

L'automotrice bicourant Z 27500, version électrique de l'Autorail Grande Capacité de Bombardier, circule sur les lignes régionales françaises depuis cette année. Comme dans les versions diesel antérieures, cet AGC dispose d'un plancher bas entre les bogies d'extrémité, ce qui facilite l'embarquement et les déplacements intérieurs. Depuis peu, Bombardier propose également des versions bimodes (diesel+électrique) de l'AGC.

Avec le soutien de la Région Wallonne



Direction Générale des Transports

Expéditeur : ACTP a.s.b.l. Place des Guillemins, 17 B25

4000 LIEGE

Bureau de dépôt : 4020 Liège 2

Agréation : P302205

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



ACTP INFO

Trimestriel Juillet - Septembre 2006



ACTP (Association des Clients des Transports Publics - asbl)

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

www.actp.be 🗏 actp@skynet.be

SOMMAIRE **ACTP Info Juillet - Septembre 2006**

Editorial : les TP ont le vent en poupe 3

Développement durable : vers quelle mobilité en 2050 ? 4-5

Dossier : le metro de Tokyo 6-9

Au fil des rails 10-17

Au fil des routes 18-21

Au fil de l'eau : le Navibus 22

Bulletin d'inscription 23

Courrier des lecteurs 24-27

Photo de couverture



Depuis juin 2006, le premier Citaro LE wallon circule sur la ligne 396 Eupen-Kelmis-Vaals (voir article page 20).

EDITORIAL - 3

Les TP ont le vent en poupe

La SNCB a enregistré en 2005 une progression de fréquentation de 6%. Les TEC annoncent, pour leur part un accroissement de 12% au cours du premier semestre 2006.

Ces évolutions étaient prévisibles. Le renchérissement du coût du pétrole en est une des raisons. Et le mouvement n'est pas prêt de s'arrêter. De 2002 à 2006, le prix du baril est passé de 20 à 70 \$; certains économistes envisagent un prix de 200 \$ avant la fin de la décennie. L'accession de nouveaux états à la société de consommation (Chine, Inde, Brésil,...) a fait explosé la demande. Au même moment, on s'achemine vers des difficultés toujours plus grandes de production. A 200 \$, l'extraction des schistes bitumeux et la production de bio-carburants seront rentables. Mais on lira ciaprès un intéressant article du professeur Wautelet sur la précarité des sources énergétiques de remplacement du pétrole dans le secteur des transports.

Le recours aux TP doit donc encore s'amplifier. Les responsables promettent de s'adapter. On regrettera que, une fois de plus, il n'y ait pas eu anticipation. Les TP doivent faire des progrès en termes de confort, de sécurité, de ponctualité, de fréquence,...Cela nécessitera des investissements importants : achat de matériel, créations de sites propres, de parcs-relais,... et des délais assez longs.

On ne peut plus se contenter de solutionner les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent. Il est temps de mettre en œuvre une politique prospective de mobilité qui tienne compte des besoins des prochaines décennies.

Il faut éviter que ne se reproduisent des situations aberrantes tel le retard du RER, ou l'absence de transport de masse à Liège (qui sera dans un proche avenir une des rares agglomérations européennes dont les habitants ne pourrons profiter des commodités du tramway).

Et réfléchir à la réorganisation des réseaux de TP, à la réouverture de certaines lignes ferroviaires, à la promotion des modes doux,...

Suivant l'adage : gouverner c'est prévoir. Nos gouvernants ont du pain sur la planche !

DEVELOPPEMENT DURABLE - 5

Vers quelle mobilité en 2050 ?

Michel WAUTELET, professeur à l'Université de Mons-Hainaut

Aujourd'hui, le pétrole est la principale source d'énergie dans le secteur des transports. En 2050 au plus tard, avec la diminution des ressources pétrolières, il ne sera plus disponible. Par quoi le remplacer? A l'heure actuelle, trois solutions principales sont envisageables: les biocarburants, l'électricité et l'hydrogène.

Déjà utilisés au Brésil depuis des années, les biocarburants permettent de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre. Pour remplacer le pétrole sur la totalité du parc automobile actuel de l'Union Européenne - 270 millions de véhicules - par des biocarburants, il faudrait cultiver une superficie équivalente à deux fois celle de la France. On ne pourrait donc guère dépasser 10 à 15 % du parc automobile.

Pour les voitures électriques, les poids et l'encombrement des batteries constituent un obstacle énorme, comme le temps de charge de plusieurs heures et l'autonomie réduite. Ce n'est pas la panacée : il est exclu de parcourir Mons-Bruxelles à 120 km/h par autoroute. Pour développer valablement ce types de véhicules, il faudrait aussi construire de nombreuses centrales électriques. Les voitures électriques sont vraisemblablement des voitures de ville.

Quant à la voiture à hydrogène, les questions sont multiples, notamment celle du stockage. L'hydrogène étant un gaz très léger, il occupe énormément de volume. Soit il faut le stocker sous une pression très importante, soit il faut le combiner à un produit chimique qui réagira dans la voiture. Dans ce dernier cas, le remplissage à la pompe est exclu puisqu'il faudrait extraire le réservoir du véhicule.

Concernant la production d'hydrogène, lorsqu'il n'y aura plus de gaz naturel, il sera obtenu par électrolyse de l'eau, ceci exigeant énormément d'électricité. Si on voulait remplacer tous les véhicules actuels de l'Union Européenne par des voitures à hydrogène, il faudrait l'équivalent d'environ 240 centrales nucléaires supplémentaires. En sus, l'hydrogène est explosif et dangereux à manipuler. Les voitures à hydrogène ne pourront dès lors pas être garées dans des lieux fermés.

