

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

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



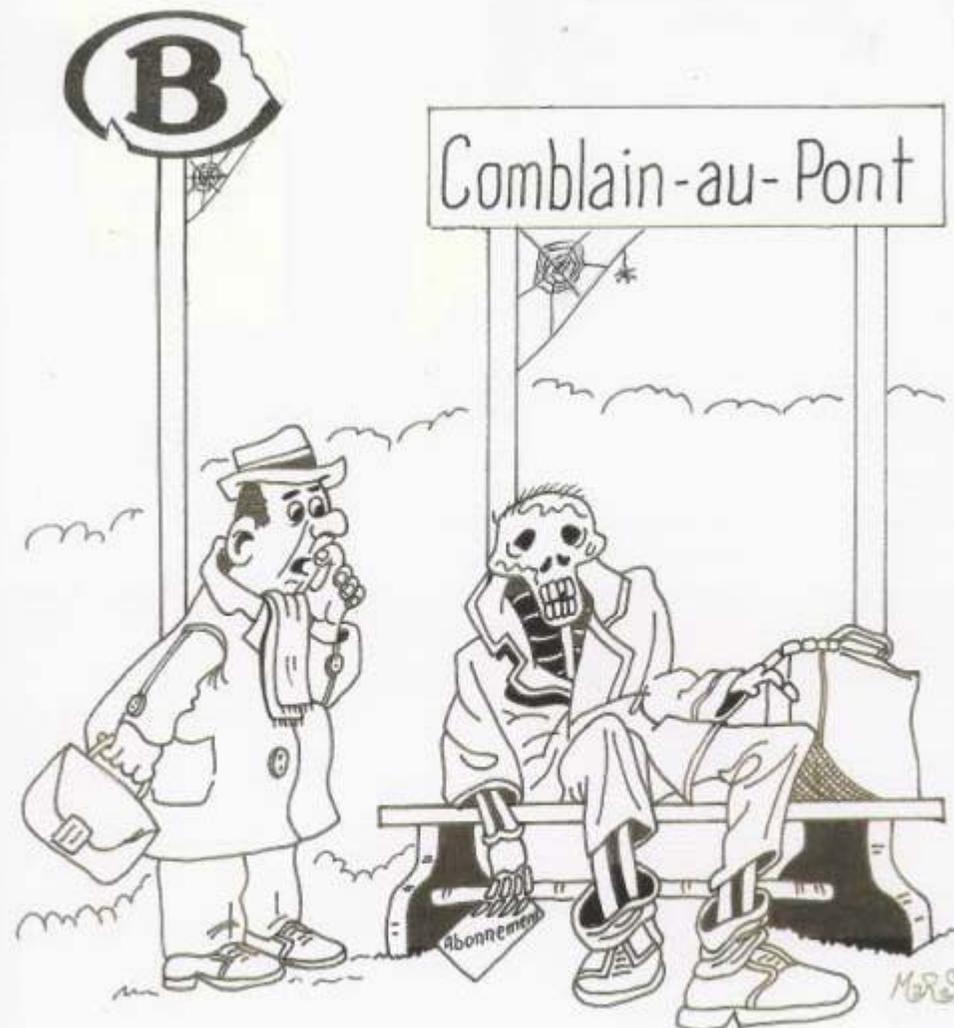
## ACTP INFO

Bulletin trimestriel  
Octobre - Décembre 2003



**BASTOGNE - SUD : GARE RENOVEE, USAGERS DELAISSES**

## COMITE DE LIGNE 43



**N'a-t-i lontins qu'vos rawârdez?**  
(Y a-t-il longtemps que vous attendez?)

*Nos lecteurs ont de l'humour ... et de la patience !*

## SOMMAIRE **ACTP Info** Octobre-Décembre 2003

Editorial	page 3
Le tram de la côte se met au plain-pied	page 5
Connexion train / bus et tram	page 6
Projet RER	page 10
Au fil des rails : toute l'info trains	pages 4, 20
Gares régionales CFF	page 14
Vitesse commerciale	page 18
Au fil des routes : toute l'info bus/tram	pages 16 & 17
Courrier des lecteurs	pages 21 & 24



**L'ACTP vous souhaite de joyeuses fêtes de fin d'année et formule le vœu que 2004 vous apporte des satisfactions dans le domaine de la mobilité !**

Photo de couverture :



« Bastogne-Sud »

La preuve qu'un ancien bâtiment de la SNCB peut être magnifiquement rénové et pourtant détourné de ses objectifs premiers ...

(Photographies de Bastogne : ACTP)

### Une si jolie petite gare ...

Depuis maintenant 10 ans, l'indicateur (moribond) de la SNCB indique que la relation Bastogne-Libramont est **provisoirement** remplacée par un service de bus.

Jusqu'à la fin du mois d'octobre écoulé, la SNCB exploitait un guichet à Bastogne. Les titres de transport sur la liaison de remplacement étaient des titres SNCB. La SNCB, ayant fermé son guichet, a désormais complètement abandonné la gare.

La ville de Bastogne en a acquis la propriété et l'a très joliment restaurée : la façade est complètement "ravalée", les boiseries remplacées, l'intérieur rénové. La ville y a installé un centre communautaire. On y trouve un vaste comptoir de vente de produits du terroir, une cafétéria et des salles de réunions qui abritent différentes activités citoyennes. Simultanément, les Tec y ont établi le point de convergence de toutes leurs lignes.

Tout serait donc pour le mieux si ....



A notre grande stupéfaction, nous avons trouvé sur les portes de la "gare" une affiche invitant les clients des TEC à parcourir ... 200 mètres (en réalité 300) pour obtenir des informations sur les horaires et des tickets !

En y regardant de plus près, on s'aperçoit qu'il n'y a aucun panneau donnant des informations sur les destinations, les lignes à emprunter, les quais d'embarquement, les correspondances possibles, bref, toutes les informations utiles, sinon indispensables, pour entamer ou poursuivre un voyage.



Pas un siège n'est à la disposition des voyageurs, les quais ne sont pas repérés, certains sont dépourvus d'abribus (voir photo). Le bâtiment des TEC (visible sur la photo, derrière les bus) a lui aussi été revendu.



On ne peut traiter les voyageurs avec plus de désinvolture.

N'était-il pas possible de réserver un local ou de ménager une synergie avec un autre occupant des lieux, permettant d'assurer le service minimal auquel les usagers ont droit ?

Face à ces carences et à la liberté manifestée par les responsables à l'égard de la norme européenne relative à la qualité des transports publics (EN 13816), nous sommes contraints d'adresser à ces responsables un carton rouge.

### **Ticket Euregio: enfin disponible !**

Nous l'annonçons dans le dernier numéro de l'ACTP-info: la délivrance à bord des trains du fameux sésame n'était plus qu'une question de jours. Depuis le premier novembre, on peut enfin l'obtenir à bord de TOUS LES TRAINS, à condition d'avoir embarqué dans une gare où il n'est pas délivré, c'est-à-dire pratiquement dans plus de 500 gares et points d'arrêt non gardés. En effet, seules les gares situées sur les lignes SNCB intégrées à l'Euregio (37, 34, 40, 44) le délivrent.

Rappelons que ce billet donne libre parcours sur la plupart des transports en commun et sur plusieurs lignes ferroviaires de l'Euregio (pas sur les Thalys, ICE). Les samedis, dimanches et jours fériés des différents pays (donc aussi par exemple le 11 novembre, non férié en Allemagne), il est valable pour 2 adultes et 3 enfants de moins de 12 ans.

Notez que tous les accompagnateurs n'ont pas encore assimilé ces nouvelles dispositions, surtout ceux qui ne travaillent pas dans ou près de l'Euregio. Vous pouvez dans ce cas leur rappeler le code qui permet d'éditer le billet: "CEU".

### **Le tram de la côte se met au plain-pied**



(Photo : Bombardier)

Dans sa partie médiane, le célèbre tram de la côte offre maintenant le plain-pied à sa clientèle.

De Lijn a confié à Bombardier (ex Brugeoise) la transformation des rames bicaisses en rames tricaisses par l'ajout d'une caisse intermédiaire à plancher bas. Les quais ont par ailleurs été surélevés de façon telle que l'embarquement soit rigoureusement de plain-pied.



(Photo ACTP)

Nos collègues du BTTB (association flamande des usagers des transports par train, tram et bus) ont décerné leur « prix des usagers des transports publics », conjointement à De Lijn, au ministre régional flamand du tourisme ainsi qu'au ministre flamand de la mobilité, *pour leur contribution à la réussite du projet « Accessibilité du tramway côtier »*.

Le tram a transporté jusqu'au 20 novembre 9 169 010 personnes. Le record de 9 millions de voyageurs annuel en 2002 sera donc battu cette année.

Outre l'accessibilité, la cadence élevée et la desserte fine (70 arrêts) sont les atouts indiscutables du tram de la côte.

## Qualités exigées d'une bonne connexion Train / Bus et Tram

La norme européenne EN 13816 énumère les critères de qualité auxquels doivent satisfaire les transports publics. Appliquée au cas de la connexion train - bus ou tram, voyons ce que cela donne dans quelques cas précis.

### 1. Distances

La distance entre le quai train et le quai bus/tram doit être minimale. Concrètement, elle ne devrait pas dépasser 50 mètres. La distance maximale ne devrait pas excéder 300 mètres. Dans le cas contraire, des aides mécaniques devraient être à la disposition des usagers (trottoirs roulants).

### 2. Accessibilité

La liaison doit se faire idéalement de plain-pied, en ce compris l'embarquement à bord des véhicules : quais rehaussés et véhicules à planchers abaissés, bus agenouillés. Les bordures et autres saillies sont donc proscrites.



Bus agenouillé Citaro



Couloir sous voie, gare de Leuven

Si les parcours impliquent des dénivellations elles seront rachetées par des plans faiblement inclinés (voir photo) ou des moyens mécaniques, suivant leur importance. Les escaliers fixes ne sont donc considérés que comme moyen de dépannage ou sécurisant. Dans tous les cas, l'accès sera rendu possible aux personnes à mobilité réduite, et donc également aux landaus, vélos conduits en main, valises sur roue, etc.

### 3. Tracé.

Une signalétique visible et non équivoque doit faciliter le parcours du voyageur entre les quais trains et bus/trams. L'itinéraire sera établi de façon à ne pas couper le trafic routier, en ce compris les trafics des bus et trams, au prix d'aménagements éventuels (traversée sous voie des bus/trams, directement branchée sur la traversée sous voies ferrées).

### 4. Couverture.

Le parcours des voyageurs entre train et bus sera aménagé entièrement sous couvert.



Couverture totale, gare de Leuven



Salle d'attente, gare De Lijn, Leuven

### 5. Confort d'attente.

Sur les quais, les voyageurs en attente doivent être sous couvert et protégés du vent et des intempéries par des cloisons judicieusement disposées et assurant une visibilité des véhicules en approche. Des sièges doivent être à leur disposition.

Un local fermé pourvu de sièges doit être à leur disposition dans le voisinage immédiat des points d'embarquement. Si le nombre de voyageurs le justifie, ce local doit être chauffé. (Voyez photo de la gare De Lijn à Leuven)

Le voyageur doit y trouver toutes les informations nécessaires à la poursuite de son voyage ainsi que des distributeurs automatiques de titres de transport et d'en-cas (boissons, aliments). Les distributeurs de titres doivent être d'un modèle pratique d'emploi, acceptant monnaie et cartes de paiement.

GARE DE WELKENRAEDT		LE TEC LIEGE-VERVIERS VOUS INFORME	
Votre destination en BUS au départ de la GARE ... Empruntez la ligne numéro ...			
ANDRIMONT - E.I.B.	11 ★	GEMMICH	10-10/11/
ANDRIMONT Eglise	11	GEMHRET	10
AUBEL	12-39c	GOE	16
BAALEN	16	HENRI-CHAPELLE	10-10/11 11/39c
BETHANE	16	Maison Blanche	
BILSTAIN	16	HENRI-CHAPELLE	10/11-11/12
BIRKEN	10-10/11 11/15-39c	HERBESTHAL	10-15
CLERMONT	12	HOMBURG	39C
DOLHAIN	16	KELMS	10-10/ 11-11/15
EUPEN (Bushof)	10-11/	LA CALAMINE	10-10/ 11-11/15
FRODTHIER	12	LANCEAUMONT	16
		LONTZEN	15-39c
		MEMBACH	16
		MERCKHOF	12-39C
		MONTZEN Eglise	10-10/11-11/
		MONTZEN Cas	10-10/11/
		MORESNET Chapelle	10-10/11/
		MORESNET Viaduc	10-11 11/39c
		MORESNET Village	10-11-11/
		PLOMBIERES	10-10/ 11/39c
		THIMISTER	12
		VERVIERS Gare	11
		VÖLKERICH	10-10/11/

Panneau indicateur des destinations bus au départ de la gare de Welkenraedt

## 6. Information.

Des panneaux donnant un plan des différents réseaux, la liste de toutes les destinations avec la référence de la ligne les desservant, les quais d'embarquement, les horaires et le schéma linéaire de chaque liaison pourront être consultés dans la gare SNCB même (éventuellement dans le couloir sous voies) et dans les locaux TEC. Les voyageurs doivent également disposer d'informations concernant les correspondances entre trains, bus et trams. Idéalement, une borne info donnant accès au site des TEC et de la SNCB (fusionnés ?) sera à la disposition du public.

Dès l'entrée en gare, le voyageur doit avoir vue sur de grands panneaux indiquant, en temps réel, les prochains départs des trains et bus/trams. Plus précisément, ces panneaux doivent mentionner :

en-tête :

- la date et l'heure

et pour chaque ligne :

- le numéro de ligne
- la destination
- le quai d'embarquement
- l'heure du départ
- le retard éventuel



Panneau indicateur des bus, gare de Charleroi

Les voyageurs seront informés des anomalies, notamment par annonces vocales (*public-adress*).

Ces informations doivent être disponibles sur les quais et dans les salles d'attente via des écrans vidéo. Dans les grandes gares (15 000 voyageurs par jour), elles seront reprises sur des afficheurs de grande dimension, judicieusement placés, visibles dès l'entrée.

Dans les gares importantes, des *public-adress* donneront les informations ferroviaires et/ou celles concernant les bus et trams. Les annonces relatives à des retards ou autres anomalies seront répétées.

Afin de garantir la correspondance en cas de retard des trains, le système Aribus (système d'informations destinées aux conducteurs) doit être installé sur tous les quais TEC. Eventuellement, un seul panneau peut donner les informations pour plusieurs lignes. L'Aribus sera obligatoirement installé pour les lignes importantes (parcours longs, clientèle nombreuse) et pour les lignes à fréquence faible.

## 7. Sécurité.

A défaut de présence de personnel, des moyens de vidéosurveillance sécuriseront les voyageurs.

## 8. Exemple de connexions réussies

## a. Grande gare : Gand : Connexion train-tram



## b. Gare régionale : Stölberg, Allemagne : Connexion train-bus



(Les photographies sont de l'ACTP, sauf le bus Citaro : photo Daimler-Benz)

## Projet RER : situation actuelle

L'Accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions a été approuvé par le Conseil des Ministres le 20 avril 2001.

Cet Accord définit entre autres

- les organes de coopération entre l'Etat, les Régions et les sociétés de transport en commun
- l'organisation de l'offre ferroviaire
- les mesures d'accompagnement (ex. : parking aux abords des gares, facilités pour les transports en commun dans la circulation)
- les dispositions financières

Ce projet d'Accord a été soumis aux Régions et a débouché après négociations sur la **convention RER**. Celle-ci a été approuvée par les Gouvernements wallon, bruxellois et flamand.

La création du **fonds RER** destiné à financer les travaux a été votée par le Parlement le 19 juillet 2001.

Ce fonds dispose aujourd'hui de 421.000.000 d'euros, ce qui permet dans l'immédiat de financer le début des travaux pour la mise à 4 voies des lignes 124 et 161.

La **ligne 124** sera mise à 4 voies entre la sortie d'Uccle (croisement et bifurcation avec la ligne 26) et Nivelles.

La vitesse de la ligne sera portée à 160 Km/h permettant de ramener le temps de parcours de Bruxelles à Nivelles à 15 minutes. Ceci entraînera quelques rectifications de tracés, notamment la courbe de Baulers.

Deux nouvelles gares seront créées : la première à Uccle, au croisement des lignes 26 et 124 et la seconde à Braine-l'Alleud à hauteur du ring Ouest.

Toutes les études nécessaires à la demande du permis d'urbanisme sont terminées et les travaux devraient commencer en 2005 pour se terminer en 2012.

La **ligne 161** sera mise à 4 voies entre Bruxelles-Schumann et Ottignies. La vitesse sera portée à 160 Km/h.

Une courbe de raccordement sera établie en amont d'Ottignies avec la ligne 139 permettant une relation directe Bruxelles – Wavre sans rebroussement à Ottignies.

Toutes les études d'incidence ainsi que celles nécessaires à la demande du permis d'urbanisme sont terminées et les travaux devraient commencer en 2005 et se terminer en 2012.

Quant au **matériel roulant**, la SNCB a préparé en concertation avec le Cabinet un appel d'offre portant sur l'acquisition de matériel spécifique au RER de telle sorte que celui-ci soit opérationnel en 2006. Fin mars 2003, à l'issue de négociations avec la SNCB, le Cabinet est parvenu à un accord à la fois sur le type de marché et sur le choix d'un matériel qui soit standard et de type suburbain.

Ci-dessous, la figure numéro 1 donne la fréquentation du réseau. Pages 12 et 13, la figure 2 montre le schéma du réseau. (Source : SNCB)

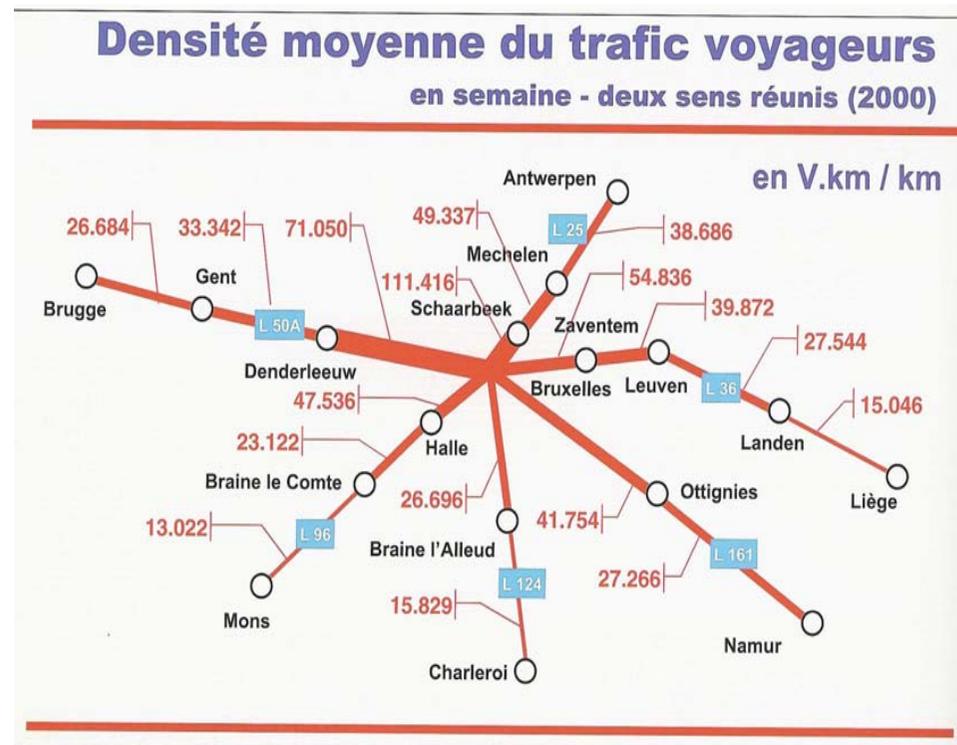


Figure 1 : Fréquentation du réseau

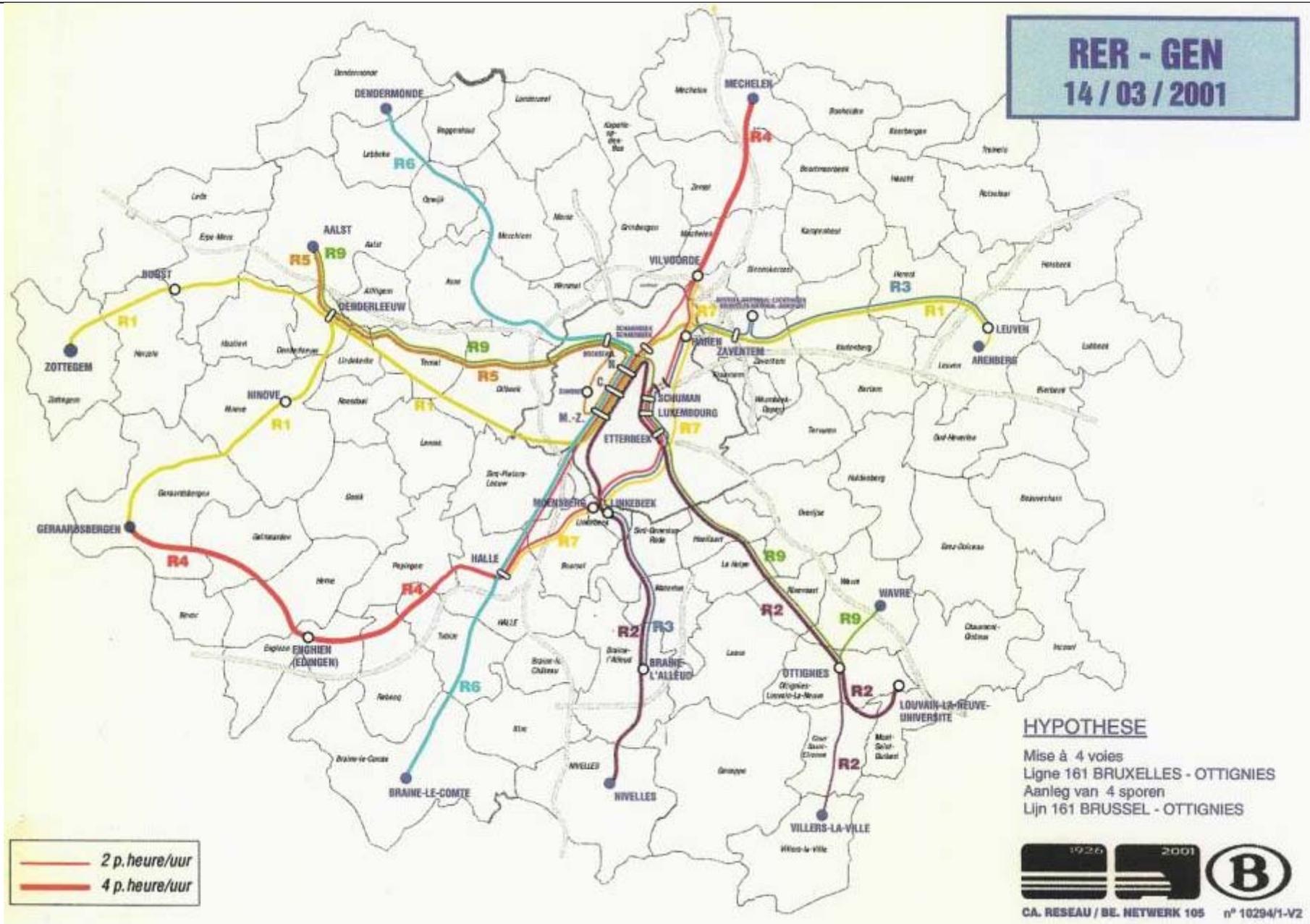


Figure 2 : Plan du réseau

### En Suisse, les Chemins de Fer Fédéraux se préoccupent des relations régionales



Notre attention a été attirée par le projet des Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF), dont la réalisation est déjà entamée, à propos des lignes régionales. Alors que la SNCB clame haut et fort qu'elle veut se concentrer sur les relations IC et les dessertes suburbaines, sous prétexte que ces seules activités sont « rentables », les CFF estiment quant à eux opportun de porter leurs efforts sur la revalorisation des lignes régionales.

Les CFF partent d'une constatation simple : ils transportent chaque jour 830 000 voyageurs (chiffre de 2001). 80 pour cent des voyageurs CFF utilisent des trains régionaux.

Pour l'exploitation de ce trafic, les CFF disposent d'un parc important de matériel :

- 126 trains pendulaires de type RBDe 560
- 115 trains Intercity à deux niveaux de type Re 450
- 72 trains pendulaires de type RBe 540

- 17 trains pendulaires de type RABDe 510 (Mirage)
- 5 trains pendulaires de type Bem 550
- 17 automotrices à accès abaissé de type RABe 520 (Seetal)
- 20 trains attelés à une locomotive

On notera la part importante de matériel pendulaire. Ce matériel permet, sur des lignes existantes, d'obtenir une amélioration significative de la vitesse, sans travaux d'infrastructure trop importants. Il paraît pourtant inconnu chez nous. Nous avons publié dans notre précédent numéro la photographie de l'automotrice RAB 520 à accès abaissé.

Les CFF engagent maintenant des travaux de rénovation de 620 gares régionales !

Le projet consiste à implanter des modules d'information (à l'avant-plan sur la photo) accouplés à des modules de service. Le premier module offre toutes les informations requises pour un voyage en train : quand part le prochain train, est-il à l'heure, de quel quai part-il, quel est le prix du billet, plan du réseau, horaires, billetterie automatique.

Le second module regroupe les autres offres : distributeurs de boissons, téléphones publics, kiosques,...

Les concepteurs ont particulièrement soigné les aspects bien-être et sécurité du voyageur. Le type de gare actuel s'insère parfaitement dans son environnement. Les nouveaux éléments tels les toits, les parois, les salles d'attente, les abris vélos et la stèle lumineuse sont installés et disposés harmonieusement en fonction de la configuration des lieux. Les espaces verts, les arbustes et les arbres plantés judicieusement embellissent l'esplanade de la gare et invitent à séjourner plus longtemps.

Des toits aux larges dimensions et des bancs confortables rendent l'attente plus agréable. Les zones d'attente claires et légères réconfortent, protègent contre le vent, la neige et la pluie et sont très appréciées par tout temps. Les abris vélos éclairés témoignent aussi de modernisme et associent le pratique à l'esthétique. Une expérience dont la SNCB pourrait s'inspirer pour la revalorisation des lignes à « qualité totale » et pour les futures gares RER.

D'après [www.cff.ch](http://www.cff.ch)

### Informations concernant les modifications des tarifs aux TEC

- Les prix des abonnements ne changent pas si ce n'est une réduction de 20 % du prix de l'abonnement pour tout membre d'une famille nombreuse à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2004
- Les cartes à voyages multiples n'augmentent pas non plus
- Le prix du billet passe de 1,1 à 1,2 € à partir du 1<sup>er</sup> février 2004

### 58, un bus facile ?

La publicité l'affirme ...

Pourtant de nombreuses critiques nous sont parvenues au sujet de la nouvelle ligne rapide reliant le centre de Liège au Sart-Tilman :



- Le terminus Saint-Lambert serait préféré au terminus Opéra. Il faut bien admettre que les connexions vers les lignes suburbaines exigent un long cheminement pédestre de l'Opéra à la Place Saint-Lambert
- L'arrêt « amphis-Europe » est trop éloigné des centres d'intérêt des étudiants.
- La seule dénomination de l'arrêt « escaliers » traduit bien ses difficultés d'accessibilité. S'il est destiné aux seuls étudiants, on peut encore admettre qu'on leur impose de gravir les 67 marches qui y conduisent. C'est inadmissible pour la patientèle de l'hôpital. Un détour par l'arrêt situé au niveau de l'entrée du CHU compromettrait-il l'objectif de rapidité ?
- Les localisations à Bonnelles sont mal choisies : ni le centre commercial, ni le village ne sont correctement desservis. De plus, la correspondance éventuelle avec le 2 est située à 100 mètres.
- A part l'« éducation physique » (vers Liège), il n'y a aucun abribus au-delà de Sclessin.

### Nachtexpress

Les noctambules d'Aix-la-Chapelle bénéficient tous les week-ends de l'année d'un bus pour leurs sorties des vendredis et samedis soirs.



### Le tram en France

Un petit tour des villes françaises possédant un réseau de tramway en exploitation :

- Grenoble (2 lignes, depuis 1987)
- Lyon (2 lignes, depuis l'an 2000)
- Lille : Le premier réseau métropolitain de tramway rapide est créé en 1909. En 1994, le nouveau tramway à plancher bas intégral est mis en service, une première mondiale.
- Montpellier (2000)
- Nantes (1985)
- Orléans (2000)
- Paris (2 lignes existantes depuis 1992 et 1996)
- Rouen (1994)
- St-Etienne : Le tramway n'a jamais cessé d'y circuler depuis le 4 décembre 1881
- Strasbourg (1994).



Le « Flexity » de Bombardier à Strasbourg (Photo : Bombardier)

Les projets en cours :

- Bordeaux : L'inauguration de la première ligne a lieu ce dimanche 21 décembre. L'ouverture des deux autres est prévue pour le printemps 2004.
- Marseille : De l'énorme réseau des Tramways Marseillais, il ne reste plus qu'une ligne de 3 km. La Communauté Urbaine de Marseille s'engage sur un vaste plan d'amélioration des transports. D'ici fin 2006, 3 lignes de tramway seront mises en service, soit au total, 42 stations de tramway.
- Mulhouse (2005)
- Nice (2006)
- Paris : une nouvelle ligne est prévue pour 2004.
- Valenciennes (2004)



Pour plus d'informations, nous vous conseillons la visite de ce site Internet : [www.cub-brest.fr/tram/tram-france.htm](http://www.cub-brest.fr/tram/tram-france.htm).

La ligne bleue à Montpellier (Photo : [www.montpellier-agglo.com/tam](http://www.montpellier-agglo.com/tam))

## Vitesse commerciale

Pour apprécier la qualité d'une relation ferroviaire sous l'angle de la vitesse, on utilise la notion (virtuelle) de vitesse commerciale. Elle s'obtient en divisant la distance séparant la gare d'origine de la gare de destination par la durée du voyage. Par définition, elle dépend du parcours effectué. Elle peut varier d'un tronçon à un autre sur un même itinéraire. Elle s'exprime en kilomètres par heure, en abrégé: Km/h. Plus la vitesse commerciale est élevée, plus la relation sera rapide et donc appréciée ... des voyageurs pressés par le temps.

La vitesse commerciale dépend de la vitesse maximale autorisée sur les tronçons empruntés, de la rigueur avec laquelle cette vitesse est tenue, du nombre et de la durée des immobilisations (arrêts), des ralentissements éventuels imposés par le trafic, de la puissance des engins de traction (dont dépend l'accélération), etc.

Ainsi, si un ICA (Oostende-Eupen) couvrirait jusqu'au 13 décembre les 100 Km qui séparent Bruxelles-Nord de Liège-Guillemins en 1h03, il réalisait cette liaison à la vitesse commerciale de  $(100/63) \times 60 = 95$  km/heure.

La même relation était accomplie par l'ICF (Quiévrain - Liège-Guillemins) en 1h17. Sa vitesse commerciale était de  $(100/77) \times 60 = 78$  Km/h.

La différence entre ces deux valeurs provient du fait que l'ICA fait moins d'arrêts et emprunte la L2, voie sur laquelle la vitesse maximale autorisée pour les IC est de 200 Km/h, alors que sur les tronçons les plus rapides empruntés par l'ICF, elle est de 140 km/h.

Depuis le 14 décembre, le temps de parcours de l'ICA entre Bruxelles-Nord et Liège-Guillemins a été réduit de 5 minutes (de 63 à 58 minutes), la vitesse commerciale a ainsi progressé à 103 Km/heure. Mais si l'on considère le trajet Bruxelles-Midi - Liège-Guillemins la vitesse commerciale tombe à  $(104/70) \times 60 = 89$  Km/h, ceci en raison des arrêts à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Central et de la vitesse limitée dans la jonction.

La SNCB a mis en service le 15 décembre des trains de semaine IC dits « accélérés » entre Bruxelles-Midi et Luxembourg (ICJ). Le temps de parcours, actuellement de 3h03 sera réduit pour ces trains à 2h38.

Quant aux autres ICJ, le temps de parcours a été réduit de ... 3 minutes !

Si on fait abstraction de la laborieuse traversée de Bruxelles, la relation Bruxelles(Luxembourg)-Luxembourg est assurée en respectivement 2h17 et 2h39 ; les vitesses commerciales correspondantes sont respectivement de 94 Km/h pour l'ICJ « accéléré » et 79 Km/h pour l' ICJ « ordinaire ».

Elles sont tout à fait insuffisantes pour une liaison internationale entre deux pôles administratifs européens.

C'est pourquoi l'UE a accordé un statut prioritaire au projet d'amélioration « Eurocap rail » dont nous avons déjà parlé dans nos précédents numéros.

Et les TGV et autres trains à grande vitesse ? Le Thalys, entre Bruxelles et Paris réalise une vitesse commerciale de 222 Km/h (314km en 1h25).

Quant aux trains régionaux, les usagers doivent se contenter de vitesses commerciales beaucoup plus modestes, dues aux nombreux arrêts, à la vitesse maximale admissible insuffisante (souvent 90 Km/h), au matériel poussif utilisé (certaines automotrices ont 40 ans d'âge) et aux procédures désuètes appliquées par la SNCB (IOT).

Sur la ligne 43 (Liège-Jemelle), les trains L réalisent une vitesse commerciale de  $71/76 \times 60 = 56$  km/h

Entre Charleroi et Couvin (I132), les 54 Km sont parcourus en 60 minutes pile par le train L4660 et en 50 minutes par l' Ir 4809, ce qui donne des vitesses commerciales respectivement de 54 km/h et 65 Km/h.

En résumé : la vitesse commerciale d'un :

- **TGV** : supérieure à 200 Km/h
- **ICA** sur LGV : supérieure à 100 Km/h
- **ICA** sur ancienne infrastructure : 75 à 95 Km/h
- **IR** : 65 à 75km/h
- **L** : environ 55 km/h

La vitesse commerciale donne une bonne idée de la compétitivité du rail par rapport à la voiture. On s'aperçoit que sur les longs trajets, les TGV sont toujours et les IC souvent, plus rapides. Les IR et surtout les L ne sont pas compétitifs.

Si on ajoute à ce facteur vitesse défavorable, les handicaps de contraintes horaires, du confort (accessibilité, ...), on mesure le chemin à parcourir pour amener les automobilistes au rail.

On ne peut que déplorer, une fois de plus, que la SNCB n'ait jamais acquis de matériel adapté à la desserte des lignes régionales qui sont les plus mal loties. Nous avons déjà soulevé ce problème avant l'achat des autorails 41. Nous l'agitions de plus belle avant l'achat du matériel RER.



(Photo Thalys)

## Objet oublié dans le train

Un article paru récemment dans le journal « