

SOMMAIRE

L'IOT en question	2
SNCB : nouveautés en matière d'information	3
Première M5 rénovée sur les rails	4
Inauguration de la LGV3	5
Ne traversez pas les voies !	6
La réaffectation de la gare de Frameries	7
RER : nouveau schéma	8
SNCB : adaptations horaires du 14 juin	9
Que demandent les clients des TEC ?	10-11
L'avis des partis sur le service minimum	12
En bref	13-14
Courrier des lecteurs	15



© ACTP

Accident grave à Dinant

Le samedi 23 mai dernier, après avoir chuté sur la voie, un accompagnateur et un usager ont été grièvement blessés en gare de Dinant par un train qui se mettait en mouvement. Les faits se sont produits à la suite d'une altercation, au moment du départ d'un train prenant la direction de Houyet. L'accompagnateur venait d'actionner le signal indiquant au chauffeur qu'il pouvait démarrer quand a surgi un homme cherchant à monter par l'unique porte encore ouverte où se trouvait l'accompagnateur. Le démarrage étant imminent, ce dernier devait s'opposer à toute tentative d'embarquement.

Nous déplorons l'issue malheureuse de cet accident et formons des vœux pour le meilleur rétablissement possible des victimes.

L'ACTP partage l'avis des accompagnateurs quant à la suppression de la phase grise (ou phase de temporisation qui permet à l'accompagnateur de remonter à bord après avoir donné le signal de départ) lors des procédures de démarrage. Le risque induit par cette phase est inadmissible : il est anormal que les convois démarrent avec une porte ouverte et que cette porte puisse rester ouverte pendant de longues secondes (parfois des minutes) en attendant l'extinction d'un feu rouge.

Des comportements inadéquats pouvant toujours survenir (les consignes peuvent être oubliées, mal interprétées ou sciemment contournées), nous estimons qu'il faut éliminer le plus possible les situations génératrices d'accidents et faire appel aux technologies modernes (vidéo surveillance des portes, fermeture automatique, ...).

Vous trouverez dans ce numéro un article sur la procédure actuelle d'embarquement et démarrage (page 2).

L'IOT en question

Dans de nombreuses gares et points d'arrêt, le départ est donné suivant une procédure dite IOT (Indicateur d'Opérations Terminées). Cette procédure, appelée « à la marguerite » dans le jargon des cheminots, fait appel à une signalisation spéciale : l'instruction de départ est donné au conducteur par un feu blanc en rosace (ou en marguerite) qui est activé par l'accompagnateur.

Les étapes de la procédure de départ

1. L'heure du départ venue, l'accompagnateur descendu sur le quai siffle la fin de l'embarquement. Le démarrage étant imminent, plus personne ne peut monter à bord à partir de ce moment.
2. L'accompagnateur remonte dans le convoi pour fermer et verrouiller toutes les portes sauf une.
3. Par la porte restée ouverte, l'accompagnateur redescend sur le quai pour actionner un contact à clé activant l'IOT.
4. La clé tournée, le signal IOT s'allume en rouge (un point au centre du feu).
5. Après une temporisation de quelques secondes qui permet à l'accompagnateur de remonter à bord, le feu rouge est remplacé par une couronne de feux blancs. Le conducteur peut alors démarrer.
6. La porte par laquelle l'accompagnateur est monté reste ouverte pour qu'il puisse surveiller le convoi jusqu'au premier tour de roue, moment auquel la dernière porte est fermée.

Il faut signaler que le passage de la marguerite du rouge au blanc est assujéti à la situation du prochain signal en voie. Si ce signal est vert, la temporisation joue mais si le signal est rouge, ce n'est qu'après son passage au vert que la marguerite passera au blanc, autorisant ainsi le démarrage du train. Dans ce cas, le délai de démarrage peut être majoré de plusieurs secondes (voire plusieurs minutes) durant lesquelles le train est immobilisé à quai avec une porte ouverte et un accompagnateur qui refuse l'accès au train.

La procédure de l'IOT a été introduite après un grave accident survenu à La Louvière dans les années 1960. Un train avait démarré alors que le signal en voie était rouge. Une collision s'en suivit faisant une vingtaine de victimes. Dans la procédure IOT, le départ n'est donné que si la voie est libre, empêchant ainsi ce genre d'accident. A l'époque, lorsque l'embarquement était terminé, le « chef garde » devait fermer les portes une par une, en remontant tout le

train. Ces portes n'étaient pas verrouillées et un quidam pouvait très bien rouvrir une porte après le passage du garde. Il était donc utile qu'une surveillance de la rame soit faite jusqu'au moment où le train se mette en mouvement.

Les choses ont cependant évolué et depuis 2001, l'ACTP demande la révision de la procédure de l'IOT pour plusieurs raisons :

- Le matériel ayant considérablement évolué, la procédure devrait être adaptée. Sur plusieurs réseaux étrangers la fermeture des portes de certains matériels est automatique, le verrouillage étant centralisé.
- L'IOT pourrait être commandé à distance et la surveillance du convoi par vidéo pourrait être utilisée.
- Pour d'évidentes raisons de sécurité, il est anormal qu'un convoi démarre avec une porte ouverte.
- Sur les itinéraires des trains L, la multiplication des IOT augmente considérablement la durée des stationnements en gare. Dans le cas du RER, cette procédure serait inadmissible : elle ferait perdre le caractère express des liaisons.
- Plusieurs incidents ont été signalés : des départs inopinés (sans accompagnateur, ce dernier étant laissé sur le quai !) mais aussi des altercations, parfois avec coups et blessures, dont la dernière en date a été tragiquement conséquente.

La SNCB a constitué (depuis plus d'un an !) un groupe de travail qui planche sur la question. Espérons que ses conclusions ne se feront plus attendre trop longtemps.



L'IOT fait appel à une signalisation particulière. Le signal de départ est donné par un feu « en marguerite » activé par l'accompagnateur. Une fois la clé tournée, le feu affiche un point rouge qui est remplacé par une couronne de feux blancs quelques secondes plus tard. Entre les deux phases, l'accompagnateur dispose du temps nécessaire pour remonter à bord. © ACTP

Nouveautés en matière d'information

Depuis le début mois de juin, la SNCB offre à un grand nombre de clients la possibilité de tester deux nouveaux services d'information aux voyageurs : My Train Info et le service SMS 2828. Après cette phase de tests, ces deux services devraient être disponibles pour tous au 1^{er} septembre prochain.

De son côté, Infrabel, a lancé une version mobile de son site internet Railtime. Les détenteurs d'un gsm avec accès à internet pourront désormais s'informer sur le trafic intérieur.

My Train Info

Les détenteurs d'une Carte Train en cours de validité vont pouvoir s'inscrire à un service gratuit (« My Train Info ») qui avertit, avant le départ, des problèmes survenant sur leurs parcours train habituels.