Il est donc clair qu'aucune des trois solutions ne permettra de faire en sorte que la voiture de demain joue les mêmes rôles que celle d'aujourd'hui. Quant aux camions, aucune des trois voies ne leur est applicable, pour des raisons de

poids, d'autonomie ou de sécurité. On s'en doute,cela signifiera des modifications drastiques des modes de fonctionnement de secteurs stratégiques de nos économies, depuis les commerces jusqu'aux industries fonctionnant en flux tendu, en passant par le tourisme, et bien d'autres secteurs.

La voiture a dessiné nos villes et campagnes. La mobilité de demain sera très différente de celle d'aujourd'hui, de gré ou de force. Le grand retour de la marche à pied, des vélos et des transports en commun est à envisager. De même que le redéploiement et le développement du rail et des transports fluviaux. De fameux défis en perspective, et des investissements majeurs.

Il est temps de commencer à y réfléchir sérieusement si nous ne voulons pas, dans quelques décennies, nous retrouver dans le mur.



Le colza dont l'huile fournit un subsitut du gazole et la betterave, dont la distillation fournit l'éthanol, subsitut de l'essence, sont deux biocarburants. Avec l'électricité et l'hydrogène, ils ne permettront pas à la voiture de demain de jouer les mêmes rôles que celle d'aujourd'hui.

Photo: http://www.fond-ecran-image.com/

Contact: Michel WAUTELET

michel.wautelet@umh.ac.be

Références :

A. NICOLAS, 2050. Rendez-vous à risques, Belin, 2004

M. WAUTELET, Notre vie quotidienne en 2050, Ediscripta, 2003

M. WAUTELET, Sciences, technologies et société, De Boeck, 2005

B. WIESENFELD, L'énergie en 2050, EDP Sciences, 2005

J.-L. WINGERT, La vie après le pétrole, Autrement, 2005

Le metro de Tokyo : des leçons intéressantes à tirer

En préambule, disons-le tout de suite : l'image du pousseur aux gants blancs du métro de Tokyo a quasiment disparu. Cela appartient à un passé où le système de transport était en développement, un passé où Tokyo ne disposait encore que d'une seule ligne de métro, la célèbre ligne Marunouchi. Les choses ont bien changé à tout point de vue et dans la bonne direction. Si le modèle de transport public de Tokyo n'est pas totalement transposable à nos villes de taille moyenne, des leçons bien utiles peuvent être tirées, en termes de gestion, de qualité, de volonté politique et d'information.

De nombreuses pages pourraient être rédigées, et illustrées par autant de photographies, à propos du système de transports publics au Japon. Ce serait là proposer un guide touristique au risque de passer à côté de l'essentiel. Dans un premier temps, il semble judicieux de présenter les différents attributs en rapport avec l'information. En outre, le réseau ferré étant très dense, nous nous limiterons au metro de Tokyo et de sa banlieue.

Contrairement à l'Europe où la gare joue un rôle clé dans le système de transport, au Japon, c'est la ligne qui est importante et c'est autour de celle-ci que gravite l'information. D'abord, chaque ligne a un nom et une couleur. Ainsi, par exemple, la couleur rouge sera toujours utilisée pour la ligne de Marunouchi, tandis que la couleur violette est utilisée pour la ligne de Hanzômon. La couleur et le nom des lignes permettent de se retrouver très facilement, en particulier dans les stations où plusieurs lignes se croisent. On notera également l'emploi de caractères latins à côté des d'un code alphanumérique pour désigner la station (probablement à l'intention des pauvres touristes occidentaux effrayés par les noms exotiques et leur représentation graphique).



La (gigantesque) station Otemachi où cinq lignes de métro se croisent est un des nœuds du metro de Tokyo. A noter: les cercles de couleurs permettant d'identifier les différentes lignes, l'emploi de caractères latins et le code alphanumérique permettant d'identifier aisément la station.



La présence de dalles podotactiles de couleur contrastée et dont le relief généreux est modifié aux endroits stratégiques (virages, bifurcations, croisements d'itinéraires, ...) est également à souligner.



Station de métro Otemachi : dalles podotactiles de couleur jaune vif destinées aux malvoyants et aveugles.

Sur les quais, une généreuse information est mise à disposition du voyageur : un plan du système de transport dans le grand Tokyo, un schéma de la ligne,

8 - DOSSIER - 9

des horaires (très généreux) pour les jours ouvrables et les jours fériés, un plan du métro de Tokyo, un plan du quartier aux alentours de la station et des indications quant à certains lieux stratégiques directement accessibles depuis la station. Les directions menant aux autres lignes sont encore visibles.



L'information sur les quais de la station Otemachi. On notera la faible surface réservée à la publicité à côté des renseignements stratégiques, ce qui est une bonne chose.

Sur les rames de metro, une bande de couleur renseigne à nouveau la ligne sur laquelle on se trouve.



Station de métro Otemachi : arrivée d'une rame circulant sur la ligne Marunouchi, reconnaissable par le liserée rouge.

Une fois à bord, les stations sont annoncées par haut parleur, et affichées audessus des portes intérieures. Et comme si cela ne suffisait pas encore, des éléments ont été ajouté aux informations murales des quais : en plus de la couleur de la ligne, non seulement on retrouve le nom de la station où l'on est « en ce moment ». mais aussi le nom de la station suivante!



Station Shinjuku-sanchôme. Comme indiqué, la prochaine station est Shinjuku.

