

SOMMAIRE

Houyet : un modèle de réaffectation 2

SNCB : augmentation tarifaire 3

SNCB : moins d'infos sur les quais 4

150 ans de la ligne 162 5

Bouclage du Métro de Charleroi 6-7

(In)confort des bus 8-9

Ca bouge au TEC 10-12

En bref 13-14

Courrier des lecteurs 15

Bulletin d'adhésion 16

N'oubliez pas de renouveler votre cotisation pour 2009 !
(montants et n° de compte en page 16)



© ACTP

Modification des horaires SNCB

Le 14 décembre, la SNCB a procédé à ses habituelles modifications d'horaires. On remarque d'emblée que les améliorations touchent surtout le nord du pays. Au sud, les usagers subissent principalement des désagréments. Ainsi, si la SNCB est capable de faire rouler dorénavant quatre IC par heure entre Bruxelles et Anvers, elle ne peut (veut ?) toujours pas assurer un IR par heure entre Liège et Aachen, ni un L par heure entre Liège et Jemelle. Il n'y aura toujours pas de train au départ de Bruxelles-Nord vers Namur après 22h42, ce qui est incroyable pour une relation entre deux capitales. Plus au sud, on note encore des allongements de temps de parcours pouvant atteindre 15 minutes, et des suppressions de trains sur les lignes 162, 165 et 167. A Bruxelles, plus aucune relation directe ne sera assurée vers Luxembourg entre 14h33 et 17h27 et le train Benelux ne s'arrête plus à Bruxelles-Nord (le trajet entre l'aéroport de Bruxelles-National et les Pays-Bas dure donc 30 minutes de plus et, pire, il faut désormais une heure supplémentaire pour faire le trajet entre la ligne 162 venant de Luxembourg et les Pays-Bas). La liste est longue et n'est pas exhaustive : nul doute que l'ACTP recevra encore bon nombre de plaintes d'usagers dans les semaines à venir.

Une bonne nouvelle toutefois, les trains IC Liège-Bruxelles ont été accélérés : réduction de 5 minutes sur le temps de parcours de l'ICO (Maastricht-Bruxelles) et de 3 minutes pour l'ICA (Eupen-Oostende). A propos de l'ICO, il faut cependant remarquer que 2 fois 2 trains par jour sont déroutés par la ligne 36 où ils se traînent à une vitesse largement inférieure à celle pratiquée il y a 50 ans sur cette même ligne. Quant à l'ICA, les 3 minutes gagnées ne profiteront pas aux clients venant de Verviers et au-delà, le temps de stationnement à Liège-Guillemins étant majoré d'autant.

Il convient enfin de souligner le manque de communication de la SNCB qui n'a présenté ses nouveaux horaires au public que le 1^{er} décembre, soit à peine deux semaines avant leur entrée en vigueur. Dans ce domaine, nous suggérons à la SNCB de s'inspirer de l'exemple helvète. Depuis le mois de juin, les internautes suisses peuvent consulter les modifications d'horaires et soumettre des suggestions. Un exemple à suivre !

Ancienne gare d'Houyet : un modèle de réaffectation

Les gares SNCB supprimées connaissent des fortunes diverses. Si certaines sont laissées totalement à l'abandon (c'est le cas d'Assesse par exemple), d'autres font l'objet de projets intéressants et de véritables mises en valeur. Parmi celles-ci, on peut sans aucun doute, citer le cas d'Houyet. Dans l'ancienne gare SNCB, la commune vient récemment d'inaugurer son « espace citoyen ». Objectif : créer un lieu d'activité sociale, de rencontre et de convivialité.



Une plus grande visibilité

Dans le bâtiment récemment reconverti, on trouve maintenant la Maison des Associations, la Maison de l'Emploi et l'Office du Tourisme qui dispose désormais d'une position plus en adéquation avec le rôle qu'il a à jouer. Il est vrai que, situé en pleine vallée de la Lesse et juste en face d'un stand de location de kayaks, le point d'arrêt d'Houyet ne manque pas d'intérêt. *« Initialement, nous étions situés à la maison communale mais nous ne disposions pas de beaucoup de visibilité. Depuis que nous avons déménagé ici dans les locaux de l'ancienne gare, les choses sont tout à fait différentes. Beaucoup de personnes viennent nous voir pour obtenir des informations. Nous en avons déjà recensées plus de 2000 »* explique Birgit De Buncker, employée de l'office du tourisme. A côté des informations touristiques, la maison de l'emploi propose des formations (Word, Excel,...) aux citoyens. Ceux-ci peuvent également surfer gratuitement sur Internet, après ouverture d'une session.



Confort des usagers SNCB

Les clients SNCB n'ont pas été oubliés. Une salle d'attente et des toilettes d'une propreté exemplaire les accueillent et une borne informatique permet aux détenteurs d'une carte de crédit ou d'un « digipass » de consulter les sites internet infotec.be et b-rail.be ainsi que d'acheter un ticket en ligne et de l'imprimer. Bientôt une carte Bancontact suffira. Petit bémol : aucune

trace d'information SNCB (pas d'affiches jaunes) ou TEC à l'intérieur de la salle d'attente. Celles-ci seraient pourtant les bienvenues. *« Il est vrai que les usagers nous posent souvent des questions sur les horaires des trains, sur l'affectation des quais,... On essaye de les informer le mieux possible mais comme on n'est pas des employés de la SNCB, ce n'est pas toujours évident »* confirme Birgit De Buncker. L'espace multiservices est accessible de 9h à 18h mais les portes automatiques de la salle d'attente sont déjà ouvertes plus tôt dans la matinée : *« normalement les portes sont ouvertes à partir de 7h mais on essaye qu'elles le soient dès 6h pour que les navetteurs puissent attendre leur train à l'abri et au chaud »*.

Si des améliorations restent possibles (notamment en matière d'information), l'espace citoyen d'Houyet est un bel exemple de reconversion d'ancienne gare. Espérons qu'il inspirera d'autres communes confrontées à la même situation.

SNCB : augmentation tarifaire de 6,25% au 1^{er} février 2009

Le vendredi 7 novembre dernier, le Conseil d'administration de la SNCB a marqué son accord sur une majoration de prix de 6,25% proposée par le comité de direction. Cette augmentation importante, qui entrera en vigueur le 1^{er} février prochain, est conforme aux dispositions du contrat de gestion. Ce dernier prévoit une hausse dictée par l'accroissement annuel de l'indice santé (de l'ordre de 5% entre juin 2007 et juin 2008), par les résultats en matière de régularité et par la hausse du coût de l'énergie. En théorie, la SNCB pourrait augmenter ses prix de plus de 7% mais ramène la hausse à 6,25% pour faire « un geste commercial ».

Toute entreprise peut augmenter le produit de ses ventes de deux façons : soit en augmentant ses prix, soit en augmentant son activité. Le nombre de voyageurs transportés par la SNCB ne cesse de croître. La contribution financière des usagers aux frais de la SNCB augmente donc en conséquence. Mais la SNCB ne s'en contente pas. En procédant à une telle augmentation de ses tarifs, elle abuse manifestement de son monopole. Un contrat de gestion mal ficelé l'autorise à augmenter ses prix, et ce alors que la qualité du service rendu ne cesse de se dégrader.