Grâce à ce service, la SNCB informe gratuitement et en temps réel via sms et/ou via un gadget sur my.live.com du retard, de la suppression ou de la déviation des parcours trains habituels des clients abonnés.

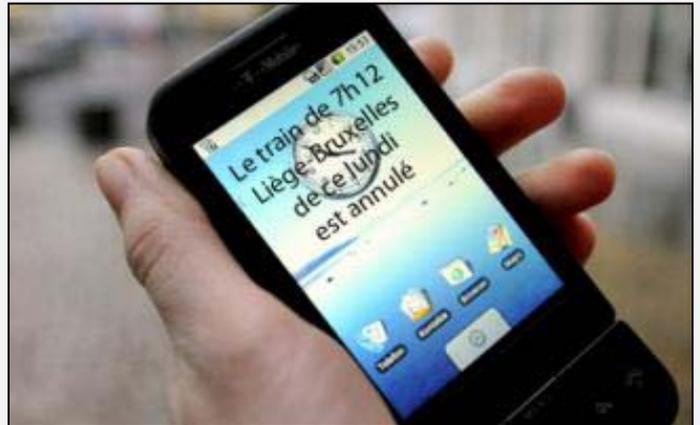
Le service « My Train Info » permet, pour 4 parcours train, de configurer à partir de combien de minutes de retard le client souhaite être informé et pour quels jours de la semaine il souhaite activer le service.

L'inscription à « My Train Info » se fait uniquement en ligne via le site de la SNCB (www.sncb.be). En se loggant sur « My SNCB », le client sélectionne les parcours trains habituels, par exemple de et vers leur lieu de travail ou leur école. Le système est flexible car l'utilisateur peut, à tout moment, modifier ses préférences : le parcours train, les périodes ou les jours de suivi, suspendre le suivi durant les vacances, ...

SMS 2828

Grâce au service SMS 2828, tous les voyageurs qui le souhaitent (et pas seulement les détenteurs d'une Carte Train) pourront, à la demande, obtenir des informations horaires actualisées sur n'importe quel voyage en Belgique.

Le voyageur envoie simplement un sms au numéro 2828 et reçoit les 3 propositions de voyage les plus rapides pour atteindre sa destination. Elles seront



complétées d'informations horaires en temps réel.

Si le client souhaite obtenir plus de détails sur une proposition avec correspondance, il envoie un nouveau sms au 2828 avec le numéro de cette proposition (1, 2 ou 3). Il reçoit alors les informations horaires complètes pour les deux parties de son itinéraire et il peut vérifier le temps de correspondance pour changer de train.

L'inscription au service se fait directement via le gsm (il ne faut donc pas s'inscrire préalablement sur le site sncb.be) et coûtera 0,60 € (coût unique). Chaque demande par sms envoyé ainsi que chaque sms reçu en réponse sont imputés sur la facture ou déduits du crédit d'appels du client à raison de 0,15 € par sms. En d'autres termes, la consultation d'un horaire ou d'une information détaillée (envoi + réception d'un sms) coûte 0,30 €.

Railtime : version pour gsm

Le 3 avril dernier, Infrabel a lancé l'application Railtime version pocket pc (<http://www.railtime/mobile.be>). Si vous possédiez un iPhone ou autre smartphone, vous pouviez déjà télécharger l'ARIpocket, version allégée de la recherche d'itinéraire ferroviaire. Désormais, avec Railtime vous serez armés pour affronter les perturbations les plus sévères (à condition, bien sûr, de vous trouver dans une zone couverte par un réseau 3G). Petit bémol : la couleur grise de certains caractères est peu lisible à l'extérieur.

Si vous avez testé Railtime et que vous souhaitez faire part de vos commentaires, Infrabel organise actuellement une enquête (cliquez sur l'onglet « Donnez-nous votre avis » en haut de la page d'accueil du site www.railtime.be).

La rénovation des rames M5

Le jeudi 7 mai, la SNCB a présenté son nouveau matériel roulant baptisé « M6 light », fruit d'une remise à niveau des anciennes voitures M5.

Les voitures à double étage M5, mises en service en 1986, offrent un confort spartiate aux usagers : des banquettes en disposition 3+2 ou 2+2, une accessibilité médiocre, pas d'espaces pour ranger les bagages, pas de porte-manteaux, pas de portes de compartiments, des WC inutilisables en gare, pas de tablettes, un espace réduit près des fenêtres à l'étage, ...

A l'avenir, grâce à un travail de rénovation réalisé par l'atelier SNCB de Cuesme et inspiré du matériel M6, les usagers pourront apprécier : des sièges individuels (en disposition 2+2 ou 1+2), des espaces de rangement, des afficheurs intérieurs, des compartiments fermés, un meilleur éclairage, des toilettes en circuit fermé et quelques prises de courant.

Une série de regrets toutefois :

- l'absence d'airco, lequel permet d'éviter l'ouverture des fenêtres et d'assurer ainsi moins de bruit et moins de courants d'air pour une amélioration substantielle du confort ;
- l'unique marche-pied a été un peu élargi mais l'accessibilité n'a pas été améliorée ;
- l'absence d'afficheurs extérieurs ;
- la taille réduite des nouvelles toilettes ;
- la mise en service commercial de la première rame rénovée a été particulièrement pénible. Le 15 mai, l'ACTP recevait ce mail d'un utilisateur :

Après à peine 4 jours de mise en service sur la ligne Mouscron - Bruxelles - Louvain, les « nouvelles » M5 reliftées commencent déjà à donner des signes de faiblesse et c'est peu dire.

Ce matin, le train 7515 a subi plusieurs avaries qui ont causé un retard. La première voiture était remplie de fumée à cause des freins (ça existait déjà dans les anciennes M5). Et dans la dernière voiture, les portes étaient bloquées (problème existant aussi dans les anciennes M5). Un signe annonciateur est d'ailleurs apparu dès le deuxième jour de mise en service puisque les portes sonnaient en cours de route.

Espérons que la SNCB tienne compte de ces remarques lors des prochaines rénovations.

Les 130 voitures M5 rajeunies porteront le nom de « M6 light » et seront principalement affectées aux liaisons entre Bruxelles et Anvers ainsi qu'à des liaisons de pointe Bruxelles-Hasselt, Bruxelles-Arlon, Leuven-Tournai et Bruxelles-Audenarde. Leur livraison s'étendra jusqu'en 2011.



La 1^{ère} rame M5 rénovée en gare de Leuven

© ACTP



Même devant un quai haut (ici en gare de Leuven), l'accessibilité est mauvaise vu la hauteur à franchir.

