les trains qui ne roulent que le week-end. Une autre possibilité est l'utilisation du liseré.
- A quand des horaires différents pour le samedi et le dimanche ?

**VICTOR SMAL**

Sur notre forum ([www.actp.be](http://www.actp.be))

*La liaison IR Liège-Aachen est décidemment la mal-aimée de la SNCB. Elle est pourtant intégrée au réseau Euregio.*

Ce lundi 15 août, c'était une ex-Sabena qui était affectée à cette relation. Pour ceux qui ne connaissent pas ces engins, ils se caractérisent par :

- Un énorme fourgon (qui ici ne sert à rien).
- Un compartiment de 1<sup>ère</sup> classe de 32 places au lieu de 28 habituellement.
- Des sièges de 2<sup>ème</sup> classe pour la plupart nettement plus espacés que d'habitude et disposé en 2+2 avec 86 places au lieu de 152.
- Un total de 118 places assises (pour 180 dans une automotrice « normale » du même type).

Quand il n'y a pas grand monde, on peut apprécier le charme vieillot (plus de 30 ans ... seule rénovation : une remise en peinture) mais quand il y a beaucoup de monde comme aujourd'hui...

Si la SNCB voulait nous déguster de cette relation, elle ne ferait pas mieux.

**GERARD CHEVALIER**

Sur notre forum ([www.actp.be](http://www.actp.be))

*Site touristique wallon de premier plan, les lacs de l'Eau d'Heure ne sont pourtant pas desservis par les TEC.*

Ayant décidé de passer mes vacances en Belgique, je me suis enquis de savoir comment se rendre aux lacs de l'Eau d'Heure. Résultat : impossible. Ce site, par son ampleur et son équipement mériterait certainement que les TEC en assurent la desserte, au moins en période touristique.

**VICTOR SMAL**

sur notre forum ([www.actp.be](http://www.actp.be))

Ce qui est regrettable, c'est que l'offre TEC n'a pas suivi l'évolution des barrages et donc l'évolution de la demande. L'expérience du bus partant de Charleroi vers l'aqua-centre a, selon moi, connu un échec en raison du manque d'activités de l'époque. Il y a aussi le fait que la publicité autour de ce bus était quasi confidentielle. Enfin, l'idée de partir de Charleroi au lieu de profiter de la gare de Walcourt, plus proche, a eu un impact sur le coût de l'opération mais aussi sur la fréquence du bus. Aujourd'hui, la donne a changé. Il suffit de voir les embouteillages provoqués par l'attrait des barrages pour s'en rendre compte. De plus, il existe aujourd'hui un train touristique qui fait le tour des attractions des barrages. Il ne manque donc qu'un bus faisant le lien entre ce train touristique et la gare de Walcourt. Logiquement ce bus devrait connaître une clientèle certaine.

**INFOR**

sur notre forum ([www.actp.be](http://www.actp.be))



## ADDENDUM AU BULLETIN ACTP-INFO DE SEPTEMBRE 2005

### ➤ Visite du tunnel de Soumagne (page 14) :

La traversée pédestre ou cycliste du tunnel ne pourra se faire que le matin (de 10h00 à 12h30).

A partir de 14h00, des bus spéciaux emprunteront le tunnel à la montée et redescendront par la voirie.

### ➤ Birthday-ticket :

A partir du 24 septembre et jusqu'au 24 décembre, vous pourrez profiter du billet promotionnel de week-end à 5€ aller-retour (7€ en première classe), quelle que soit la distance. Seule condition : vous devez vous rendre d'une région à une autre : par exemple, de Liège (Région wallonne) à Ostende (Région flamande) ou encore de Bruxelles à Arlon. Les billets de week-end (avec réduction de 50%) et seniors (forfait à 3€) restent valables durant cette période.

### ➤ Nouveaux distributeurs :

Les accompagnateurs disposeront prochainement de nouveaux distributeurs (Ibis) pour remplacer les actuels Yvette devenus obsolètes. Les premiers exemplaires ont fait leur apparition.

Ce nouveau distributeur, plus rapide et plus performant acceptera ultérieurement le paiement par carte de crédit (Visa, ...).

### ➤ Contrat de gestion :

Ce 20 septembre, le Comité Consultatif a émis un avis sur les contrats de gestion.

Dès qu'il sera publié, il pourra être consulté sur notre site internet.

### ➤ Monter par l'avant (pages 6 et 7) :

Le Tec Liège-Verviers imposera la mesure aux usagers le 23 septembre et dès le 19 septembre sur la ligne 58. Le Tec Brabant wallon l'adoptera dès le 3 octobre. Charleroi a choisi la même date. Quant à Namur-Luxembourg, la montée par l'avant se fera sur les lignes urbaines dès le 7 novembre.



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** : vous recevez notre bulletin d'information, des invitations à participer à nos différentes activités (groupes de travail, voyages d'études...). La cotisation annuelle est de 5 euros.

○ **Membre d'honneur** : en plus de bénéficier de tous les avantages réservés à nos membres, vous désirez soutenir notre action par un appui financier. La cotisation annuelle est de 20 euros.

○ **Associations, organismes, administrations ...** : vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. Cotisation annuelle *ad libitum*.

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)**  
(Le formulaire se trouve également sur le site Internet [www.actp.be](http://www.actp.be))

La cotisation est à verser sur le compte **001-3307821-03** de l'ACTP.  
Les personnes qui paient une première cotisation au cours du troisième trimestre 2005 sont en règle de cotisation pour l'année 2006.