En matière de ponctualité tout d'abord :

- la ponctualité des trains en 2007 est la plus mauvaise enregistrée depuis 1998 ;
- si la situation s'est légèrement améliorée au 1^{er} semestre 2008, la régularité des trains reste insatisfaisante. De plus, le nombre de trains supprimés ne cesse d'augmenter (au total, près de 1% des trains sont supprimés). Or, ces trains n'interviennent pas dans les statistiques de ponctualité. Les voyageurs qu'ils auraient dû acheminer ont pourtant subi des retards pouvant atteindre 2 heures (cas des relations à cadence bi-horaire) ;
- les résultats enregistrés permettent une augmentation tarifaire mais ils sont en grande partie dopés par une détente excessive de certains horaires (temps de parcours allongés pour assurer une meilleure régularité).



Peu d'amélioration également en ce qui concerne l'accueil et le matériel : les fermetures de guichets se multiplient, les voitures rénovées à grands frais n'offrent pas le confort souhaité (absence d'airco, annonceurs inexistant, ...) et le manque de places assises se fait cruellement sentir sur la plupart des lignes.

Dans de telles conditions, les usagers sont en droit de douter du bien-fondé d'une augmentation de tarifs.

On notera l'augmentation excessive de certains titres de transport :

- le billet senior passe de 4€ à 5€ et augmente ainsi de 25% ;
- le Go Pass passe de 46€ à 50€ et augmente donc de 8,7%.

Malgré cette prochaine hausse, la SNCB précise que les tarifs « *demeurent avantageux par rapport aux tarifs en vigueur dans les pays voisins* ». A ce titre, la SNCB fait remarquer qu'un de ses clients « *paie en moyenne 0,077 euro par kilomètre parcouru, soit la moitié de ce que paie le client d'un réseau voisin : 0,148 euro à la SNCF ; 0,156 euro à la Deutsche Bahn et 0,155 euros aux Nederlandse Spoorwegen* ». Cette comparaison est pour le moins douteuse puisque le prix moyen payé par un client de la SNCB (0,077 euros) est ici comparé au prix plein payé par les clients des réseaux voisins ...

Quoiqu'il en soit, annoncée en pleine période de crise, cette hausse tarifaire va à l'encontre d'une politique qui encourage l'utilisation des transports en commun.

Plus d'infos sur les départs en temps réel sur les quais

Infrabel a retiré les vidéos qui, sur les quais, donnaient les heures des départs en temps réel des prochains trains : heure de départ, destinations et quai d'embarquement.

La mesure est regrettable. Ces informations sont, en effet, très appréciées par les voyageurs qui doivent réaliser une correspondance : ils peuvent, dès leur débarquement, savoir où se diriger et connaître le temps dont ils disposent. Les annonces vocales, quand elles existent, ne sont pas toujours diffusées au bon moment, peuvent être couvertes par les bruits ambiants et ne sont généralement pas répétées. De plus, elles ne sont pas toujours intelligibles, la SNCB ne disposant pas à l'instar de la SNCF, d'une « Simone¹ » dans chaque gare. Il faut aussi tenir compte du pourcentage important d'utilisateurs dont l'acuité auditive est altérée.

Les raisons invoquées par Infrabel pour justifier le retrait des vidéos sont surprenantes :

- Dans le cadre de la régularité, éviter que les voyageurs ne se rendent prématurément sur le quai et ainsi diminuer le temps nécessaire à un changement de voie avec changement de quai (le changement de voie ou correspondance même quai étant couvert par l'afficheur APQ). (sic !)
- Pallier aux nombreuses plaintes voyageurs concernant la mauvaise visibilité et lisibilité de ces écrans quand ils sont exposés à une trop grande luminosité (lumière du jour).
- Résoudre des problèmes aigus d'implantation (distribution de l'info) sur les quais des grandes gares où les accès multiples pour un quai nécessitent une multiplication conséquente des écrans (ex : pour couvrir un quai de la gare de Bruxelles-Midi, il faudrait planter min. 12 écrans par quai).

Il est vrai que la lisibilité des écrans vidéos est médiocre dans certaines circonstances, mais des matériels modernes assurent une brillance plus élevée et une meilleure lisibilité.

La mesure sera appliquée à toutes les gares, sauf en cas d'infrastructure exceptionnelle, comme, par exemple Antwerpen Centraal.



A Liège-Guillemins, les vidéos ont été retirées; seuls subsistent quelques supports. © ACTP



Un exemple à suivre : les vidéos donnant les heures de départ des prochains trains sur les quais de la gare de Cologne © ACTP

¹ Simone Herault est la dame à la voix suave qui enregistre toutes les infos diffusées dans les gares françaises. Ces infos sont composées par un serveur qui utilise des bribes enregistrées par Simone. Pour en savoir plus sur Simone : http://www.reponseatout.com/imprimersans.php3?id_article=419 et pour l'entendre : http://www.sncf.com/en_EN/html/page/CH0008-Yesterday-Tomorrow/BR0295-Simone-Herault-podcast.html

Festivités pour les 150 ans de la ligne 162 Namur-Arlon

Superbement organisées par le Cap Marbehan, les festivités des 150 ans de la ligne 162 Namur-Luxembourg ont connu un véritable succès. Temps au beau fixe, public nombreux et engouement exceptionnel pour la locomotive à vapeur. L'ACTP, de son côté, en a profité pour rappeler la nécessité de revaloriser le rail en province de Luxembourg.

Tchou! Tchou! Aucun doute possible. Lorsqu'on se trouve face à cette onomatopée, on comprend directement que c'est d'un train qu'il s'agit. Mais si on s'attarde quelque peu sur cette expression, on constate qu'elle apparaît de plus en plus désuète. En effet, le diesel d'une part, mais surtout l'électrification ont rendu les trains davantage silencieux. Et pourtant le temps d'un week-end (25 et 26 octobre), Libramont, Marbehan et Arlon ont vibré au son retrouvé de la vapeur. A l'occasion des 150 ans de la ligne 162 Namur-Luxembourg, la SNCB avait remis en circulation un train historique tracté par une locomotive à vapeur. La 29.013 fraîchement sortie de révision a pu tester sa popularité auprès du public et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle a fait l'unanimité. Des jeunes émerveillés aux moins jeunes nostalgiques des belles années passées, le public s'est précipité en masse sur les quais des trois gares pour attendre, parfois pendant de très longues minutes, l'arrivée du train. Assurément un joli coup de pub pour la SNCB.

Mais les festivités des 150 ans de la ligne ne se limitaient pas à la vapeur. Organisées d'une main de maître par le CAP Marbehan, elles se déclinaient sous la forme de différentes manifestations. Des expositions en tout genre : de véhicules anciens à Marbehan (SNCB Holding), de matériel moderne (SNCB) et d'entretien (Infrabel); sur l'histoire du rail en province de Luxembourg et son avenir; et des expositions photographiques. Animations, folklore et dégustations étaient également au menu de ce week-end festif. Et si le public avait répondu présent, l'ACTP se trouvait également sur place pour faire part de ses revendications et de ses pistes d'amélioration pour la ligne 162 longtemps snobée par la SNCB. L'engouement du public et son intérêt pour les activités de l'ACTP nous ont agréablement surpris. De nombreuses personnes se sont, en effet, arrêtées à notre stand pour obtenir des informations, soutenir notre action ou remplir notre enquête de mobilité ferroviaire pour une revalorisation

de la ligne 162. Concernant cette dernière, la phase de collecte de formulaires, de remarques et de suggestions est à présent terminée. On peut dire qu'elle a rencontré un franc succès puisque nous avons reçus 1400 questionnaires. Ce nombre est appréciable : à titre de comparaison, les enquêtes de satisfaction, menées par la SNCB pour l'ensemble du réseau (20 fois plus étendu que la ligne 162) recueillent 10.000 bulletins. Une fois les statistiques terminées, les conclusions seront transmises sous forme de rapport à la SNCB, aux autorités ainsi qu'à l'ensemble des participants. En attendant le débat reste ouvert, n'hésitez d'ailleurs pas à venir vous exprimer sur notre forum à l'adresse suivante : www.actp.be > FORUM > SNCB > ENQUETE : ligne 162 Namur-Luxembourg.



Pour marquer l'événement les 25 et 26 octobre, le Groupe SNCB, partenaire dans l'organisation des activités, a remis en circulation un train historique (voiture M2) tracté par une locomotive à vapeur (la 29.013). © ACTP

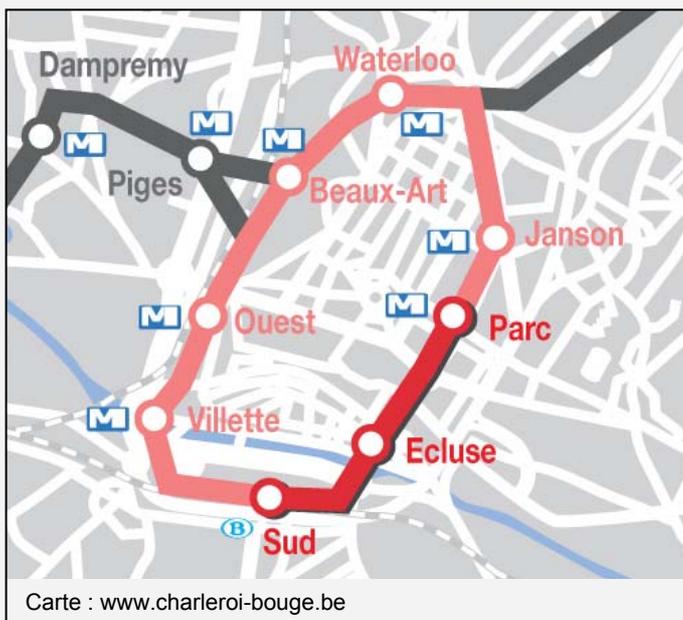


Bouclage du Métro Léger de Charleroi

Dans moins de 1.000 jours (le 17 juillet 2011 au plus tard), la boucle centrale du Métro de Charleroi devrait être terminée et le réseau prolongé depuis le centre vers les zones urbaines excentrées de Gilly-Soleilmont et de Gosselies. Le premier chantier ayant débuté en 1965, le projet sera bouclé plus de 45 ans après son lancement. Présentation des travaux à venir et des polémiques qui entourent « le plus vieux chantier de Belgique ».

La boucle centrale

Dans le centre de Charleroi, les stations de métro sont au nombre de sept : Gare du Sud, Villette, Ouest, Beaux-Arts, Waterloo, Janson et Parc. Les travaux sur la boucle centrale visent à relier Parc à la gare du Sud.



Les travaux liés à cette extension ont débuté le 20 octobre 2008 aux jonctions entre le quai de la gare du Sud et les ponts Olof Palme et de la Résistance. Les principaux chantiers concernent :

- **La station Parc.** Souterrain jusqu'à la station Parc, le métro sortira de terre dans la rue du Pont Neuf après le croisement avec la rue de Montignies. Dans les rues du Pont-Neuf et de l'Ecluse, le tram passera en site propre. Dans les deux sens, une voie réservée aux bus côtoiera une voie de circulation classique. Au contraire du tram qui traversera uniquement le Boulevard Tirou, ces quatre voies emprunteront le nouveau rond-point des Trois Coqs.

- **Le rond-point des trois coqs.** Le rond-point des Trois Coqs sera reconstruit à l'identique, mais 35 mètres en retrait vers la route de Philippeville. Une voie d'accès privilégiée au boulevard Tirou permettra de ne pas avoir à emprunter le rond-point.
- **L'arrêt Ecluse.** Un nouvel arrêt sera implanté au milieu de la rue de l'Ecluse à hauteur du bâtiment du Forem.
- **Le pont de la Résistance.** Un nouveau pont va être construit en parallèle au pont de la Résistance. Il permettra le passage des rames du métro entre la rue de l'Ecluse et le quai de la Gare du Sud. Cette partie importante du chantier prévue en 2009 durera six mois.
- **Les quais de brabant et de la Gare du Sud.** La circulation sur les quais de Brabant et de la Gare du Sud se fera à sens unique, excepté pour les bus. La circulation autour de la Sambre se fera dans le sens des aiguilles d'une montre. L'accès à la rue Léopold ne sera possible que via le quai de Brabant. Le quai de la Gare du Sud sera réaménagé, les places de parking longeant le quai seront remplacées par une cinquantaine de places à côté de l'ancien tri postal. Une nouvelle trémie sera réalisée pour éviter le cisaillement du trafic routier par les trams.
- **L'esplanade de la Gare du Sud.** Elle sera réaménagée autour d'une boucle technique du métro. Les voitures pourront accéder à la gare mais ne pourront y stationner plus de quelques minutes. Un grand parking est prévu pour les clients SNCB. L'esplanade sera complètement réaménagée avec des espaces verts et un espace piétonnier central.

L'antenne de Gilly-Soleilmont



Les travaux de génie civil de l'antenne de Gilly ont déjà été en majeure partie réalisés. Les travaux, qui débiteront fin du 1^{er} trimestre 2009, consisteront à adapter les sites pour les rendre exploitables. Trois stations seront construites sur la ligne : Marabout, Sart-Culpart et la station-terminus de Soleilmont.

L'antenne de Gosselies

Colonne vertébrale de cet axe, la chaussée de Bruxelles subira un lifting complet et se verra confortée dans sa vocation de proximité, la fonction de transit étant assurée par l'A54.

Le site du métro se trouvera au centre de la chaussée, surélevé de 11 centimètres par des bordures franchissables. De part et d'autre du site propre, une voie sera accessible à la circulation dans chaque sens tandis que le long des trottoirs, une bande de la largeur d'un véhicule sera réservée au parking. Là où la largeur de la chaussée ne permet pas ces adaptations (St. Antoine par exemple), les rames circuleront sur les mêmes bandes que les autres véhicules.

A certains endroits, des chantiers lourds seront ouverts. D'abord au carrefour Bon-Air où une trémie sera creusée dans le prolongement de la Chaussée de Châtelet, au croisement avec la chaussée de Bruxelles. Plus haut sur le parcours, au carrefour de la Madeleine, les travaux consisteront à créer deux ronds-points, un parking et des espaces verts.



Véritable colonne vertébrale de l'antenne de Gosselies, la chaussée de Bruxelles sera réaménagée en profondeur de façade à façade.
Photo : www.charleroi-bouge.be

La polémique

« Il est de redire encore aujourd'hui, sans tuer le dossier, qu'il a 20 ans de retard : c'est vrai qu'il ne tient pas compte d'une évidence : il doit passer à proximité du noyau commerçant de la ville qu'il est sensé dynamiser, non seulement il l'évitera mais il en perturbera fortement le trafic ».

« Quel est le sens d'investir 100 millions d'euros pour réaliser la fin des travaux du métro de Charleroi pour y faire circuler des trams dont certains ont 30 ans d'âge, inadaptés aux personnes âgées ou handicapées, dépourvus du confort minimum auquel à droit l'utilisateur ou encore incompatible avec la hauteur des quais ? Trouveriez-vous normal de faire circuler des trains à vapeur sur le site propre du TGV ? ... Le renouvellement des rames du métro de Charleroi est bien programmé ? Est-ce un renouvellement progressif ? Quel en est le calendrier ? ... Y a-t-il des marchés en cours pour ce renouvellement compte tenu de l'imminence des travaux sur le réseau ? Sera-t-il tenu compte des spécificités techniques des nouvelles rames pour les travaux qui devraient commencer en avril ? ».

« J'évoque clairement le bricolage actuellement envisagé pour ce qui doit être une vitrine pour Charleroi. Ne serait-il pas intéressant de postuler légèrement et provisoirement cette fois le début des travaux afin que ce métro soit un ensemble cohérent entre infrastructure et matériel roulant dans l'intérêt de l'utilisateur ? ».

Extraits de l'interpellation de Philippe Fontaine à André Antoine

Dès les premières enquêtes publiques, des citoyens actifs avaient fait valoir un certain nombre de critiques sur le projet d'extension du métro. Un projet entamé dans les années septante et qui garde cette empreinte d'une réflexion dépassée.

Obligation de construire un site propre pour le métro tram que les bus ne pourront pas partager en raison de la vétusté du matériel roulant, aménagement inopportun de l'esplanade de la gare, inadéquation avec les autres projets urbanistiques (Phénix et projets commerciaux), inadaptation du tracé avec un plan de mobilité cohérent, incertitude quant à sa rentabilité le collectif citoyen a développé un argumentaire solide sur les nuisances que devrait entraîner, selon eux, ce métro "qui, s'il se veut un outil moderne de mobilité, doit être impérativement revu". Reste que les travaux d'achèvement de la boucle sont désormais lancés ...

Extraits de La Libre du 20-11-08

(In)confort des bus

Bien que leur fréquentation augmente régulièrement, la part des bus dans le transport de personnes reste modeste par rapport à la voiture. Il y a donc un gisement de clientèle à capter et à fidéliser. A ce titre, le coût croissant de la voiture est un puissant stimulant². Mais une grande partie des automobilistes restent attachés à leur véhicule personnel, souvent par obligation mais aussi par manque de confort. Dans ses recommandations aux autorités et aux transporteurs, l'ACTP signale régulièrement les insuffisances des bus en matière de confort. Nous les rappelons ci-après en suggérant les remèdes possibles.

Les chocs verticaux

Les chocs verticaux sont liés à la raideur de la suspension. Pour les éviter, le chemin de roulement devrait être impeccable, sans nid de poule, ornières ou autres dégradations. L'adoption de sièges épais permettant d'amortir les chocs est également une solution appréciée. Malheureusement, dans ce domaine, certains modèles récemment mis en service marquent une nette régression. C'est notamment le cas du nouvel articulé VanHool AG300 équipé, à la demande de la SRWT, de sièges minces et mal profilés³.



Pour éviter les chocs verticaux, une voirie de qualité est indispensable (idéalement en béton armé continu). L'état des routes et de nombreux sites propres laissent pourtant à désirer comme en témoigne cette photo de la piste des bus sur la boulevard d'Avroy à Liège. © ACTP



Comparaison de l'épaisseur et du devers des sièges de deux bus récents. La différence de confort est évidente. A noter que le siège de droite, dédié aux handicapés, est placé sur une estrade.

© ACTP

Les chocs longitudinaux

Les chocs longitudinaux proviennent généralement d'une conduite trop « nerveuse » qui génère des accélérations et des décélérations trop brutales et même dangereuses pour les voyageurs debout. Depuis que l'ACTP réclame la conduite souple, il nous est invariablement répondu que les TEC sont attentifs à ce problème. Las, nous ne voyons guère de changement dans le chef des conducteurs. Il faut remarquer que le conducteur, bien calé dans son siège (suspendu) et agrippé à son volant, n'est nullement gêné par les chocs longitudinaux.

A propos de ce type de chocs, l'ACTP déplore la récente initiative du TEC Liège-Verviers qui expérimente la diffusion d'un message invitant les voyageurs à se déplacer vers l'arrière du véhicule. Ce message est le plus souvent diffusé au moment du démarrage, ce qui est vraiment inopportun. L'annonce débute en présentant ce déplacement pour le confort du voyageur alors qu'on lui demande d'exécuter une manœuvre périlleuse pour gagner la partie la moins confortable du véhicule. Nous avons demandé au TEC de compléter ce message par une recommandation à se déplacer avec prudence, de supprimer la référence au confort et de faire en sorte que la diffusion ne coïncide pas avec le démarrage. Le TEC désire poursuivre l'expérience et promet une évaluation à terme.

² Voir aCtp-Info de septembre 2008 (pages 1 et 2)

³ Le modèle d'AG300 exploité par De Lijn est par contre pourvu de sièges épais et correctement profilés.

Les forces centrifuges

Elles surviennent lors de l'inscription en courbe, particulièrement dans la négociation d'un rond-point. Lorsqu'on observe le comportement des chauffeurs, on remarque que, même s'ils ralentissent à l'abord d'un virage, ils accélèrent généralement dès qu'ils sont inscrits en courbe, augmentant le versement du véhicule et la force centrifuge subie par les voyageurs.

Le bruit

Idéalement, le niveau sonore à l'intérieur du véhicule ne doit pas dépasser les 80 dba. Au niveau du freinage, il convient de limiter les crissements. Des améliorations sont notées dans ces deux domaines avec l'apparition des moteurs euro5 et des freins à disques⁴.

L'ambiance thermique

Un bus est une enceinte fermée dotée d'une surface vitrée importante. Cette dernière est exposée au soleil en période estivale (et particulièrement en période caniculaire) et la température intérieure atteint alors rapidement des valeurs dignes d'un sauna. La seule façon de combattre ce facteur d'inconfort est le conditionnement d'air. Il est malheureusement énergivore et donc non écologique. Toutefois, il faut observer que si l'airco parvient à détourner un seul

voyageur de sa voiture au profit d'un bus, le bilan énergétique sera favorable. C'est ce qui justifie la présence d'airco sur de nombreux réseaux (Paris, Strasbourg, ...).

Avec ou sans airco, tous les véhicules devraient être équipés de vitrage athermique de façon à réduire les effets du rayonnement solaire (jusqu'à 1000 watts par m² en été).

En l'absence d'airco, il faut bien recourir à une ventilation énergique pour ramener l'ambiance à une valeur supportable, bien qu'inconfortable. Cette ventilation violente est obtenue en plaçant les trappes de toiture en position d'introduction.

Les trappes de toiture sont malheureusement souvent utilisées à mauvais escient : nous avons demandé aux TEC que la manœuvre des trappes soit réservée aux conducteurs et qu'ils disposent de recommandations précises quant à leur emploi : en particulier ne les utiliser en introduction qu'en période de canicule. A notre grande surprise, les TEC estiment qu'il vaut mieux laisser les voyageurs juger eux-mêmes de la disposition des trappes !

Les ambiances froides sont assez bien maîtrisées. On peut déplorer que, en demi saison, il n'est pas rare que le chauffage (y compris le chauffage WABCO) fonctionne alors que des trappes de toitures sont ouvertes.

Aspiration

faibles remous
toutes saisons

Flux rasant

remous modérés
été seulement

Introduction

remous violents
canicule uniquement



Positions des trappes de toiture et effets induits. Une trappe arrière en aspiration augmente l'efficacité des autres trappes placées en flux rasant ou en introduction.

⁴ L'Irisbus Citelis est, sous ce rapport, une heureuse acquisition bien que la carrosserie soit bruyante sur mauvais revêtement.

Ca bouge au TEC !

En cette fin d'année 2008, les différents TEC régionaux multiplient les initiatives : bus local à Hamois, nouvelle ligne urbaine à Arlon, opérations pilotes (Taxibus à Namur, lancement des vélos pliables), création d'une nouvelle ligne entre la gare de Liège-Guillemins et l'aéroport de Bierset, gratuité pour

les moins 12 ans, création de lignes transfrontalières vers la Flandre, montage de filtre à particules sur plusieurs véhicules, ... Si les améliorations attendues par la clientèle sont encore nombreuses, le TEC semble prendre à cœur sa mission de « Manager de la Mobilité ».

Hamois et Havelange : bus local

Depuis le 1er décembre, un bus local dessert les entités d'Hamois et Havelange. Ce Proxibus, le deuxième en province de Namur, a été inauguré le 21 novembre dernier en présence des responsables du TEC Namur-Luxembourg et des autorités locales.

Ce transport en commun de 32 places circule dans les villages pour les relier aux chefs-lieux des communes. Deux circuits sont assurés : les lundis, mercredis et vendredis sur la commune d'Hamois et les mardis et jeudis sur la commune d'Havelange.

Si le TEC Namur-Luxembourg fournit le bus et assure les gros entretiens, le salaire du chauffeur est assuré par le gouvernement wallon tandis que la commune paie le carburant et les pneus.

Une convention de trois ans lie les deux communes au TEC. Une évaluation se tiendra après un an pour éventuellement réaménager les horaires.



Après Rebecq, Waterloo, Perwez, Bernissart, Chièvres ou encore Manhay, Hamois et Havelange viennent compléter la liste des communes disposant d'un Proxibus. © Ph. Escoyez

Arlon : nouvelle ligne urbaine

C'est dans la salle européenne de l'Hôtel de Ville que le Bourgmestre d'Arlon a récemment présenté le nouveau service urbain de bus, le troisième mis à la disposition des usagers par le TEC Namur-Luxembourg.

Depuis le 4 décembre, afin de compléter les deux premiers réseaux qui n'ont guère évolué depuis 1995, un nouveau circuit reliera, toutes les 30 minutes, le

quartier Callemeyn et le complexe commercial de l'Hydrion, via le centre-ville.

Ce nouveau service à évidemment un coût : 350.000 euros par an (deux bus additionnels, 65.000km annuel en plus et 5.300 heures de prestations supplémentaires). A noter : du 1er au 6 et du 22 au 31 décembre, les bus sont gratuits pour tous à Arlon.

Gratuité pour les moins de 12 ans

Depuis le 1er septembre, les enfants âgés entre 6 ans et moins de 12 ans voyagent gratuitement sur tout le réseau du TEC. Jusqu'au 1er décembre cette mesure intervenait sur simple affirmation de l'âge mais, depuis cette date, pour bénéficier de la gratuité, les 6 à 11 ans sont tenus de posséder un nouveau titre de transport appelé « LYNX

JUNIOR », qu'ils doivent présenter au conducteur à la montée dans le véhicule. Ce nouveau titre est délivré gratuitement, contre remise d'une photo de format carte d'identité et soit d'une photocopie de la carte d'identité, du passeport, ou encore d'une composition de ménage délivrée par l'Administration communale.

Nouvelles lignes vers la Flandre

Dans le cadre de la décision du gouvernement wallon de favoriser la mobilité des demandeurs d'emploi vers la Flandre et Bruxelles, le TEC Brabant wallon a lancé une nouvelle ligne depuis le 1er décembre. Portant le numéro 35, la ligne part de Jodoigne et passe par le zoning de Haasroode. Le trajet se termine à Leuven.

Parallèlement, à la même date, le TEC Hainaut a lancé trois nouvelles liaisons vers Courtrai et Audenarde afin de faciliter la vie des Hennuyers travaillant en Flandre, répondant ainsi à l'appel lancé par les responsables politiques wallons et flamands qui, pour intensifier les flux de travailleurs, ont demandé que la mobilité soit améliorée

du sud vers le nord. En concordance avec les horaires des entreprises concernées, ces trois lignes (Herseaux (Mouscron) - Courtrai, Blaton (Bernissart) - Audenarde et Ath - Audenarde) proposeront quatre liaisons par jour dans chaque sens en semaine et trois le week-end.

Le choix des destinations n'a pas été improvisé : c'est après contact avec le FOREM, le VDAB et les chambres de commerce wallonne et flamande que les zones économiques les plus intéressantes ont été déterminées.

Ces trois nouvelles liaisons bénéficient d'une subvention de la Région wallonne de 1,8 million d'euros par an.

Combinaison vélo-bus

Afin de fournir des éléments de décision pour le lancement d'un programme de location ou de vente de vélos pliables auprès des clients, le Groupe TEC procède à une étude portant sur des abonnés et des membres du personnel volontaires.

60 abonnés annuels TEC (dont l'abonnement est valable jusqu'en juin 2009) et membres du personnel du Groupe sont donc appelés à tester la combinaison vélo pliable - bus et éventuellement train jusqu'au mois de juin 2009. Les personnes intéressées pourront déposer leur candidature via un formulaire accessible à partir des sites infotec.be et terreencommun.be. Les « abonnés testeurs » ont été choisis au hasard en respectant une représentativité entre les différents TEC.

Le vélo pliable choisi (Strida) a été retenu parmi une vingtaine de modèles pour sa bonne adaptation à une utilisation urbaine en combinaison avec les transports en commun. Ses caractéristiques sont les suivantes :

- légèreté (9,5 kg) ;
- facilité et rapidité à plier et déplier (10 secondes) ;
- courroie au lieu d'une chaîne (pas de graisse) ;
- ergonomie pour le transport dans les bus et métros ;

- possibilité de bloquer les freins pour que le vélo reste immobile une fois dans le bus.

L'objectif global de l'étude sera d'apporter des éléments de décision au groupe TEC dans la perspective de positionner le vélo pliable parmi les alternatives de mobilité.



Le Ministre wallon des Transports, André Antoine, a testé le vélo pliable lancé par le TEC en novembre dernier.

Photo : www.actu24.be

Nouvelle ligne de bus entre Liège-Guillemins et l'aéroport de Bierset

En collaboration avec la Région wallonne et Liège Airport, le TEC Liège-Verviers a décidé la création d'une ligne régulière assurant la liaison entre Liège Guillemins et l'aéroport de Bierset. Cette desserte empruntera, au départ de la gare des Guillemins, la rue du Plan Incliné, l'autoroute A602 jusqu'à la sortie « Bierset » avec un passage à proximité du centre de formation du FOREM.

Cette ligne circulera entre 6h et 19h, tous les jours de l'année, suivant une fréquence de passage horaire, à raison de 13 parcours aller-retour. La desserte sera assurée au moyen d'un bus 15 places. Sur cette base, le coût d'exploitation peut être estimé à près de 240.000 €/an. Cette nouvelle ligne sera lancée à titre expérimental, dans le courant de l'année 2009, pour une durée de deux ans renouvelable.

Ca bouge au TEC ! (suite)

Le TEC paie le taxi à Namur

A Namur, prendre le taxi en soirée ne coûte désormais que deux euros aux abonnés du TEC. Les personnes qui ont actuellement un abonnement, une carte de 65 ans ou encore un titre de parcours SNCB-TEC peuvent prendre le taxi pour deux euros entre 22H00 et 00H30.

Une première convention en ce sens a été signée à Namur début octobre. L'expérience devrait ensuite être étendue à d'autres villes. Ce sera le TEC qui assumera le coût du partenariat.

L'opération pilote à Namur durera six mois et touchera 80.000 personnes. Neuf sociétés de taxi et 33 taxis participent à cette opération. La personne qui est en règle vis-à-vis des TEC commande le taxi et toutes les personnes qui sont avec elle peuvent monter dans le taxi sans supplément.



Les taxis qui participent au nouveau service offert aux abonnés du Tec portent le logo « Taxitec ». © Bruno Fahy

Du neuf au TEC Brabant wallon

Au TEC Brabant wallon, le Conforto « bis » est entré en service le lundi 3 novembre dernier avec pour objectif principal de rendre davantage accessible la capitale bruxelloise aux Brabançons wallons. La nouvelle ligne relie Louvain-la-Neuve au zoning Brucargo de Zaventem en passant par Wavre, Kraainem, Woluwé et le zoning de Diegem. Un accord politique pour l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence en heure de pointe par les deux Conforto, tant en Flandre qu'en Wallonie, a été finalisé. Sans pouvoir encore annoncer de date fixe, on sait donc que les bus du TEC seront autorisés à utiliser la bande d'arrêt d'urgence dans les prochaines semaines. Cette mesure permettra un gain de temps de 30 minutes sur le trajet.



Le Conforto

© ACTP

La première ligne Conforto entre Louvain-la-Neuve et Ixelles bénéficie quant à elle de six allers et retours supplémentaires durant les heures de pointe. L'arrêt sur le parking des Mésanges, à Wavre, est remplacé par un arrêt à la gare, offrant à la fois plus de visibilité et une meilleure complémentarité avec le train et les autres lignes de bus.

Par ailleurs, le TEC Brabant wallon planche sérieusement sur la possibilité d'extension de la gare de bus de Wavre. Celle-ci est actuellement desservie par onze lignes de bus du tec et trois de son homologue flamand De Lijn. Ce qui représente un trafic quotidien de 284 bus qui partent et arrivent sur les huit quais que comporte la place Henri Berger, entre 6 heures et 21 heures. Aujourd'hui, le TEC estime que la gare des bus actuelle ne correspond plus à la demande et dit se sentir à l'étroit. Une extension sur le parking situé à l'arrière des locaux du TEC est actuellement à l'étude.

Enfin, un plan d'action a été mis sur pied. Il prévoit l'articulation et l'interconnexion entre les modes de transport ainsi que l'élargissement de la gamme de services aux citoyens et notamment la collaboration avec les taxis et les entreprises de carsharing telle que « Cambio ». Ce plan d'action a déjà connu des réalisations concrètes avec, notamment, la création de trois services Proxibus à Rebecq, Waterloo et Perwez.

La SNCB appelle à la vigilance

Les clients de la SNCB peuvent apporter une contribution à la sécurité en signalant les comportements suspects et les situations dangereuses au service de sécurité Securail. Depuis le 7 octobre, une campagne d'affichage ludique dans les gares tend à stimuler cette attitude active. Toute personne témoin d'un fait suspect (pickpockets, promeneur en pleine voie, ...) ou qui se sent menacée est invitée à appeler le numéro de téléphone gratuit 0800 30 230, et cela 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ce numéro figure sur des affichettes de couleur verte placées dans toutes les gares et tous les points d'arrêt.

Amay : nouveau service mobilité

La commune d'Amay teste actuellement un nouveau service de Mobilité : le Servibus. Mis à disposition par une société privée qui se paie grâce à la publicité, ce minibus offre des possibilités de déplacement aux personnes sans véhicule et isolées dans des quartiers peu ou pas desservis par les transports en commun. Encore en phase de test, le Servibus effectue des itinéraires fixes sauf le vendredi où il circule à la demande.

SNCB : commande de matériel

La SNCB vient d'investir 350 millions d'euros dans du matériel roulant : 72 nouvelles voitures à deux niveaux (M6) et 60 locomotives de type 18 viennent d'être achetées. Les 72 voitures commandées offriront 10.000 places assises supplémentaires.

Eurostar : retour à la normale en mars 2009

Eurostar espère reprendre un service normal dès mars 2009. Depuis l'incendie survenu dans le tunnel sous la Manche le 11 septembre dernier, le trafic Eurostar n'est assuré qu'à 93% de ses capacités. Les dégâts causés par cet incendie devraient être réparés pour février. Quant aux pertes engendrées par l'incident de septembre, Richard Brown, CEO d'Eurostar n'a pas avancé de chiffre précis, arguant de la demande d'indemnisation par les assurances actuellement en cours. Auparavant, la SNCB avait évalué le dommage pour les chemins de fer belges à une fourchette de 3,5 à 4 millions d'euros. Pour Eurostar, le dommage devrait être nettement supérieur à 20 millions d'euros. L'incident a entraîné un recul des performances de ponctualité d'Eurostar et a contraint l'opérateur à remettre à plus tard son projet d'introduire une nouvelle liaison entre Bruxelles et Londres.

Bruxelles : métro sans conducteur en 2015 ?

La Société des transports intercommunaux de Bruxelles (Stib) entend installer un métro automatique sans conducteur sur la ligne 1 (Erasme-Stockel et Roi Baudouin-Herrmann-Debroux) en 2015. Avec le remplacement de la flotte de 40 métros qui, en 2016, auront 40 ans de service au compteur, l'investissement total s'élèvera à quelque 500 millions d'euros. L'automatisation de la ligne devrait nécessiter un investissement de 50 à 75 millions d'euros. A cela s'ajoute le renouvellement de la vieille flotte de métros, pour une enveloppe de 450 millions d'euros.

Nouvelle composition dromadaire pour l'ICO 416

Tout comme l'ICO 417, l'ICO 416 (Bruxelles-Maastricht) compte désormais 11 voitures pour satisfaire une clientèle toujours plus nombreuse. Cette formule (motrice insérée au milieu de la rame) permet de réduire facilement la composition en heures creuses.

WiFi dans tous les Thalys

Depuis le 20 novembre, tous les passagers des rames Thalys peuvent détecter un signal WiFi à leur disposition sans qu'ils aient à quitter leur fauteuil. L'expérience a débuté en mai 2008 sur quelques rames équipées. Depuis 60.000 voyageurs ont testé ce service. Pour assurer la continuité du réseau les techniciens utilisent essentiellement pour la partie extérieure une liaison satellite. Dans les zones difficiles telles que les tunnels, les vallées encaissées ou les reliefs le signal est acheminé grâce à la technologie haut débit mobile 3G. Une fois à bord les voyageurs doivent se rendre au « ThalysBar » et se procurer une carte prépayée. Cette dernière est gratuite pour les passagers de première classe (Comfort 1). Pour les secondes classes il en va tout autrement : les tarifs appliqués sont un tantinet dissuasifs. Pour bénéficier de la connexion tout le temps de leur voyage les passagers devront déboursier 13 euros. Pour surfer une heure ils devront s'acquitter de 6,50 euros. Ces 60 minutes sont cependant divisibles en plusieurs sessions et le décompte s'arrête pendant les déconnexions : les voyageurs peuvent donc pleinement profiter de leur heure de navigation chèrement payée.

Billet Shopping

Pour 8 euros (en 2e classe) et 12 euros (en 1re classe), le Billet Shopping permet un aller-retour vers n'importe quelle ville de Belgique. Ce billet promotionnel est valable pour un aller-retour effectué le même jour pendant tous les week-ends de décembre et de janvier et tous les jours durant les vacances de Noël (du lundi 22 décembre au dimanche 4 janvier).

TEC : amendes administratives

Depuis le 1er novembre, les comportements inciviques sont sévèrement sanctionnés par les contrôleurs du TEC. Les infractions ou les délits commis sur le réseau de transport public sont soumis à des sanctions allant de 75 jusqu'à 300 €. Deux catégories d'infraction sont établies :

- Catégorie I : fumer, cracher, abandonner de la nourriture ou d'autres déchets, endommager les installations ou le matériel roulant, faire usage de la commande de secours des portes, perturber l'ordre, gêner les personnes présentes par des contacts physiques indésirables, des propos ou des actes offensants, immoraux ou menaçants, refuser de suivre les indications du personnel, amener des animaux sans autorisation, ...
- Catégorie II : toutes les infractions liées au titre de transport.

Amendes :

- 75 € en cas de 1ère infraction (catégories I et II) ;
- 150 € en cas de 2ème infraction (catégories I et II) ;
- 300 € en cas de 3ème infraction de catégorie II et en cas de falsification du titre de transport.

Liaison Maubeuge-Quévy

La navette reliant Aulnoye/Maubeuge à la gare belge de Quévy sera supprimée lors du changement d'horaires du 14 décembre 2008, ainsi en a décidé le conseil régional Nord Pas-de-Calais au terme de 3 ans de circulations. Le très faible taux de remplissage est la principale raison de cette suppression. L'initiative française n'a jamais été vraiment soutenue par la SNCB qui y voyait une possibilité de faire de l'ombre aux chers (onéreux) Thalys. L'intérêt d'un train Maubeuge-Mons ou même Maubeuge-Bruxelles reste d'actualité pour la France.

SNCB : réduction sur l'abonnement scolaire ?

La réduction de 50 % du prix des abonnements scolaires au TEC wallon et à la STIB bruxelloise pourrait bientôt être étendue aux abonnements scolaires de la SNCB. Le Ministre de l'Enseignement obligatoire, Christian Dupont, a confirmé mercredi en commission du parlement de la Communauté française que le projet est actuellement à l'étude.

Zurich-Lugano en train pendulaire

Depuis le 14 décembre dernier, date de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, les voyageurs gagnent 15 minutes de temps de parcours entre Arth-Goldau et Lugano grâce à la mise en service de trains pendulaires InterCity (ICN) modernes sur le parcours Zurich-Lugano (228km). A quand des trains pendulaires en Belgique et plus particulièrement sur la ligne 162 Namur-Luxembourg ?

SNCB : nouveau service pour les PMR

Depuis le 1er novembre, l'assistance aux personnes à mobilité réduite a changé. Dans 103 gares du réseau belge, une aide peut désormais être apportée aux personnes en chaise roulante, du premier au dernier train, 7 jours sur 7. Pour cela, il faut faire la demande au moins 24 heures à l'avance auprès du Call Center de la SNCB. Ce dernier se charge alors d'organiser, en fonction des possibilités, l'accompagnement dans différentes gares. Le voyageur reçoit ainsi la confirmation que ses gares de départ et d'arrivée lui sont accessibles, qu'une place est disponible à bord du train et qu'une assistance lui sera donnée lors de l'embarquement et du débarquement à destination. Dans le futur, ce service devrait être étendu à l'ensemble des gares du réseau. L'ACTP se réjouit de cette amélioration mais souhaite toutefois que des efforts soient faits pour garantir une meilleure accessibilité. Cela suppose une homogénéisation de la hauteur des quais ainsi que l'acquisition de matériel roulant offrant l'accès de plain-pied.

Jonction Nord-Midi

La jonction Nord-Midi de Bruxelles, nœud crucial du réseau ferré belge reliant les gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, est actuellement utilisée aux limites de sa capacité, particulièrement en heures de pointe. D'ici 2020, Infrabel veut supprimer le goulet d'étranglement de la jonction Nord-Midi par la construction de voies supplémentaires, qui seront aménagées sous et/ou à côté des voies existantes. Dans un an et demi maximum, deux ou trois options seront retenues parmi les très nombreuses envisagées.



Liaison ferroviaire Liège-Arlon

Une petite pétition qui me tient à cœur ... Tout le monde le sait, il est temps de reprendre nos habitudes de transport en main ... Vous qui, par motivation financière ou écologique, empruntez le train régulièrement, vous savez combien il est pénible d'effectuer le trajet Liège-Arlon. En effet, il est nécessaire de passer par Namur (ou de prendre l'omnibus de Jemelle) avant d'arriver à destination, ce qui représente minimum 2h30 de trajet ! Ainsi, quelqu'un qui commence à travailler à 8h30 à Arlon doit prendre le train à ... 5h47 ! C'est évidemment impossible, résultat, tout le monde prend sa voiture. Cette pétition est destinée à attirer l'attention de la SNCB sur la nécessité de mettre à disposition des navetteurs quelques trains rapides (IC) vers 7h et 17h afin de permettre aux gens de se rendre au travail et d'en revenir ! Ce train pourrait par exemple s'arrêter à Liège Guillemins, Marche-en-Famenne, Jemelle, Libramont et Arlon ; il effectuerait ainsi le trajet en 1h30 maximum. Merci pour votre soutien ! (<http://www.lapetition.be/en-ligne/pour-une-liaison-ferroviaire-liège-arlon-967.html>).

André (sur notre forum, le 21-05-08)

C'est une liaison qui serait en effet bien utile et qui pourrait certainement être prolongée jusque Luxembourg. Une liaison horaire serait peut-être exagérée dans un premier temps, mais des trains P le matin et le soir, ce serait déjà un bon début. Des trains P le vendredi soir dans le sens Liège -Arlon et le dimanche soir dans le sens Arlon-Liège pour les étudiants du Luxembourg qui étudient à Liège sont également à envisager.

Pierre ROLAND (sur notre forum, le 14-06-08)

Boucle finale du métro de Charleroi

Ce « métro » est une ineptie et un rêve de mégalomanes qui confondirent leurs ambitions avec le bien public. La défunte SNCV, qui dans les années 60 avait comme première priorité de redorer son image, qui était alors celle de casseroles rouillées et antédiluviennes évoluant sur des rails tordus, n'est pas étrangère à ce projet grandiloquant et irréaliste. Il aurait été mieux, à l'époque, de fondre les réseaux STIC et SNCV et de les restructurer en profondeur, de reconstruire les lignes pour éviter par exemple que les trams roulent à contre-sens (comme rue d'Orléans) ou se tortillent dans des venelles étroites et sinueuses. L'occasion aurait été ainsi donnée de reconstruire certains quartiers pour mieux structurer la ville et son agglomération. Au lieu de cela, nous avons aujourd'hui une infrastructure trop lourde, dont les viaducs de béton brut supportant des caténaires fort peu discrètes, surplombent les quartiers en les desservant mal et en les enlaidissant davantage. Cependant, il est impossible à présent de revenir en arrière: nous avons bel et bien sur les bras cette encombrante « chose » qu'il faut tenter d'aménager le mieux possible pour qu'elle soit la

plus utile possible. L'irréparable a été commis. Même la ligne 90 vers La Louvière qui préfigurait une sorte de RER à voie métrique traversant une région peuplée a été fermée (après rénovation !) et a ainsi rendu caduque et inutile, en l'amputant, la ligne d'Anderlues à l'infrastructure d'un « luxe » inouï et dont certaines stations se trouvent littéralement au milieu des champs (une rame toutes les demi-heures le WE : unique pour un « métro » !). La ligne vers Gilly est, quant à elle, mieux implantée, mais vu l'espace disponible, des tunnels ne s'imposaient pas. Quant à son prolongement vers Soleilmont au programme des prochains travaux, il s'agit encore là de faire arriver un tram sur une infrastructure de métro dans une zone moins urbanisée et où l'habitat est plus éparé. Par contre, le programme ne prévoit pas la mise en service, qui ne nécessiterait que la rénovation de structures dégradées par le temps et par le vandalisme, de la ligne vers le Centenaire à Montigny-sur-Sambre qui est intégralement terminée et équipée (les escalators attendent depuis près de 20 ans les premiers usagers) et qui traverse des quartiers qu'on pourrait qualifier de centraux et très densément peuplés. De plus, au-delà de la station Centenaire, le gros oeuvre est lui aussi terminé et aurait pu être équipé d'une façon économique et rationnelle pour desservir une zone réellement urbaine et avoir pour terminus le Cora (autre chose que le crématorium de Gilly !) Quant à la ligne vers Gosselies, qu'est ce qui a empêché qu'on ne l'exploite, puisqu'elle existe ? Evidemment, là aussi, une remise à niveau s'impose. J'espère en tout cas qu'on remplacera l'hideuse caténaire, digne d'une ligne TGV, qui surplombe et plombe la perspective de la chaussée de Bruxelles, par un fil de contact plus léger semblable à ce qui alimente tous les tramways du monde. Enfin, pour la boucle du centre ville, pourquoi ne pas avoir fait passer le tram sur le boulevard Tirou ? Au lieu de cela, les vieilles dames le verront passer de loin mais continueront à monter dans les City Bus. Le tram passera à vide au bord de la Sambre, bien entendu du côté où il n'y a pas une seule habitation. De toute façon, tant que les dirigeants de la ville continueront à se mentir à eux-mêmes en parlant de « la plus grande ville de Wallonie », il n'y a pas d'espoir d'une quelconque rationalité. La ville en elle-même n'est pas plus grande que Namur, il n'y a pas à Charleroi de culture urbaine : quelqu'un de Couillet ne se dit pas de Charleroi. La fusion des communes en a fait, certes, l'agglomération numériquement la plus peuplée, mais sur un territoire si vaste qu'un tel outil de transport ne peut y avoir d'utilité. Tout en étant carolorégien, il me paraît évident que la seule vraie grande ville de Wallonie est Liège. Pas de métro, peut-être un tram à la Bordelaise ou à la Strasbourgeoise. C'est ce que je souhaite de tout cœur aux Liégeois. Bref, les courbes et contre-courbes de la station Waterloo, où les déjà vieilles rames grincent à pas d'escargot, me font dire que loin d'avoir modernisé le réseau jadis existant, ce métro n'a fait qu'enterrer les défauts de ce dernier quelques pieds sous terre.

Stéphane (sur notre forum, le 01-09-2008)



SOUTENEZ NOTRE ACTION !

Déjà membre ? Merci de renouveler votre cotisation.

Pas encore membre ? Merci de remplir le bulletin ci-dessous.

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.**

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.

✂



Le samedi 30 novembre dernier, Géraldine et Pierre, deux Liégeois, se sont dit « oui » là où ils s'étaient rencontrés il y a un an et demi : sur le quai n°6 de la gare de Liège-Guillemins. Images : RTL

ACTP asbl

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

Tél. / fax : 04 233 67 57

Email : actp@skynet.be

Site : www.actp.be



Avec le soutien de la Région Wallonne
Direction Générale des Transports