De ces quelques lignes et illustrations, on peut tirer la conclusion suivante : la qualité et la fiabilité de l'information sont des éléments fondamentaux. Certains ingrédients peuvent sans problème être transposés à nos modes de transport. Il n'est probablement pas nécessaire d'aller aussi loin que le modèle japonais mais il y a là une source d'inspiration pour les trains, trams, métros et bus du pays. Ainsi, l'emploi de codes de couleurs pour les lignes et une numérotation simplifiée des bus en faciliterait l'identification. Assez étrangement, si l'affichage des informations par pastilles mobiles ou diodes lumineuses constitue un progrès au niveau de l'exploitation, ce n'est pas aussi évident pour l'usager : les anciens films avec code de couleur étaient visuellement très clairs et permettaient une identification beaucoup plus aisée.

En sortant un peu de ce contexte, il est également important de souligner le rôle joué par les autorités, les opérateurs et les clients dans le système de transports publics japonais : le respect de soi et de l'autre est fondamental. Cela implique le respect des opérateurs pour les passagers et vice-versa, le respect de la direction pour les employés et vice-versa. Cela exige et engendre ponctualité, propreté et honnêteté.

Benoît DEBBAUT Juillet 2006

Adaptation des horaires en décembre 2006

Mise en service des nouvelles infrastructures :

- Les deux voies classiques de la ligne 36 et les deux nouvelles voies rapides de la ligne 36N seront parcourables à 160km/h.
- La courbe de Louvain assurant la liaison entre la ligne 36 et la ligne 35 (Louvain-Hasselt) permettra des liaisons rapides entre Hasselt et Bruxelles sans entrer dans Louvain.
- Les viaducs à l'entrée de Bruxelles-Midi et les voies rapides entre Ruysbroeck et Bruxelles-Midi seront mis en service.

Principales améliorations en Région wallonne :

- Création d'une seconde relation rapide IC O entre Liège et Bruxelles. Cette relation sera amorcée à Maastricht avec arrêt à Visé et à Bressoux, le trajet de Liège à Bruxelles se faisant sans arrêt. Les trains L Liège-Maastricht seront supprimés durant la journée mais continueront à circuler le matin, le soir et le week-end (l'IC O ne circule pas le week-end) Les horaires de cette nouvelle relation seront les suivants :

Maastricht		07h07	départ toutes les heures 07 entre 07h07 et 18h07	18h07
Visé		07h18		18h18
Bressoux		07h28		18h28
Liège-Guillemins	* 06h34	07h34 07h36		18h34 18h36
Bruxelles-Nord	07h27 07h29	08h27 08h39		19h27 19h29
Bruxelles-Central	07h32 07h33	08h32 08h33		19h32 19h33
Bruxelles-Midi	07h36	08h36		19h36

★ train en provenance de Gouvy (05h07) et desservant Ans à 06h42

Bruxelles-Midi	06h24	départ toutes les heures 24 entre 06h24 et 16h24	16h24	17h24	18h24
Bruxelles-Central	06h27 06h28		16h27 16h28	17h27 17h28	18h27 18h28
Bruxelles-Nord	06h31 06h33		16h31 16h33	17h31 17h33	18h31 18h33
Liège-Guillemins	07h24 07h26		17h24 17h26	18h26 *	19h24 19h26
Bressoux	07h33		17h33		19h33
Visé	07h43		17h43		19h43
Maastricht	07h53		17h53		19h53

- ★ train à destination de Gouvy (19h58) et desservant Ans à 18h17
- Nouvelle desserte Virton-Rodange-Arlon. Du lundi au vendredi, les autorails assurant la liaison Libramont-Virton seront prolongés vers Rodange et Arlon. A Rodange, la correspondance quai à quai sera assurée vers Luxembourg et Esch-sur-Alzette. Ce service sera complété par trois trains P Virton-Luxembourg assuré par du matériel CFL. Les horaires de cette nouvelle desserte sont disponibles sur le site internet de l'ACTP (www.actp.be).
- La desserte L entre Braine-le-Comte et Bruxelles sera cadencée à la demi-heure.
- La liaison L Bruxelles-Nivelles sera prolongée vers l'aéroport par couplage avec la liaison IRo entre Bruxelles-Midi et l'aéroport.
- Un nouveau train direct Mons-Bruxelles (35 min. au lieu de 41 pour l'IC actuel) desservira, en amont, toutes les gares entre Tournai et Mons (idem dans le sens Bruxelles-Mons).

Pour les modifications en Région flamande, nous vous invitons à consulter le site internet du BTTB (www.bttb.be).

Indemnisation en cas de retards

Dans le supplément de l'aCtp-Info de juin 2006, nous vous annoncions que la SNCB et le Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques, Bruno Tuybens, avaient élaboré une réglementation visant à accorder une compensation aux voyageurs victimes de retards. Depuis le 1^{er} septembre, la SNCB dédommage en effet ses clients sous certaines conditions. Cette nouvelle mesure vise deux situations bien précises :

- 1. Les retards fréquents. Cette catégorie concernent les navetteurs et les utilisateurs réguliers qui ont subi, sur un semestre, au moins 25 retards d'au moins 15 minutes sur la même ligne. Dans ce cas, le dédommagement correspond à un bon valeur d'un montant équivalent à 10% des prix des trajets sur lesquels les retards ont été enregistrés, mais avec un minimum de 2,50€. Pour justifier le préjudice et prétendre à l'indemnisation, l'usager doit remplir, une fois tous les six mois, un formulaire disponible dans les gares et sur le site internet de la SNCB (www.b-rail.be). Le navetteur doit prendre soin d'y annexer ses différents titres de transport comme preuve du trajet effectué. Il doit aussi indiquer les dates et les heures des trajets avant d'envoyer le tout au service central de la SNCB ou de la déposer au guichet d'une gare. Il reçoit ensuite son bon valeur par courrier. Les détenteurs des cartes trains voient quant à eux leur portefeuille électronique crédité du montant de l'indemnisation.
- 2. Les retards conséquents. Ils concernent les voyageurs qui sont arrivés à destination avec un retard d'au moins deux heures. La demande d'indemnisation doit, dans ce cas, être introduite dans les 15 jours et le client reçoit une compensation, sous forme de bon valeur, équivalente à 50% du prix du trajet effectué avec un minimum de 2,50€.

La SNCB a également fixé des situations ne donnant pas lieu à des dédommagements. Figurent dans cette catégorie les retards dus à des travaux annoncés (via le site internet de la SNCB, le journal Metro, ...), les retards dus à des cas de forces majeures et ceux liés à des voyages à bord de trains internationaux (Thalys, Eurostar, ...).

Pour l'ACTP, les dispositions prises par la SNCB vont dans la bonne direction mais sont insuffisantes :

- Les retards ponctuels de plus de deux heures sont exceptionnels et souvent liés à des cas de forces majeures (catastrophes naturelles ou conditions

climatiques extraordinaires) qui ne donnent pas droit à un dédommagement. Par ailleurs, ce n'est pas sérieux de fixer le seuil de retard à deux heures alors qu'une très grande majorité des trajets sont inférieurs à 60 minutes.

- En ce qui concerne les retards fréquents, il n'est pas réaliste de contraindre les voyageurs à tenir une comptabilité précise de la durée des retards subis pendant une période de 6 mois.
- Le montant des indemnisations est insuffisant.

Contrairement à ce qu'affirme ses responsables, la SNCB n'est pas, grâce à ce système d'indemnisation, pionnière en la matière. En trafic intérieur et sur des distances courtes, nos voisins néerlandais proposent en effet une compensation de 50% en cas de retard de plus 30 minutes, et de 100% en cas de retard dépassant 60 minutes. Un tel système est non seulement mieux adapté aux durées moyennes des trajets en Belgique, mais constitue un réel incitant pour l'opérateur de veiller à la ponctualité de ses trains. Le système en vigueur aux Pays-Bas nous semble également plus commercial en cas de retards fréquents puisque, pour chaque retard, une partie largement supérieure à 10% du prix du trajet (par exemple 1/50 pour les détenteurs d'une carte) est remboursée.

La SNCB pourrait également s'inspirer du système de compensations prévu par le projet de règlement européen qui doit être adopté d'ici fin 2006. Si celui-ci ne vise, dans un premier temps, que les trajets internationaux, la volonté affichée par la Commission est bien de l'étendre à terme aux trajets nationaux.



En complétant ce formulaire disponible aux guichets des gares, nos voisins néerlandais peuvent prétendre à un remboursement de 50% de leur titre de transport dès que le train accuse un retard de 30 minutes. Au-delà d'une heure de retard, la totalité du billet leur est remboursée.

Le système ETCS

Le nouveau système de signalisation ETCS (European Train Control System) a été introduit depuis le 2 juillet sur la ligne suisse Mattstetten-Rothrist. Pour l'heure, il est utilisé uniquement en soirée mais d'ici 2007, la totalité des convois circulant quotidiennement sur cette ligne seront contrôlés par l'ETCS niveau 2.

C'est en 2002 que les CFF ont chargé Alstom d'équiper 45 kilomètres de la ligne Mattstetten-Rothrist avec l'ETCS. L'exploitation ne débute donc que quatre ans plus tard, au terme de nombreux tests et après l'équipement de quelques 468 véhicules moteurs. Plusieurs milliers de courses d'essai, impliquant simultanément jusqu'à huit trains, ont été réalisées. La stabilité et la disponibilité du système ont ainsi été constamment améliorées et plus rien ne semble désormais s'opposer à la mise en service commerciale de l'ETCS.

D'ici fin 2007, plus de vingt projets totalisant 3000 kilomètres de lignes seront équipés par l'ETCS dans dix pays. Les ministres des transports hollandais, allemand, italien et suisse ont signé le 3 mars 2006 une déclaration d'intention visant à équiper jusqu'en 2012 l'ensemble du corridor Rotterdam-Gênes avec l'ETCS. Au cours des dix prochaines années, le nouveau système remplacera les 15 systèmes nationaux actuels sur des lignes principales. L'engagement des véhicules moteurs au-delà des frontières sera ainsi considérablement simplifié.

En Belgique, c'est Transportation Systems, une division du groupe allemand Siemens, qui a décroché un contrat de 105 millions d'euros pour équiper le réseau avec le système ECTS niveau 1. Quant aux lignes à grande vitesse vers les Pays-Bas et l'Allemagne, elles seront équipées par Alstom avec l'ECTS niveau 2 d'ici fin 2013.

L'ECTS se compose de deux « modules », l'un au sol et l'autre à bord. Le module au sol transmet des informations permettant à l'ordinateur à bord, l'Eurocab, de calculer à chaque instant la vitesse maximale autorisée. Cet ordinateur freine automatiquement le train lorsque la vitesse est dépassée. Sur les lignes où il existe une signalisation latérale, les informations peuvent être transmises par des balises standards (Eurobalises) positionnées le long de la voie. On parle alors d'ETCS niveau 1. Les informations peuvent aussi être transmises par radio (GSM-R). On parle alors d'ETCS niveau 2 et il n'est plus nécessaire de maintenir les signaux latéraux. Enfin, au niveau 3, se sont les trains qui envoient eux-mêmes leur position au sol, ce qui permet d'optimiser la capacité des lignes et de réduire les équipements au sol.