© ACTP



Vue intérieure (niveau inférieure) d'une voiture M6 light. Le confort des sièges a été sensiblement amélioré. Ils sont désormais individuels et en disposition 2+2 (auparavant, 2+3). On regrettera toutefois leur placement sur estrade.

© ACTP

Inauguration de la LGV3

Depuis le 14 juin 2009, les ICE empruntent la ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande, permettant ainsi de relier Bruxelles-Midi au centre de Francfort en 3h12 (au lieu de 3h31 auparavant) et Bruxelles à Cologne en 1h57 (contre 2h16 avant).

Reliée aux LGV 1 (Bruxelles-frontière française) et LGV 2 (Louvain-Ans), la ligne à grande vitesse entre Chênée et l'Allemagne constitue le dernier maillon du réseau ferroviaire à grande vitesse en Belgique. Sa mise en service commercial permet d'améliorer et de renforcer les relations directes entre Paris, Bruxelles et l'Allemagne.

Chaque jour, trois ICE (InterCity Express) relient Bruxelles à Francfort, desservant également Liège, Aix-la-Chapelle, Cologne et l'aéroport international de Francfort.

Fin 2009 (le 14 décembre), 6 Thalys par jour relieront Bruxelles à Cologne en 1h47, au lieu de 2h16 aujourd'hui, et Paris à Cologne en 3h14, contre 3h50 aujourd'hui. Pour rappel, depuis janvier 2009, Thalys rénove toutes ses rames et les équipe du nouveau système de signalisation d'interopérabilité européenne (ERTMS) indispensable à la circulation sur les LGV 3 et LGV 4 (vers les Pays-Bas).

Le vendredi 12 juin, soit deux jours avant la mise en service commerciale, Infrabel a mis les petits plats dans les grands pour l'inauguration. Un espace de réception et de spectacle a en effet été aménagé en plein cœur du tunnel de Soumagne où un Thalys et un ICE stationnaient côte à côte pour l'occasion. Il faut dire que l'instant était historique puisqu'il clôturait 15 ans de travaux en matière de ligne à grande vitesse pour relier les frontières française, hollandaise et allemande.



12 juin 2009 : inauguration de la LGV 3 dans le tunnel de Soumagne © ACTP

La LGV 3 quitte Liège en direction de l'Allemagne via les voies de la ligne 37 (Liège - Verviers - Welkenraedt - Aix-la-Chapelle) jusqu'à Chênée où la vitesse maximale atteint 160 km/h. En gare de Chênée, une bifurcation a été construite pour scinder la LGV de la ligne 37. Plus loin, la LGV traverse la Vesdre puis l'entité de Vaux-sous-Chèvremont (commune de Chaudfontaine). Etant donné la courbe de la ligne, la vitesse à cet endroit sera de 180 km/h. Entre la sortie de l'agglomération et le plateau de Herve, la LGV est construite en tunnel (Tunnel de Soumagne long de 6,2 km) et la vitesse atteint les 200 km/h. Lorsque la LGV revient en surface, dans le hameau d'Ayeneux (commune de Soumagne), la ligne coupe des petites vallées ainsi que des routes locales et régionales. C'est pourquoi un grand nombre d'ouvrages d'art ont dû être construits à cet endroit. A hauteur de José (hameau de la ville de Herve), la LGV longe l'autoroute E40 jusqu'à Walhorn en coupant notamment l'échangeur autoroutier de Battice. Elle rejoint ensuite la ligne 37 juste avant le viaduc de Hammerbrücke qui a été entièrement renouvelé. Le dernier tronçon entre le viaduc de Hammerbrücke et la frontière allemande comprend encore 2 km parcourables à une vitesse de 160 km/h. (Source : Tuc Rail)



17 juin 2009 : ICE sur la LGV 3 (kilomètre 124, lieu-dit « Trou-du-bois » à Thimister) © ACTP

Ne traversez pas les voies !

Traverser les voies ferrées sans respecter la signalisation est irresponsable et interdit. Chaque année, ce comportement occasionne des dizaines d'accidents. Le 30 mars dernier, Infrabel a lancé une campagne nationale de sensibilisation au danger de traverser les voies. Malheureusement, compte tenu de la situation dans certains points d'arrêt, cette initiative s'avère insuffisante.

Dans certains points d'arrêt non gardés équipés de quais bas et ne disposant pas d'un accès commode à l'un ou l'autre quai, les usagers traversent parfois les voies afin d'éviter un détour contraignant. A plusieurs reprises depuis 2003, l'ACTP a déjà souligné ce problème pour le PANG d'Hamoir où la plupart des voyageurs (et certains riverains) franchissent les voies au lieu de marcher jusqu'au passage à niveau voisin pour passer en toute sécurité d'un quai à l'autre. Loin de se limiter à Hamoir, les exemples de traversées « sauvages » sont nombreux. Dans certains cas, la situation est particulièrement préoccupante en raison de l'absence de visibilité et du passage de trains IC à vitesse élevée (voir la photo de l'arrêt « Pont de Seraing » ci-contre).

Si la campagne d'Infrabel est indispensable pour sensibiliser la clientèle au danger de la traversée des voies, il faut rappeler que les améliorations les plus efficaces sont celles qui portent sur le matériel, les comportements à risque ne pouvant être totalement éradiqués. Dans de nombreux points d'arrêt, l'installation de passages à niveau pour piétons entièrement équipés (barrières, feux, croix de Saint-André et sonnerie) permettrait de remédier à cette situation préoccupante. Cette solution s'avère en effet moins contraignante pour les usagers qu'un passage souterrain ou aérien. Elle est par ailleurs moins coûteuse.



Chaque jour, plusieurs étudiants n'hésitent pas à franchir les voies au point d'arrêt « Pont de Seraing ». Si rien n'excuse leur imprudence, il faut toutefois reconnaître que le détour qui leur est imposé pour passer d'un quai à l'autre est particulièrement contraignant (voir ci-dessous). © ACTP



Passage pour piétons entièrement sécurisé (barrières, feux et sonnerie) à l'ancien point d'arrêt d'Eijsden (Pays-Bas). © ACTP



L'affiche de la campagne de sensibilisation d'Infrabel © Infrabel

La réaffectation de gare de Frameries

Après les exemples de reconversion des gares de Houyet et de Statte (voir aCtp-Info de décembre 2008 et de mars 2009), c'est avec la gare de Frameries que nous poursuivons notre tour des gares fermées puis réaffectées. Inauguré le 9 mai dernier, l'ancien bâtiment vient d'être réaménagé en espace de production musicale.

Après bien des tâtonnements, la commune de Frameries s'est lancée dans un projet hors du commun : aménager un espace réservé à l'activité musicale, culturelle et associative dans le bâtiment de la gare jusqu'alors inoccupé.

Inauguré en grande pompe le 9 mai dernier, l'espace intègre des salles de répétition, une régie technique, un local de stockage de matériel et un bureau administratif de gestion.

Comme toute salle des pas perdus qui se respecte, celle de la gare Frameries résonnait fortement : l'un des premiers soucis a donc été l'insonorisation. Les murs et le plafond ont été recouverts d'une mousse spéciale et des transformations internes ont été réalisées. Au total, une enveloppe de 52.000€ a été attribuée à la commune par la Région wallonne pour réaliser les différents aménagements.

Les jeunes groupes qui cherchent un lieu où répéter sans déranger les voisins pourront disposer du hall. Quant à l'ancienne salle des guichets, plus petite, elle deviendra un studio d'enregistrement.

Le bâtiment sera donc occupé quasi quotidiennement ce qui permettra peut-être de résoudre les problèmes de dégradation (notamment sur le parking) en raison de l'isolement relatif de l'endroit. Par ailleurs, un gros événement annuel est déjà prévu : il s'agira d'une fête de la musique en été sur la grande esplanade, là où se trouvent le parking, les arrêts de bus et les espaces verts.

Le projet est placé sous la direction du Centre culturel de Frameries (qui assure la gestion du lieu) et est piloté par « L'envol des Cités », un concours musical désormais bien connu et organisé à l'échelle de toute la province de Hainaut (6 villes en 2009).

Malgré cette réaffectation en espace dédié à la musique, une salle d'attente subsiste pour les voyageurs. Lors de notre visite, cette dernière était malheureusement inaccessible.



La gare de Frameries. Au centre, le bâtiment réaménagé et à droite, la salle d'attente voyageurs. © ACTP



Lors de notre visite, la porte de la salle d'attente était fermée. Personne à la commune de Frameries ou à la SNCB n'a su nous dire si cette situation était fréquente. Impossible dans ces conditions d'évaluer le confort d'attente réservé à la clientèle.

© ACTP

Pour information

- Fermeture des guichets : le 1^{er} juillet 2005 (comme Assesse, Aywaille, Court-St-Etienne, Flémalle, Naninne et Statte)
- Embarquements : 424/jour en 2005
504/jour en 2007 (dernier comptage)
- Pas de desserte le week-end



RER : nouveau schéma



La SNCB vient de sortir un nouveau schéma des futures liaisons RER.

Pour mémoire, les travaux d'infrastructure liés au RER seront terminés au plus tôt en 2016 pour Bruxelles-Ottignies et en 2018 pour Bruxelles-Nivelles. Aussi, tant le schéma des dessertes que le nombre de celles-ci feront encore l'objet de nombreuses modifications.

Il y a toutefois dans le dernier schéma proposé un point totalement inacceptable puisque les gares de Waterloo, Rhode Saint Genèse, Linkebeek, Uccle (Calevoet), Uccle (Stalle) et Forest-Est ne seront plus reliées à Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord mais bien à Bruxelles-Ouest. Cette liaison ne présente aucun intérêt pour les voyageurs embarquant à ces gares. La plupart de ceux-ci rejoignent en effet une activité au centre ville et, d'autre part, ils n'auraient plus accès aux correspondances avec les autres lignes du réseau.

Ainsi, un voyageur se rendant de Waterloo à la mer ou à Paris devrait descendre à Bruxelles Ouest et prendre le métro de cette station vers Bruxelles-Midi. C'est aberrant !!!

Il faut donc impérativement une liaison RER entre Nivelles, Braine l'Alleud, les gares précitées et Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord.

Les adaptations horaires depuis le 14 juin

Comme chaque année à la même période, la SNCB a procédé à des modifications horaires. Les régions de Bruxelles, Charleroi, Liège et Namur sont les plus concernées. En Flandre, quelques changements horaires ont eu lieu dans les régions de Louvain, Anvers, Hasselt, Courtrai et Denderleew.

Région de Bruxelles

En semaine :

- Le train IC K Gand-Saint-Pierre (21h08) – Bruxelles-Midi (22h08) – Genk (23h48) part 5 minutes plus tard de Bruxelles-Midi et arrive à Genk à 23h52.
- Le train Ir i Bruxelles (21h48) – Louvain (22h42) – Landen (23h10) voit son horaire modifié entre Louvain et Landen. Départ de Louvain à 22h46 et arrivée à Landen à 23h14.

Le week-end :

Les trains IC I Bruxelles – Malines – Anvers-Central voient leur horaire modifié entre Bruxelles et Malines. Bruxelles-Midi (h33) – Bruxelles-Central (h36/.h37) – Bruxelles-Nord (h40/.h42) – Vilvorde (h49/.h50) – Malines (h58/.h00) – Anvers-Berchem (h16/.h18) - Anvers-Central (h22).

Région de Charleroi

- Suite à d'importants travaux de modernisation de la ligne « Charleroi-Sud – Couvin » entraînant des mises à simple voie, la priorité a été accordée aux correspondances en gare de Charleroi-Sud en heures de pointes matinale (vers Bruxelles et autres lignes), vespérale (vers Couvin). Durée estimée de ces modifications : de juin 2009 à juin 2010.
- Suite à d'importants travaux de modernisation de la ligne « Charleroi-Sud – Erquennes » et à la réfection des ponts sur la Sambre, certains trains voient leur horaire modifié.

Région de Liège

En semaine :

- Le train ICA part 3 minutes plus tard de Bruxelles-Midi (17h00) – Bruxelles-Central (17h04) – Bruxelles-Nord (17h09) – Louvain (17h28) – Liège-Guillemins (18h03). Au départ de Liège-Guillemins vers Eupen son horaire reste inchangé.
- Le train P 8401 part 2 minutes plus tard de Bruxelles-Midi (16h57) – Bruxelles-Central (17h01) –

Bruxelles-Nord (17h06) – Louvain (17h25) – Tirlemont (17h38) – Waremme (18h00) – Ans (18h25).

- Les trains IC O Bruxelles – Louvain – Landen – Liège-Guillemins – Maastricht qui partaient de Louvain à 9h32 et 12h32 ne transitent plus par Louvain. Ils quittent Bruxelles 19 minutes plus tard et leur temps de parcours est réduit de 19 minutes
- Les trains IC O Maastricht – Liège-Guillemins – Landen – Louvain – Bruxelles qui partaient de Louvain à 10h30 et 13h30 ne transiteront plus par Louvain. Ils arrivent à Bruxelles 19 minutes plus tôt et leur temps de parcours est réduit d'autant.
- Deux trains IC O Bruxelles – Liège-Guillemins – Maastricht partent de Bruxelles-Nord à 11h14 et 14h14, soit 19 minutes plus tôt. Ils transitent par Louvain (11h30/11h32) et (14h30/14h32) – arrivée à Liège-Guillemins à 12h19 et 15h19 (inchangée). Leur temps de parcours est donc allongé de 19 minutes.
- Les trains IC O Maastricht – Liège-Guillemins – Bruxelles qui partent de Maastricht à 10h09 et 13h09 transitent dorénavant par Louvain à 11h28 et 14h28. L'arrivée à Bruxelles est retardée de 19 minutes et leur temps de parcours est allongé d'autant.
- Le train ICO Gouvy (05h09) - Liège-Guillemins (06h37) est avancé de 2 minutes Gouvy (05h07) – Liège-Guillemins (06h35). Son horaire reste inchangé entre Liège-Guillemins (06h39) et Bruxelles-Midi (07h36).

En semaine et le week-end :

Le tronçon Marloie – Jemelle est temporairement mis à voie unique entre 09h00 et 16h00. Afin de laisser passer les trains de la relation ICJ Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg, dans le sens Liège – Jemelle, les trains stationnent 12 à 15 minutes en gare de Marloie. Dans le sens Jemelle - Liège, les trains quittent Jemelle 12 à 15 minutes plus tôt et stationneront en gare de Marloie.

Région de Namur

En semaine et le week-end :

Suite à des travaux d'infrastructure entre Ottignies et Louvain-la-Neuve-Université, un tronçon de la ligne est temporairement mis à voie unique. Le temps de parcours entre Ottignies et Louvain-la-Neuve-Université est allongé d'une minute. L'horaire de certains trains est modifié. Les correspondances sont toutefois maintenues.

Que demandent les clients des TEC ? (mise à jour 2009)

En 2008, la fréquentation des TEC a connu une croissance spectaculaire. Plusieurs lignes nouvelles ont été ouvertes, suburbaines, en général, ordinaires, Conforto, Rapido, mais aussi Proxibus. Des nouveaux matériels ont été mis en service : Citaro G II (Mercedes), Citelis (Iribus), New AG300 (VanHool), ... Dans quelle mesure ces matériels répondent-ils aux attentes de la clientèle ?

En général, on peut constater une légère amélioration du confort. Quelques bémols doivent toutefois être soulignés. Dans le détail :

- Les moteurs sont souvent plus puissants, tout en étant plus souples et moins polluants. La plus belle réalisation est celui du Citelis.
- Les transmissions sont restées ce qu'elles étaient : très souples pour les Citaro et les Citelis, moins en ce qui concerne les VanHool.
- Les sièges ne marquent aucune amélioration. Dans l'AG300, c'est même le contraire : leur confort est nettement dégradé. L'épaisseur des sièges allemands ou français est adaptée aux voiries de ces pays. Les sièges du VanHool choisis par la SRWT ne sont pas adaptés aux voiries belges. En plus, ils ne sont pas déversés : ils sont rigoureusement plats et on glisse vers l'avant du siège lors des freinages énergiques. Enfin, les accoudoirs sont, dans certains, cas tout à fait symboliques : ils sont tellement petits qu'il n'assurent pas de retenue latérale dans les virages.
- Toujours à propos des sièges, l'ACTP rappelle qu'un sondage effectué auprès de 700 personnes a mis en évidence (85% des sondés) leur préférence pour des sièges revêtus de polyester, pour des raisons évidentes d'hygiène. Des garnitures de sièges en polyester sont plus faciles à entretenir que des garnitures textiles dont sont équipés les trois modèles évoqués ici.
- Les boutons de demande d'arrêt et d'alarme sont toujours aussi disparates (couleurs des socles, dénominations, disposition, ...) ce qui peut provoquer des confusions. On notera toutefois la bonne disposition des boutons du Citelis (dont certains sont réservés aux PMR) et la mention « arrêt demande » sur ce même Citelis, beaucoup plus suggestive que les simples feux des AG300 et que la mention « stop » des Citaro.
- Concernant l'aération, seuls les Citaro sont équipés d'un plafond diffusant, ce qui est un plus au vu du

mauvais usage qui peut être fait des trappes de toiture. Une fois de plus, on ne peut que regretter l'absence d'airco dans tous ces nouveaux bus.

- Les rétroviseurs extérieurs prennent de plus en plus d'ampleur. Par leur taille et leur disposition, ils empiètent largement sur le quai d'embarquement à hauteur des têtes des voyageurs. Conscient des risques d'accident, certains TEC ont appliqué sur ces rétroviseurs un autocollant de couleur vive. Cette mesure n'élimine toutefois pas complètement le risque d'accident.
- Plusieurs bus récents circulent sur des lignes sous SAE (système d'aide à l'exploitation) mais ne sont pas équipés d'afficheurs intérieurs pour l'annonce des arrêts.

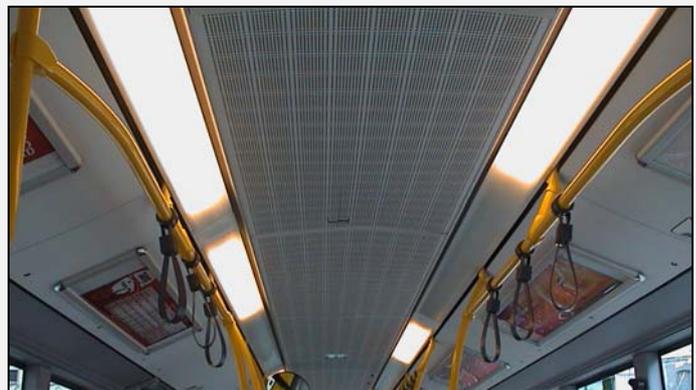
Sans rapport avec le matériel roulant, deux points importants qui ne figuraient pas dans nos revendications antérieures sont encore à signaler :

- A ce jour, nous n'avons pas noté d'amélioration sensible quant à la souplesse de la conduite et la qualité des accostages.
- L'information disponible sur infotec reste toujours aussi lacunaire, particulièrement en cas de perturbations.



L'entretien des sièges en textile est difficile. Les clients préfèrent d'ailleurs les sièges en polyester, plus hygiéniques (évitent l'accumulation des poussières et autres salissures) et d'un entretien plus aisé.

© ACTP



Le plafond diffusant du Citaro assure une ventilation sans courant d'air

© ACTP



AU FIL DES ROUTES



Mercedes Citaro G II

Photo : <http://tec-charleroi.skyrock.com>

- + Plafond diffusant pour la ventilation
- Freinage silencieux
- Sièges peu confortables



Irisbus Citelis © ACTP

- + Boîte de vitesse souple
- Plate-forme PMR, landaus
- Rampe d'accès PMR
- Boutons adaptés au PMR
- Mention « arrêt demande »
- Moteur Euro 5
- Freinage silencieux
- Ventilation
- Rétroviseur empiétant sur le quai
- Sièges peu confortables



Vanhool New AG 300

Photo : Benjah

- + Freinage silencieux
- Rétroviseur empiétant sur le quai
- Sièges peu confortables
- Suspension



L'avis des présidents de partis sur le service minimum

Ces derniers temps, les actions de grève ont repris au TEC, parfois de manière sauvage. A la veille des élections, nous avons voulu interroger les présidents des 4 principaux partis wallons pour connaître leur avis sur ces mouvements et sur l'éventualité d'établir un service minimum. Trois d'entre eux nous ont répondu.

