

Bureau de dépôt : Liège X



### **A CTP Info**

Bulletin trimestriel - octobre – décembre 2002



*Au Grand Duché de Luxembourg sur les relations régionales*



A Strasbourg, embarquement de plain-pied, sans assistance

Strictement apolitique, l'ACTP est membre de :

- la Fédération Européenne des Clients des Transports,
- Inter-Environnement Wallonie (IW) et sa cellule MoTEUR,
- Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB.

Le rôle de l'Association est de défendre les Usagers vis-à-vis des carences des sociétés de transport.

Vous pouvez rejoindre nos rangs. Un bulletin d'inscription se trouve à la fin de cette brochure.

Deux possibilités s'offrent à vous :

- Sympathisant : nous sommes à votre disposition pour examiner vos plaintes et les relayer auprès des autorités compétentes et vous conseiller pour organiser vos voyages. L'inscription est gratuite.
- Membre : les mêmes services vous sont assurés. Vous recevez notre bulletin d'information, des invitations à participer à nos différentes activités (groupes de travail, voyages d'étude ou de divertissement). La cotisation annuelle est de 5 €.

La crédibilité de notre association et son écoute par les décideurs et responsables dépendent de notre taille. Plus nous serons nombreux, plus nous serons « respectés » et efficaces.

Photos de couverture :

Page 1 :

A Eupen, le 18 septembre 2001, le matériel de la DB pour transports régionaux côtoie le matériel ancestral de la SNCB.

Une filiale de la DB met en place un extraordinaire réseau autour d'Aachen et projette de l'étendre dans l'Euregio. Une liaison existe déjà entre Aachen et Heerlen (Pays-Bas). Sous l'effet de la prochaine libéralisation des transports, nous pourrions bientôt voir ce matériel à Eupen (et à Liège ?).

Page 12 :

En haut, matériel luxembourgeois pour les liaisons régionales. Il est photographié ici face à un quai bas. La hauteur à franchir est comparable à celle d'un bus.

En bas, à Strasbourg, modèle européen en matière de mobilité urbaine, l'embarquement des personnes à mobilité réduite se fait sans problème : quai et voiture sont rigoureusement à la même hauteur.

## **Mobilité**

Les données du problème :

Les plans de Mobilité éclosent dans tous les coins : villes, communautés urbaines, communautés rurales,...

C'est incontestablement dans les grands centres urbains que les problèmes se posent avec le plus d'acuité.

Hélas, il faut bien constater que les réponses proposées manquent singulièrement d'imagination et d'audace.

En général, on veut tout améliorer : meilleure circulation des voitures, meilleure sécurité pour les cyclistes et les piétons, meilleure accessibilité pour les pmr,...

Comment ?

Des parkings par-ci, des ronds-points par-là, des passages protégés, des couloirs pour cyclistes (même dans des sens uniques !). Bref, des mesures souvent antinomiques qui ne résoudront rien.

Il y a trop d'acteurs dans ce problème. Le seul remède valable est d'en limiter un de façon drastique. Lequel ? La réponse est évidente : celui qui accapare le plus de place et pollue le plus. Hélas, certains croient encore que des villes sans voitures sont des villes mortes. Qu'ils aillent donc voir comment les choses se passent à Strasbourg et quelle est l'opinion des commerçants. Là-bas, la communauté urbaine a opté pour la seule réponse adéquate : des transports en communs performants.

Et que constate-t-on ?

Ils ont détourné la majorité des automobilistes du centre ville mais y ont ramené les chalands.

A voir sur

[http://www.mairiesbourg.fr/F/rub\\_1/transports/index.htm](http://www.mairiesbourg.fr/F/rub_1/transports/index.htm)

## Que demande l'ACTP ?

Voici quelques-unes des revendications extraites du cahier déposé au Ministère dans le cadre de la consultation des usagers, préalable à la rédaction du troisième contrat de gestion.

1. Que les retards soient comptabilisés dès la troisième minute et non pas comme il est procédé actuellement en considérant que les cinq premières minutes de retard ne sont pas considérées comme telles.
2. Que le matériel roulant et d'infrastructure ainsi que les gares et leurs accès soient mieux entretenus par respect pour la clientèle et afin d'éviter un maximum de pannes qui provoquent, inévitablement, des retards.
3. Que le RER soit mis en chantier au plus tôt.
4. Que la composition des trains soit mieux adaptée au nombre de voyageurs.
5. Que des enquêtes de satisfaction soient effectuées par un organisme indépendant à la SNCB et agréé par les associations de consommateurs.
6. Que le document « Conditions générales pour le transport des voyageurs et des bagages » soit modifié de telle sorte que les titulaires de la carte train puissent demander un remboursement en cas de retard.
7. Que la mise en place de mesures dissuasives assurent la sécurité des voyageurs et du personnel.
8. Que la gestion de la SNCB soit assurée par l'Etat Fédéral par l'intermédiaire de personnes compétentes.
9. Qu'un audit soit exécuté périodiquement par un organisme extérieur.
10. Que les usagers soient représentés avec voix délibérative au Comité de Direction de la SNCB.
11. Que les avis du Comité Consultatif des Usagers transmis à la SNCB reçoivent une réponse circonstanciée de la part de la SNCB si elle refuse de s'y conformer.
12. Que les régions soient associées aux études et décisions afférentes aux lignes les concernant.
13. Que la gratuité du transport par bus soit accordée aux titulaires d'un ticket délivré pour l'utilisation d'un parc de stationnement de dissuasion.
14. Que les annonces soient faites dans tous les transports en commun, sur tout le territoire belge, dans les deux langues nationales au minimum et idéalement dans les trois langues nationales, en quatre langues sur les lignes touristiques.

Le cahier complet est visible sur le site [WWW.ACTP.be](http://WWW.ACTP.be)

### Moniteurs de la gare d'Ottignies

Après requête de l'ACTP adressée à la direction du district sud-est, nous avons enfin obtenu que les moniteurs présents sur les quais de la gare d'Ottignies affichent tous les trains au départ de la gare et non pas uniquement les départs du quai en question comme c'était le cas jusqu'alors. Voilà qui facilitera la vie des utilisateurs changeant de train à Ottignies. Nous regrettons cependant que les moniteurs soient placés à un mauvais endroit par rapport aux flux de voyageurs.

### Installation du Comité de ligne « 132 »

Le 26 août dernier, l'ACTP participait à la réunion d'installation du Comité de ligne « 132 ». Parti d'une initiative citoyenne, l'ACTP par sa présence à plusieurs réunions du « comité de défense de tous les points d'arrêt de la ligne 132 » a soutenu l'action et aidé les participants à structurer le comité. Un soutien logistique a également été apporté par l'ACTP en étudiant les horaires proposés par la SNCB et en formulant des contre-propositions, en proposant des innovations en matière d'exploitation.

### Mauvais départ pour le comité de ligne « 165 »

Nous avons pris contact avec les différentes communes de la ligne 165, malheureusement, à ce jour, aucune d'elles ne nous a répondu favorablement. Nous n'abandonnons pas pour autant le projet, les relations transfrontalières étant importantes pour la région.

### Aide à la création d'un comité de ligne « 124 »

L'ACTP est entrée en contact avec Madame Buckens qui souhaite créer un comité de ligne pour mettre au jour les problèmes de desserte de la ligne Bruxelles – Charleroi. Nous accueillons cette initiative très favorablement et espérons en voir fleurir aux quatre coins de la Wallonie.

### Fondation d'un « Syndicat Européen des Usagers du Rail »

Le 19.10.2002, fondation de ce syndicat d'usagers qui entend défendre les utilisateurs de l'ensemble de l'Union Européenne – participation de l'ACTP assurée.

## Le plain-pied, c'est le pied

Le pied, c'est l'accès de plain-pied...

Une commodité nécessaire et évidente pour beaucoup d'usagers, mais visiblement pas pour la SNCB qui refuse toujours de l'accorder à ses clients.

A l'occasion de la livraison de la première voiture M6, l'ACTP stigmatise l'obstination de la SNCB à vouloir absolument concevoir des entrées hautes.

Depuis le 28 septembre 2000, les clients de la SNCB réclament l'accès de plain-pied. Cette facilité est parfaitement réalisable dans le cas des voitures à deux niveaux.



*En face d'un quai haut, la « nouvelle » voiture M6 de la SNCB*

Mais, prétextant une perte de places assises, problème que les Suisses ont résolu, la SNCB s'obstine à les placer sur les boggies, d'où la hauteur des entrées. Même avec un quai haut (comme sur la photo prise à Bruxelles-Midi), l'accès nécessite l'escalade de deux marches !

« Le pied, c'est le plain-pied » est le slogan des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des mères avec landau et bien d'autres.

Les réseaux étrangers l'ont adopté :

- Des voitures à deux étages avec accès de plain-pied circulent sur les grandes lignes en Allemagne, en Suisse ;
- Des automotrices plain-pied circulent en Italie ;
- Au Grand-Duché de Luxembourg, des autorails à accès de plain-pied circulent depuis trois ans déjà.

Mais en Belgique, seules les futures automotrices luxembourgeoises assurant la liaison Luxembourg-Gouvy nous offriront le plain-pied.



*Embarquement de plain-pied sur une rame DB*



*Embarquement d'une personne à mobilité réduite sur la ligne 43*

Ainsi, après le raté monumental des autorails 41, la SNCB vient encore de rater, avec les voitures M6, l'occasion de faire mieux.

S'il est trop tard pour rectifier le tir ( ? ), espérons que la SNCB ne remettra pas ça à l'occasion de la commande du matériel R.E.R.

---

## Le comité de ligne « 43 »

---

Ce comité s'est constitué en mai 2001, suite aux diverses manifestations des habitants de Comblain-au-Pont, dont la gare a été fermée et le point d'arrêt supprimé en 1992.

De nombreuses interventions des autorités communales, de particuliers auprès de la SNCB, des politiques étaient restées sans suite.

L'ACTP décida de mener une action spectaculaire. De mai à septembre 2001, avec l'appui de toutes les administrations riveraines de la ligne, une grande enquête fut menée auprès des usagers de la ligne et de la population.

Elle mit en évidence les facteurs responsables du désintérêt de la population pour la ligne avec, en premier lieu, la fréquence et la vitesse commerciale insuffisantes et la fermeture de Comblain-au-Pont, haut lieu touristique.

4200 personnes signèrent une pétition déposée le 13 novembre 2002 entre les mains de Madame le Ministre qui, à cette occasion, demanda à l'ACTP de poursuivre l'action du comité de ligne en impliquant les différents acteurs de la Mobilité. Cette action élargie s'est mise en place à la rentrée, suite au mandat confié à l'ACTP par l'A.R. du 17 mai 2002. Plus de 3000 invitations ont été distribuées dans les gares et points d'arrêt non gardés. La première réunion plénière se tient le 12 octobre à Hamoir (point médian de la ligne).

Lors du dépôt de la même pétition à la SNCB (16 janvier 2002), nous eûmes la surprise de constater que beaucoup de responsables de la SNCB n'avaient jamais vu le matériel moderne, adapté à la desserte de lignes régionales. Notre action eut pour effet de provoquer un déplacement de certaines de ces personnes jusqu'à Aachen.

Lorsqu'en mai 2001, à l'occasion des modifications d'horaires, la SNCB installa un gap de 85 minutes entre les arrivées matinales à Liège-Guillemins (07h12, 08h37), l'ACTP réclama la mise en service d'un train supplémentaire avant la rentrée scolaire. Malgré la pertinence de cette demande, et l'appui de Madame la Ministre, elle ne fut satisfaite que le 01/10/2001.

L'ACTP a obtenu que le dernier train quittant Liège vers Gouvy desserve le centre ville, Tilff et Esneux, en plus des arrêts habituels (Liège-Guillemins, Angleur, Poulseur, Rivage). Un an de démarches ont été nécessaires pour arriver à ce résultat !

---

## Problématique du parking de la gare de Leuze

---

Depuis avril 1997, c'est-à-dire depuis plus de cinq ans maintenant, notre Trésorier et membre, Monsieur Gery Baele, se bat pour obtenir une amélioration du parking de la gare de Leuze-en-Hainaut sur la ligne 94 Bruxelles – Tournai.

Lors de nombreux échanges par courrier avec les services de la SNCB d'abord, ensuite avec la Ministre des Transports et de la Mobilité et pour finir avec le médiateur auprès de la SNCB, il n'a cessé de mettre au jour les problèmes rencontrés par les usagers du parking SNCB de Leuze. Le personnel de la gare n'est évidemment pas mis en cause, il s'agirait d'un problème de planification et d'un manque de volonté de la part du département SNCB compétent en la matière.

Si des promesses ont été faites, elles n'ont jusqu'à présent pas été tenues. Ainsi, un courrier de la SNCB annonçait les travaux d'amélioration du parking dans le courant de l'année 1998 et qu'il faudrait donc patienter jusqu'au mois d'août de l'année en question pour avoir un parking moderne, bien éclairé et sécurisé. En octobre 2002, rien de tout cela n'a été réalisé et le parking continue d'être un terrain boueux sur lequel les navetteurs parquent, tant bien que mal, leur voiture, et ce au prix fort !

Le plus frustrant dans cette affaire est qu'à Tournai, un vaste parking SNCB a été réalisé et que son accès est gratuit pour les titulaires d'une carte-train. De même à Ath, le parking est gratuit et en meilleur état que celui de la gare de Leuze. Dès lors, on peut s'étonner de cette discrimination.

Aux dernières nouvelles, la SNCB aurait adjugé le travail et cette modernisation devrait débuter le 28.10.2002 avec un délai de 150 jours ouvrables pour mener à bien la modernisation du parking. Espérons que cette fois-ci sera la bonne et que les navetteurs et autres voyageurs de la SNCB auront un parking digne de ce nom à leur disposition en gare de Leuze.

On se rend compte dans ce dossier combien il est difficile de faire avancer les choses et de faire respecter les droits des clients. Bien sûr, un parking à la gare n'est pas une mission de service public mais si l'on prend la peine d'en « offrir » un à ses clients et si, de surcroît, on le fait payer, on peut alors s'attendre à ce que le service soit à la hauteur des espérances. Il faut tout de même savoir que le parking coûte plus de 15 EUR par mois !

Nous ne manquerons pas de vous tenir informés de l'évolution de ce dossier dans notre prochain numéro.

---

## Nouveautés du service d'hiver à la SNCB

---

Le 15 décembre 2002 marquera le début du nouveau service des trains en Belgique et en Europe. En effet, à partir de cette année, les modifications importantes auront lieu en décembre au lieu de mai/juin comme cela était le cas auparavant.

Voici les principales nouveautés proposées par la SNCB à partir du 15 décembre prochain. Des renseignements plus détaillés seront disponibles sur notre site Internet.

- Mise en service de la LGV 2 entre Leuven et Liège. Par conséquent, tous les trains IC-A reliant Oostende à Eupen circuleront via cette nouvelle ligne. La mise en service de la ligne signifie la fin des trains IC-A Oostende-Köln-Hbf et le renforcement du monopole du Thalys.
- La suppression des IC-A sur le parcours allemand sera partiellement palliée par 3 paires d'ICE qui seront mises en route entre Frankfurt-am-Main-Hbf et Bruxelles-Midi via Köln-Hbf. Aux dernières nouvelles, les rames à grande vitesse allemandes n'étant pas encore homologuées pour circuler sur les lignes à grande vitesse belges, elles devront se traîner à 140 km/h sur la ligne 36 entre Liège et Leuven ! Par ailleurs, une nouvelle relation IR reliera toutes les deux heures Liège à Aachen. Assurée par du matériel vétuste, suivant un horaire qui n'assure pas de correspondance commode et grevée d'une taxe transfrontalière, cette relation est vouée à un probable échec commercial.
- Augmentation de l'offre de trains sur plusieurs lignes du réseau :
  - Ligne 15 Mol – Hasselt : doublement de la fréquence des trains L (un par heure au lieu d'un toutes les deux heures) ;
  - Ligne 66 Kortrijk – Brugge : un train L toutes les heures y compris les week-ends, actuellement, la fréquence est d'un train toutes les deux heures.
  - Ligne 132 Charleroi – Couvin : augmentation du nombre de trains.
  - Ligne 162 Arlon – Namur : le week-end, mise en route d'un train L toutes les 2 heures au lieu de toutes les 4 heures.
- Mise en route d'un train P direct de Gouvy à Bruxelles-Midi tracé par la LGV2.

## Bulletin d'adhésion

Par la présente, je souhaite devenir

- membre de l'ACTP pour la somme de 5 €/an que je verse ce jour sur le compte 001-3307821-03 de l'ACTP
- sympathisant (gratuit) (*Biffer la mention inutile*)

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse complète : .....

Code postal et ville/commune : .....

Date et signature : .....

*Données facultatives mais souhaitées :*

Téléphone : .....

Télécopie : .....

G.S.M. : .....

Courrier électronique : .....

Ligne(s) empruntée(s) :

- SNCB : .....
- TEC : .....
- DE LIJN : .....
- STIB : .....

**A renvoyer à ACTP, Try du Marais 758 à 5651 TARCENNE  
Ou à faxer au 04/380 30 40**

L'ACTP respecte la vie privée : vos données personnelles seront traitées dans le respect de la loi du 8 décembre 1992 sur la Protection de la Vie Privée.

---

Notre prochain numéro sera largement consacré aux TEC.

Faites-moi part de vos remarques et suggestions.  
D'avance merci.