Réouverture des lignes 165 et 167 Communiqué de presse du cabinet Tuybens

Le secrétaire d'Etat Bruno Tuybens est parvenu à un accord sur la réouverture des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Rodange-Athus-Arlon.

A l'instigation du Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques Bruno Tuybens, le gouvernement fédéral a décidé de libérer les moyens nécessaires permettant à la SNCB de rouvrir les lignes 165 (Virton – Rodange) et 167 (Rodange – Athus – Arlon) au transport de voyageurs. Cette décision implique que, sur les lignes précitées, les arrêts d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy seront à nouveau utilisés.

Un aspect élémentaire de la réouverture des deux lignes est la collaboration avec les autorités luxembourgeoises et la société des chemins de fer luxembourgeois (CFL). Grâce à cette collaboration, il sera possible de voyager de Virton à Luxembourg en 52 minutes.

Sur les lignes en question, 18 trains circuleront chaque jour pendant les jours de semaine. Les deux relations seront rouvertes à partir du 9 décembre. Infrabel effectuera les travaux nécessaires à la réutilisation des lignes. L'investissement le plus important consistera à rénover les quais des arrêts d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy.

Le Ministre wallon Courard a déjà annoncé antérieurement qu'il libérerait € 200.000 pour l'aménagement de 80 places de parkings dans chacun des arrêts, et ce en collaboration avec les administrations communales.

Le Secrétaire d'Etat Bruno Tuybens souligne la bonne collaboration entre la Belgique et le Luxembourg, d'une part, et entre le pouvoir fédéral, le pouvoir wallon et les administrations locales, d'autre part. « Le grand gagnant, c'est le consommateur. Grâce à la collaboration entre les différents pouvoirs politiques concernés et les sociétés de chemins de fer, nous pourrons offrir une alternative à part entière aux navetteurs transfrontaliers qui habitent dans le sud du pays, mais travaillent au Luxembourg. J'espère également que cette offre sera un fort stimulant économique pour la région.

Le 19 juillet, le Secrétaire d'Etat Bruno Tuybens a rencontré le Ministre luxembourgeois des Transports Lucien Lux, entre autres pour finaliser ce dossier, et ce dans le cadre du sommet Belgique-Luxembourg au château de Schengen.

Ainsi se termine un (trop) long combat mené par certains depuis la fermeture de la ligne : Amis du Rail, autorités locales, syndicats, ... sans oublier les 800 citoyens qui ont participé à l'enquête organisée par l'aCtp.

Premiers travaux du RER

Comme nous vous l'annoncions dans notre dernier bulletin, les travaux du RER sur la ligne 161 Ottignies-Bruxelles ont débuté le 23 août sur le tronçon de deux kilomètres entre la sortie de la gare d'Ottignies et la bifurcation vers Louvain-la-Neuve. Pour l'occasion, le ministre-président de la Région wallonne, Elio Di Rupo, et le ministre wallon des Transports, André Antoine étaient venus poser le premier coup de pelle officiel.

La ligne 161 sera mise à quatre voies durant les six prochaines années pour un budget total de 466 millions d'euros. Les deux voies centrales seront réservées au trafic rapide (trains IC-IR) et les deux nouvelles voies extérieures aux trains devant stopper aux différents points d'arrêt. L'objectif est de proposer, pour 2012, un train toutes les 15 minutes aux heures de pointe et permettre une vitesse de 160km/h.

La fin des travaux est prévue pour 2009. Plusieurs ponts doivent être élargis et une tranchée couverte aménagée pour un coût total de 35 millions d'euros. Le 28 août, les travaux ont également débutés à Hoeilaart sur les 4,6km de voies traversant la Région flamande. Ils consisteront, d'ici 2008, à étendre la plateforme ferroviaire sur 1,5km à hauteur de la forêt de Soignes pour un budget de 12 millions d'euros. Deux passerelles pour piétons et cyclistes seront aménagées au dessus du Ring et trois ponts seront élargis. Près des gares, des aménagements sont également prévus. Ainsi, Louvain-la-Neuve sera dotée d'un park and ride de 2500 places tandis qu'une nouvelle gare des bus est en construction.

Depuis le 4 septembre, les travaux du futur RER nécessitent une adaptation des horaires sur la ligne 161. Pour toutes les informations relatives à ces modifications : http://www.b-rail.be/nat/F/common/timetables4sept/index.php.



Les travaux du RER wallon ont débuté à Ottignies. La photo ci-contre montre la rampe d'accès aux voies à proximité du Bois des Rêves.

Distributeur nouvelle génération



Plus petit et plus pratique que son prédécesseur, le nouveau distributeur TER de titres de transport a fait son apparition dans les gares régionales françaises. Il délivre un nouveau format de billet (format carte à puce), recharge les cartes de transport, accepte la carte bleue, les espèces et rend la monnaie. Il présente également l'avantage de pouvoir délivrer les abonnements. Il est en outre accessible aux personnes en fauteuil roulant avec son écran incliné, aux malvoyants avec ses touches à relief et aux malentendants avec sa voix qui lit le texte affiché à l'écran. On notera que ce nouveau modèle a conservé le système de navigation par molette qui s'avère bien plus commode d'emploi que l'écran tactile des distributeurs SNCB. Il suffit en effet de déplacer le curseur avec la molette et de valider ses choix à l'aide du bouton central.

Paiement par carte à bord des trains

Grâce au nouvel ordinateur portable IBIS qui équipe quelques 2800 accompagnateurs SNCB, les voyageurs peuvent désormais payer leur titres de transport directement à bord du train au moyen d'une carte de crédit (Visa ou Mastercard). Ce nouveau service proposé aux clients de la SNCB présente l'avantage de réduire la somme d'argent transportée par l'accompagnateur pour rendre la monnaie, et donc de diminuer le risque d'agression.

SNCB : record de passagers pour le littoral

Au mois de juillet dernier, la SNCB a transporté 735.000 voyageurs vers le littoral, battant ainsi le record de 2003 lorsque 718.000 personnes avaient été transportées vers la côte belge. Les gares les plus fréquentées restent immanquablement Ostende avec 380.000 passagers arrivés et Blankenberge avec 245.000 voyageurs.

map.search : le site idéal ?

Développé par la société search.ch, filiale de La Poste suisse depuis 2004, le site internet map.search.ch propose une carte de Suisse basée sur des photographies aériennes avec fonctionnalités de navigation, zoom et recherche de lieux.

En plus d'une fonction de recherche d'adresses et de numéros de téléphone, ce site permet de visualiser l'emplacement exact des hôtels, des restaurants, des musées, des cinémas, des théâtres, des piscines, des bâtiments publics (administrations, établissements scolaires, ...), des distributeurs de billets, des magasins, des pharmacies, des stations services, des gares, des arrêts de bus et de tram, des embarcadères et des parkings.

Il suffit de placer le curseur sur le symbole de son choix pour accéder aux informations complémentaires. Ainsi, pour chaque arrêt de bus et de tram, les lignes correspondantes sont affichées avec les heures de passage dans les deux sens.

Dans la fenêtre « pop up » on peut même demander les horaires au départ d'une localité (en Suisse ou en Europe) vers le point d'arrêt sélectionné. La carte va jusqu'à afficher le nombre de places libres en temps réel dans les parkings et même la température de l'eau dans les piscines!



En positionnant le curseur sur les arrêts de bus et de tram ou sur une gare ferroviaire, une fenêtre « pop up » apparaît. Elle reprend, dans les deux sens de circulation, les prochaines heures de passages des lignes desservant l'arrêt choisi et permet un calcul d'itinéraire via le site des CEE

Map.search.ch est très facile à utiliser et particulièrement fluide. On peut facilement passer de la vue aérienne (figure 1) à la vue « carte routière » (figure 2).





figure 1

figure 2

Pour changer l'échelle, on utilise les deux boutons de la souris (gauche pour zoom+ et droit pour zoom-) et pour se déplacer sur la carte, il suffit d'utiliser les flèches du clavier ou la roulette de la souris.

Son interactivité et l'aspect unique et convivial du matériel proposé par map.search.ch lui ont valu le titre de meilleur site internet suisse en 2005.

Le moteur de recherche search.ch développe en permanence son offre pour ses 1,4 million d'utilisateurs réguliers. En plus de map.search.ch, les cinéphiles trouveront sous kino.search.ch tous les films projetés sur les écrans en Suisse. La recherche est possible par titre ou par localité. Pour les amateurs de soirées, le service de recherche event.search.ch offre une large sélection de manifestations, de fêtes et d'événements. Enfin, tv.search.ch propose de consulter la grille TV de son choix à l'horaire souhaité, par rubrique et par programme.

Un regret : dommage que le site ne permette pas de visualiser les réseaux.

Le Mercedes Citaro Low Entry

Le premier Citaro LE est arrivé en avril 2006 chez l'exploitant De Meilbloem de Tielt. Depuis, le modèle semble bien lancé chez les exploitants flamands roulant pour le compte de De Liin.



Quant au premier exemplaire wallon, il a roulé quelques mois pour la société Limex aux Pavs-Bas avant d'entrer service chez l'exploitant SADAR le 10 2006. Il roule iuin actuellement sur la ligne 396 (Eupen-Kelmis-Vaals).

Surbaissée pour faciliter l'embarquement, la partie avant du Citaro LE est fort semblable à celle des autres modèles de la famille Citaro.

A hauteur de la porte centrale, deux marches (200mm) permettent d'accéder à la partie arrière où le plancher est surélevé et incliné de 7%. La hauteur debout reste toutefois confortable étant donné le rehaussement de 300mm du pavillon. Tous les sièges de la partie arrière s'élèvent progressivement jusqu'à la banquette 5 places de la dernière rangée accessible par une marche.



Grâce aux vastes surfaces vitrées plongeant très bas. le Citaro LE est particulièrement lumineux.

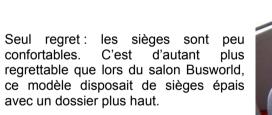
Autre avantage : les glaces latérales et le pare-brise sont réalisés en vitrage athermique.



confortables.

avec un dossier plus haut.

Les personnes à mobilité réduite apprécieront également l'emplacement handicapé équipé de boutons d'alarme et de demande d'arrêt adapté. On notera aussi la présence d'une rampe d'accès rétractable à hauteur de la porte centrale pour faciliter l'embarquement des fauteuils roulant.





Quelques chiffres

Longueur	12.040mm
Largeur	2.550mm
Hauteur	3.318mm
Hauteur d'accès porte avant	320mm
Hauteur d'accès porte centrale	340mm
Poids	11,57 tonnes
Places assises	45

22 - AU FIL DE L'EAU

Navibus: les transports publics sur l'eau

« Navibus » est le nom donné au trois navettes fluviales du réseau TAN, la société mandatée par les collectivités territoriales de l'agglomération nantaise pour exploiter et développer le réseau de transports publics.

Le Navibus « Passeur ». A quelques pas des stations de bus et de tram, ce service de bateau, pouvant accueillir 12 passagers et 4 vélos, permet d'effectuer la traversée de l'Esdre en 2 minutes et d'éviter ainsi le crochet par les ponts.

Le Navibus Loire. Pouvant accueillir 95 passagers et 10 vélos, ce Navibus permet de passer du nord au sud de l'agglomération, et vice versa, en 10 minutes. Au nord, des parkings relais sont à disposition et, de chaque côté, des correspondances avec le bus et le tram sont assurées. Du 17 juin au 1^{er} octobre, de 20h00 à minuit, le Navibus Loire effectue même un service de nuit le vendredi et le samedi.

Le Navibus Erdre. Reliant la Gare SNCF Sud à « Jonelière » (à proximité de l'Université) en 45 minutes, cette navette permet d'éviter la rupture de charge imposée par le tram. Le bateau assurant la desserte, le Jules Verne, compte 90 places avec possibilité d'accueil de 10 vélos.

C'est pour améliorer le déplacement des nantais en leur offrant une nouvelle alternative à la voiture que Nantes métropole a inauguré le Navibus Loire après l'avoir testé lors de la journée sans voiture en septembre 2000 puis, les années suivantes, pendant la semaine européenne de la mobilité.

Le Navibus Esdre répond quant à lui aux problèmes de saturation des lignes de bus et de tram desservant la partie nord de Nantes, zone où la densité de population est particulièrement élevée avec, notamment, le campus universitaire.



Le Navibus Loire a transporté 110.000 passagers en 2005. Aujourd'hui, on compte près de 500 voyageurs par jour et, avec l'augmentation de l'offre prévue pour octobre, la TAN prévoit 210.000 passagers pour 2006.



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 <u>formulaire</u> ci-dessous.

Nom :	
Prénom :	
Adresse:	
Date et signature :	
Données facultatives mais souhaitées	
Téléphone :	
Fax:	
GSM:	
<u>Ligne(s) empruntée(s)</u> :	
O TEC :	O DE LIJN :
O STIB :	

A renvoyer par courrier postal à ACTP, Place des Guillemins, 17/B25 à 4000 Liège, ou à faxer au 04/233.67.57 ou à mailer à actp@skynet.be (Le formulaire se trouve également sur le site Internet www.actp.be)

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

COURRIER DES LECTEURS - 25

La jonction Nord-Midi

A Bruxelles, la jonction Nord-Midi est un point noir du réseau ferroviaire belge

Mais pourquoi donc, s'obstine-t-on à faire passer tous les trains de Belgique par la seule Jonction Nord-Midi? Bruxelles dispose de trois autres jonctions qui sont actuellement à peine utilisées ou même pas du tout.

En effet, en plus de la jonction Nord-Midi, nous avons la ligne 28 à l'ouest sur laquelle se trouvent les gares de Pannenhuis, Simonis et Bruxelles Ouest, gares qui ont chacune une station de métro. On pourrait imaginer de faire passer tous les CityRails Termonde-Bruxelles Midi par là plutôt que par la jonction, ou les trains L Anvers-Bruxelles-Nivelles. Les gares de Simonis et Pannenhuis sont toujours en l'état, il suffit de les rafraîchir. Bruxelles Ouest doit, elle, être réaménagée je crois.

Nous avons ensuite la jonction Schaerbeek, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg, ligne 26. On pourrait y faire transiter des CityRails venant de partout mais pourquoi pas aussi des IC Anvers-Charleroi, des IC Liège-Mons avec Arrêt à Schaerbeek, Schuman, Bruxelles-Luxembourg et ensuite via la Ligne 26 vers Nivelles et Hal. Les trains P vers Namur et Luxembourg pourraient aussi avoir pour origine Schaerbeek plutôt que Bruxelles Midi.

Enfin on a aussi la ligne 26 dont les gares de Delta et Mérode possède une liaison avec le métro. Pourquoi ne pas faire passer une majorité de trains P venant de Liège, Louvain et Hasselt par là plutôt que par la jonction Nord-Midi?

Ce sera un bouleversement des habitudes mais si on veut des liaisons ferroviaires vers Bruxelles qui soient nombreuses, rapides et surtout rarement en retard, il faut assurément diminuer le trafic qui passe par la jonction Nord Midi et augmenter l'utilisation des trois autres lignes.

Pierre ROLAND

sur notre forum (www.actp.be)

Il est vrai que le trafic par la jonction est une des clés des problèmes de ponctualité, surtout aux heures de pointe. Mais je ne pense pas qu'il faille scinder les trains au Nord et au Midi. La première n'est pas bien reliée au réseau métro. La deuxième, oui, mais quand même loin d'une série de quartiers de bureaux de l'est de la ville.

Quand on voit le succès de gares comme Centrale et Schuman, il faut y faire arriver le maximum de trains! Et ne pas multiplier les correspondances, si l'on veut faire augmenter la part du train dans les déplacements. Je pense que le tunnel Schuman Josaphat est la meilleure solution. On peut y dévier de nombreux trains P pour soulager la jonction aux heures de pointe et créer des relations alternatives par l'est de la ville. Cela soulagera également le réseau de métro, saturé entre De Brouckere et Montgomery. Ce que ne permet pas la ligne 26, mal connectée et mal équipée pour recevoir de gros flux de voyageurs. Regardez la halte de Mérode! La ligne 28 est une alternative mais ne dessert pas beaucoup de quartiers (sauf Simonis) 'fréquentés' par des navetteurs. La jonction a été une horreur pour la qualité urbanistique de la ville. Maintenant que nous l'avons, utilisons cet aménagement fonctionnel!