Votre parti condamne-t-il tout arrêt de travail sauvage prenant les usagers des transports publics en otages ?

Oui. Le droit de grève est une arme indispensable dans les relations entre les travailleurs et les employeurs. Mais c'est une arme ultime. Elle doit être utilisée uniquement en cas de blocage des négociations entre interlocuteurs sociaux. Elle fait l'objet d'un préavis et est donc annoncée, prévisible. L'arrêt de travail sauvage peut se justifier uniquement dans un cas grave et exceptionnel, ce qui n'était pas le cas de l'arrêt du 12 mai au TEC Liège-Verviers. (Jean-Michel JAVAUX)

Après une accalmie, un certain nombre de mouvements de grève ont, en effet, repris paralysant les transports en bus. Ces arrêts de travail à répétition ont des conséquences négatives pour les déplacements des écoliers, des étudiants et des travailleurs. Ils touchent aussi toutes les personnes qui ont besoin des bus pour leurs déplacements quotidiens, pour leurs soins de santé, pour accéder à un certain nombre de services. Il n'est pas acceptable que des usagers soient pris en otage sans aucune information préalable alors qu'il s'agit d'une mission de service public payée par la collectivité et qui doit, à ce titre profiter à tous. (Didier REYNDERS)

Votre parti est-il disposé à soutenir des mesures prises pour éviter de pénaliser les usagers victimes d'un arrêt de travail ?

Oui. En concertation avec les sociétés de transport public, les usagers et les syndicats, le pouvoir exécutif doit envisager un éventail de mesures. (Jean-Michel JAVAUX)

Le MR soutient bien entendu les chauffeurs de bus lorsqu'ils réclament plus de sécurité dans les transports en commun. Nous insistons sur l'importance du dialogue social et sur le respect de chacun dans les relations de travail ainsi que sur le droit de grève reconnu à tous les travailleurs. Cependant, nous ne voulons plus que les usagers soient trop souvent pris en otage et ce, sans aucune information préalable

lorsqu'un arrêt de travail est décidé. (Didier REYNDERS)

Votre parti est-il disposé à soutenir des mesures assurant une continuité du service public en cas de grève ?

Oui, tout en respectant le droit de grève. (Jean-Michel JAVAUX)

Oui, nous demandons qu'un service minimum soit garanti pour les transports des TEC en Région wallonne. Nous insistons depuis longtemps pour que les autorités régionales entament des négociations visant à obtenir ce service au bénéfice de la population. Celui-ci couvrirait notamment les déplacements du matin et du soir pour les travailleurs, les étudiants et les écoliers et assurerait les déplacements considérés comme prioritaires (vers les hôpitaux, les services de base...). (Didier REYNDERS)

Comme vous, j'ai été profondément choquée par la grève sauvage qui a paralysé le dépôt TEC de Jemeppe ce 12 mai. L'attitude d'une minorité de chauffeurs a conduit à condamner leurs collègues à l'inactivité et à pénaliser des milliers d'usagers qui se rendaient à leur travail ou à l'école. Le Ministre cdH André ANTOINE a qualifié cette situation d'incompréhensible et d'injustifiée. En effet, elle n'a pas respecté la convention collective de travail en vigueur en matière de règlement des conflits au sein du Groupe TEC. De plus, les conditions de travail des chauffeurs ont été largement améliorées sous l'actuelle législature. Que ce soit au travers de la démarche Amélioration du dialogue social ; de l'augmentation des effectifs de conduite et de contrôle ; des patrouilles d'intervention rapide ; des agents de prévention dans les bus ; du Conseil wallon de Coordination de la Sécurité qui se réunit dans les heures qui suivent la survenance de faits graves d'agression pour autant que ces faits n'aient pas été suivis d'une grève sauvage ; d'une planification de carrière intéressante pour le personnel du TEC, parmi les meilleures dans la fonction publique. Le cdH tient à rappeler que l'obligation faite aux TEC d'assurer : la continuité du service public de transport de personnes, les sanctions financières en cas d'interruption de service et les modalités de remboursement des abonnés figurent déjà dans l'actuel contrat de gestion 2006 /2010. Le Ministre André ANTOINE veut un service maximum et il a toujours accordé la priorité au dialogue social pour aboutir à une solution en la matière. (Joëlle MILQUET)

SNCB : la ponctualité continue de chuter

Au 1er trimestre 2009, la ponctualité sur le réseau SNCB a été en moyenne de 89,3%, ce qui constitue une baisse importante de 2% par rapport à la même période en 2008. La situation est particulièrement catastrophique aux heures de pointe puisque la ponctualité a été de 85,6% (89,2% au 1er trimestre 2008) le matin et de 85,1% le soir (contre 88,2% un an plus tôt). Le nombre de trains supprimés, déjà particulièrement élevé l'année passée à la même période (3.867), augmente également (4.038, soit 1,3% des trains !). Concernant les responsabilités, 44% des retards sont imputables à la SNCB, 34,2% à des tiers et 21,3% à Infrabel. La vague de froid du mois de janvier, sévère mais pas exceptionnelle, ne peut justifier ces mauvais résultats. Seule consolation : Infrabel s'est excusé explicitement auprès des voyageurs et s'engage à mener à bien son plan d'action pour une meilleure ponctualité. La clientèle aurait apprécié un geste semblable de la part de la SNCB responsable de près d'un retard sur deux.

Le TEC offre le taxi à Nivelles

Les responsables du TEC Brabant wallon ont lancé officiellement hier, à Nivelles, leur concept de TaxiTec. Il s'agit d'un partenariat avec une société de taxi : les abonnés au Tec pourront se déplacer en taxi sur le territoire de Nivelles, pour 4 euros par trajet seulement, entre 21h00 et 00h30. L'idée, inspirée d'une initiative semblable menée à Namur depuis le 3 octobre dernier, est de permettre le retour à domicile des clients des Tec en soirée, lorsque les bus des lignes régulières ne circulent plus.

Nouveau bus express Namur-Perwez-Jodoigne

Depuis le lundi 4 mai, le TEC Namur-Luxembourg propose un nouveau service de bus reliant Namur à Jodoigne via Perwez (ligne 82). Il s'agit d'une liaison rapide entre les localités précitées avec comme but principal, mais pas exclusif, de transporter les voyageurs vers Namur le matin et les ramener l'après-midi. Cette nouvelle relation permettra de soulager considérablement les lignes 2 « Namur - Perwez » et 142b « Namur - Jodoigne », régulièrement en surcharge. Le nombre d'arrêts est limité; ils sont soigneusement choisis pour leur attractivité. Les parcours s'effectuent de manière identique en périodes scolaire et non-scolaire. Une offre spécifique est prévue pour le samedi.