JVBD

sur notre forum (www.actp.be)

Infolignes

En visitant plusieurs sites de sociétés de chemins de fer, dont celui de la SNCF, j'ai fortement apprécié le service "infolignes" qui informe les internautes sur l'état du trafic via la toile.

Je regrette que la SNCB, via son site internet, ne propose pas ce genre de service. Ce serait fort pratique pour les navetteurs de pouvoir jeter un oeil sur la situation du trafic sncb avant de commencer leur trajet.

Sur le site de la SNCF, tous les retard de plus de 30 minutes sont affichés, les raisons et toute autres informations utiles, aussi bien pour les TGV, les Corails, RER, etc...

En voici deux exemples :

http://www.infolignes.com et http://www.transilien.com/FR/TrfLis.htm

La création d'un tel service serait une grosse avancée pour la SNCB dans l'information aux voyageurs, surtout que la société cherche de plus en plus à vendre des billet et autres formules via le net.

vasyraal

sur notre forum (www.actp.be)

COURRIER DES LECTEURS - 27

Le retour du tram

Le tram est à nouveau en odeur de sainteté. La ville de Mulhouse ouvre des lignes de tram-train (voir le bulletin 2006/2 de l'ACTP), la ville de Luxembourg étudie la construction d'un train-tram pour relier la gare centrale au plateau du Kirchberg, la ville de Paris a aussi, depuis quelques années déjà, remis le tram à l'honneur, les villes d'Anvers et de Gand prolongent les lignes existantes vers la grande banlieue, bref le tram est un mode de transport de l'avenir. On en parle même à Liège.

Il me semble qu'en effet il faut promouvoir la construction (reconstruction) de lignes de tram. Le tram est un moyen de transport bien plus confortable que le bus, surtout si la voie est bien posée, est en site propre et si la ligne est exploitée avec des trams modernes tels que les trams Hermelijn de De Lijn.

Le tram peut transporter bien plus de voyageurs qu'un bus et sa consommation d'énergie, du fait qu'il s'agit d'un moyen de transport sur rail, est bien inférieur à celle d'un bus. Il est donc beaucoup plus écologique et s'inscrit parfaitement dans le cadre du développement durable.

Il est vrai que la construction d'une ligne de tram ainsi que son entretien est supérieur à celui d'une ligne de bus, c'est pourquoi, il convient, dans un premier temps, d'envisager la construction d'une ligne de tram dans une région à densité de population élevée afin que la ligne soit rentabilisée au maximum. Il fut un temps en Belgique où les chemins de fer vicinaux quadrillaient la totalité du pays et assuraient le transport de nombreux voyageurs. Pourquoi ne pas songer à réaménager à nouveau des chemins de fer vicinaux ?

Le tram de la côte belge qui, dans un région fortement peuplée, grâce à des tarifs avantageux et à une fréquence de passage élevée, transporte des millions de voyageurs par an, est un bel exemple de ce qui pourrait être réalisé ailleurs.

Pierre ROLAND

sur notre forum (www.actp.be)

Liège - Jonfosse, candidat favori de la poubelle d'or ?

1. Les horaires. Déplacés il n'y a pas longtemps, ils étaient avant posés sur le mur du sous terrain. Celui-ci était rendu illisible par les tags.

- 2. Les annonces par micro. Un gros progrès tellement les trains s'y ressemblent, mais des dysfonctionnements encore. Un panneau lumineux serait le bienvenu. Cela éviterait d'entendre « le train pour Herstal est annoncé avec un retard probable de 5 minutes » au moment où il arrive. Ceci dit, peu importe, les trains vont tous soit à Liège-Guillemins soit à Liège-Palais où il est toujours possible de changer de train dans un contexte plus accueillant.
- 3. Le sous terrain. Odeur prenante d'urinoir quand on le prend. Des tags dans tous les sens. On a peur de glisser sur le sol jonché de débris et d'eau (dans le meilleur des cas, quand ce n'est pas de l'urine ou du vomi).
- 4. Les abris. On ne peut s'y asseoir. Le système est un « pose fesses » à 80 cm du sol. Pour poser des bagages lourds, ce sera sur la crasse par terre. Pour les enfants aussi, donc.
- 5. La sécurité. Il m'est arrivé à plusieurs reprises de voir des junkies se « fixer » dans le sous terrain ou y « comater », de voir des boulettes d'aluminium noircies, etc ... En soirée, j'ai déjà hésité à traverser les voies plutôt que prendre le sous-terrain. Des agressions violentes y ont déjà eu lieu. Un moment, cette gare fut surveillée en soirée par un combi de police garée sur le petit parking.
- Si vous avez d'autres exemples ... Cette gare est à 300 mètres de chez moi, donc je vais systématiquement là quand je prends le train et quand je ne dois pas acheter de Pass. Mais au-delà de mon nombrilisme, il s'agit d'une halte fortement fréquentée par des écoliers, du fait de la proximité des écoles de la rue Saint-Gilles, de Jonfosse ou de la rue Saint-Laurent, en plus de nombreuses hautes écoles. Pourtant, aller à l'école ce n'est pas apprendre à se servir d'une seringue sur le trajet, non? Combien de temps encore supporter cette situation? Quelles solutions envisager (en dehors de la fermeture de cette gare)?

Axel

sur notre forum (www.actp.be)