Liège-Guillemins : inauguration à la rentrée

Le journal « Le Soir » du 29 avril 2009 note qu'en juin, il y aura 10 ans que les travaux de déplacement et de construction de la nouvelle gare des Guillemins ont débuté. D'après le journal « La Meuse » du 19 mai 2009, l'inauguration aura lieu lors du weekend du 18 au 20 septembre 2009 et devrait donc s'intégrer à la célébration des Fêtes de Wallonie. Il semble que des contacts soient en cours avec Franco Dragone pour qu'il adapte un de ses spectacles à la gare dessinée par Santiago Calatrava et à ses alentours (où l'on travaille actuellement d'arrache-pied). Toujours d'après « La Meuse » du 19 mai, le nom de la gare resterait (provisoirement) inchangé. Pour rappel, différentes dénominations avaient été proposées parmi lesquelles Liège-Charlemagne et Liège-Limbourg.

Baromètre qualité SNCB : résultats 2008

Chaque année, un bureau indépendant mène des enquêtes de satisfaction auprès des clients de la SNCB. Pour 2008, la satisfaction générale chute de manière significative par rapport à 2007, passant de 79,3% à 71%. Sans surprise, la ponctualité et la fréquence des trains constituent les aspects les moins bien perçus (respectivement 45,7% et 58%). Seule la propreté des gares et des trains est en légère hausse (+1%). Quant au personnel, il est toujours apprécié de la clientèle même si la satisfaction à son égard diminue légèrement par rapport à 2007.

La SNCB lance le billet électronique

Dès ce jeudi 4 juin, les clients du rail ont la possibilité de voyager sur simple présentation de leur carte d'identité électronique. Lors de l'achat d'un billet en ligne sur le site de la SNCB, il suffit simplement de fournir ses coordonnées et son nom et son numéro de registre national (il est donc inutile de disposer d'un lecteur de carte). Ces informations sont ensuite envoyées sur un serveur et, après paiement, le client reçoit un message de confirmation. Lors de leur voyage, les usagers présentent leur carte d'identité à l'accompagnateur de train qui la scanne et lit automatiquement le billet acheté sous forme électronique. A moyen terme, la SNCB estime que plusieurs millions de tickets sans papier pourront être vendus grâce au recours à la carte d'identité électronique. Attention cependant : seuls les billets peuvent être achetés via la carte d'identité électronique (pas de validations de cartes train ni de B-Excursions).

Le nouveau metro bruxellois

Depuis le 4 avril dernier, l'ancien métro de Bruxelles et ses traditionnelles lignes 1A, 1B et 2 ont fait place à un nouveau réseau de 6 lignes. Avec les lignes de tram 3 et 4, les nouvelles lignes de métro desservent mieux Bruxelles, d'est en ouest et du nord au sud.

M1 : Gare de l'Ouest - Stockel

M2 : Simonis (Elisabeth) - Simonis (Léopold II)

T3 : Gare du Nord - Churchill

T4 : Esplanade - Stalle P

M5 : Erasme - Hermann-Debroux

M6 : Roi Baudouin - Simonis (Elisabeth).

Malheureusement, depuis les changements de début avril, le nouveau réseau connaît de nombreuses perturbations. Les temps d'attente sont plus longs que prévu et les panneaux d'informations ne fonctionnent toujours pas. Par ailleurs, les habitants du nord-ouest de Bruxelles, entre autres les communes de Laeken et Jette, se plaignent car leurs liaisons sont moins rapides qu'annoncé. D'après la STIB, ces problèmes devraient être résolus pour début juillet.

Ligne 111 : Proxibus de Seraing

Depuis le 1er avril 2009, le TEC Liège-Verviers propose, en collaboration avec la Ville de Seraing, une nouvelle offre de mobilité. La ligne 111, ou Proxibus de Seraing, circule en boucle, du lundi au vendredi, dans les divers quartiers de la commune. Il dessert ainsi l'avenue du Jolibois, le Biez du Moulin et la Chatqueue en permettant aux habitants de se rendre à Ougrée, Jemeppe-sur-Meuse, Seraing-centre et Bonnelles. Pour couronner le tout, ce nouveau Proxibus est entièrement gratuit !

Gare des Guillemins - Liège Airport en bus

Prévue de longue date, la nouvelle ligne de bus reliant la gare de Liège-Guillemins à l'aéroport de Bierset a été inaugurée le 29 mars. La navette payante (1,30 euro) assure 13 liaisons par jour entre 6h et 19h et porte le numéro 57. Dans un premier temps, le trajet de 12 minutes sera effectué à bord d'un bus de petite capacité, composé de 15 places assises et 4 debout. Le public cible est principalement constitué de travailleurs du site de Bierset mais aussi de demandeurs d'emploi fréquentant le site du Forem où un arrêt est prévu et de vacanciers. Le coût d'exploitation de la ligne est de 200.000 euros par an, cofinancés par la Région wallonne et par Liège Airport. La nouvelle ligne est lancée à titre expérimental pendant un an et fera ensuite l'objet d'une évaluation.

Rapport annuel du Médiateur auprès du groupe SNCB

Le Médiateur auprès du groupe SNCB a publié son rapport pour l'année 2008. Sans surprise, les plaintes qui concernent le « service des trains » sont majoritaires, et parmi elles, celles qui concernent les retards sont les plus nombreuses. Le Médiateur note aussi : « *en ce qui concerne les informations dans les trains et les gares, 2008 a été marquée par un pas en arrière* » et dans ses conclusions : « *autre élément de 2008, pour le moins préoccupant aux yeux du médiateur, est la défaillance répétée du matériel (même nouveau) ... Le confort en a été considérablement diminué avec des suppressions de trains à cause de pannes et des réductions de composition répétées* ».

SNCB : plaintes en hausse

En 2008, le Service Central Clientèle de la SNCB a reçu 33.306 réactions contre 31.520 en 2007 soit une hausse de 6% et le nombre de plaintes en service national est passé de 21.823 en 2007 à 23.199 l'an dernier (+ 6%). Lorsqu'un client souhaite introduire une plainte, il doit, en principe, s'adresser en priorité au service central clientèle. Si la réponse obtenue auprès de ce service ne lui donne pas satisfaction, il peut alors s'adresser au Service de Médiation. Cependant, depuis quelques années, de plus en plus de clients s'adressent en priorité au Médiateur qui renvoie ensuite la demande au Service Central Clientèle de la SNCB. Pour le trafic intérieur, les dossiers reçus via le Service de Médiation ont progressé de près de 18% entre 2007 et 2008, passant de 4.236 en 2007 à 4.984 en 2008. Par contre, le nombre de réactions envoyées directement par les voyageurs au Service Central Clientèle est assez stable, passant de 27.284 en 2007 à 28.322 en 2008 (+3,8%). En comparaison avec le nombre de voyageurs, les plaintes restent relativement stables, passant de 114 plaintes/million de voyageurs en 2007 à 115 plaintes/million de voyageurs en 2008.

TEC : nouvelle ligne Chimay-Charleroi

Le 20 avril dernier, une ligne directe de bus Chimay-Charleroi est entrée en service (ligne 109d). Du lundi au vendredi, un départ est prévu le matin de Chimay vers Charleroi-Sud et un retour est programmé le soir de Charleroi-Sud vers Chimay.



Achat de billets internationaux : la galère !

La SNCB fait décidément tout pour compliquer l'achat de billets internationaux ! En gare de Welkenraedt, un avis signale que les seuls billets internationaux encore vendus sont ceux à destination d'Aix-la-Chapelle (Aachen) ! Est-ce vraiment si difficile de prévoir également quelques autres destinations comme Cologne, Düren, Luxembourg, Lille, ?

Ce même avis signale qu'il est possible d'acheter des billets internationaux par téléphone ou par Internet. Fort bien, mais la SNCB vient en même temps de décider de décompter 10 € de frais pour l'envoi par la poste d'un billet international commandé via ces deux canaux !

Bref, prenez votre voiture quand vous décidez d'aller à l'étranger !

Benoit
le 05-05-09
sur notre forum

Trop cher le train ?

extrait d'un mail envoyé au Service Clientèle de la SNCB

*Bonjour,
Mon épouse et moi-même envisageons d'aller passer la journée de ce jeudi à Namur. Une fois n'est pas coutume : nous nous sommes dits : « Pourquoi ne pas y aller en train ? » OK; je regarde votre offre sur Internet et je m'aperçois que le coût aller-retour pour deux personnes entre Marbehan et Namur se chiffre à 58,40 € (cher !).*

Par curiosité, j'ai calculé le prix de revient au kilomètre de ma voiture (une berline moyenne récente) en y incluant tous les coûts (amortissement, carburant, entretiens, taxes, assurances, pneus ...) et je m'aperçois que, à 2 € près, le coût est le même. Conclusion : pourquoi, à prix équivalents, utiliser les transports en commun et non ma voiture qui me laisse toute liberté et davantage de confort ?

*Je pense qu'il y a un gros problème d'incohérence dans vos tarifs. Comment voulez-vous attirer de nouveaux voyageurs avec des tarifs aussi peu compétitifs ? Cela devient du luxe de voyager en train. Demain nous allons à Namur ... en voiture. Y a-t-il une chance pour que nous y allions 1 jour en train ???
Merci d'avance pour votre retour.*

Olivier JOB
le 22-10-08

Correspondances SNCB-TEC : rêve ou réalité ?

Le samedi 25 avril dernier, je voulais me rendre à Maredsous depuis Bruxelles.

J'ai pris le train IC pour Dinant de 09h20 à Bruxelles-Schuman. Suite à des travaux entre Gembloux et Namur, nous sommes restés 10 minutes en gare de Gembloux. Le convoi a également connu des ralentissements entre Namur et Dinant. Au lieu d'arriver à 10h39 en gare de Dinant, il était 10h54. Le bus pour Maredsous (ligne 35) partait à 10h52 et il n'a pas attendu. Prochain départ à ... 14h52 !

Je suis donc retourné à Namur pour y prendre le bus (ligne 21) pour arriver à Maredsous à 13h10 (soit 4 heures de trajet !!!).

Je suis revenu à Yvoir à pied suivant globalement le RAVeL nouvellement aménagé sur l'ancienne ligne SNCB 150.

A Yvoir, une dame venant de Namur a eu la même farce que moi, mais cette fois avec le bus vers Ciney (ligne 128a). Réaction de l'employé à la gare d'Yvoir : « Je ne vais quand même pas me battre avec le chauffeur pour qu'il attende » (le train avait 20 minutes de retard).

N.B. : m'occupant d'un club de randonnée, il m'est déjà arrivé de téléphoner à la gare ou au TEC pour essayer d'assurer une correspondance. La réponse est effectivement souvent la même ; « Je préviendrai le chauffeur et il décidera ».

Je peux comprendre qu'un bus ne puisse attendre indéfiniment un train compte tenu des horaires qu'il doit également respecter, mais dans certains cas il y a des marges de bons sens qui pourraient être appliquées.

A ma connaissance, rien n'est clair pour le voyageur quant aux protocoles de correspondance entre la SNCB et les TEC. Je pense ici aux voyageurs qui se déplacent à des fins de loisirs ou touristiques et qui empruntent des lignes différentes de façon occasionnelle.

Dans les régions rurales où seulement quelques trajets sont assurés par jour dans chaque sens, l'information au sujet des correspondances est primordiale pour ne pas prendre de risque inutile ou afin de pouvoir encore modifier son itinéraire en cours de route. L'absence de correspondance raisonnable rend le transport en commun inopérant.

Etienne MONIER
le 01-06-09

BULLETIN D'ADHESION

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

Quatre possibilités s'offrent à vous, devenez :

- Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- Membre ordinaire** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 7 euros.**
- Membre d'honneur** : en plus de bénéficier de tous les avantages réservés à nos membres, vous désirez soutenir notre action par un appui financier. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**
- Associations, organismes, administrations, ...** : vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**

Veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Nom : Prénom :

Adresse :

Date et signature :

Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :

Téléphone : Fax :

GSM : e-mail :

Ligne(s) empruntée(s) :

SNCB : TEC :

DE LIJN : STIB :

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

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

✂



Dans le supplément du dernier aCtp-Info, nous déplorons l'installation d'afficheurs de quai à trois lignes offrant une information minimale en gare de Liège-Guillemins. Le député David Lavaux s'était également étonné et avait interrogé le Ministre des Entreprises Publiques, Steve Vanackere, à ce sujet. Or, depuis le 18 avril, on a pu constater que le quai 1 était désormais équipé de nouveaux écrans comportant cinq lignes et permettant d'afficher, notamment, les arrêts intermédiaires et la localisation des voitures de 1^{ère} classe. Il semblerait qu'à l'avenir, Infrabel ait l'intention d'installer des afficheurs à cinq lignes dans toutes les gares comptabilisant 25.000 voyageurs par semaine. © ACTP

ACTP asbl

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

Tél. / fax : 04 233 67 57

Email : actp@skynet.be

Site : www.actp.be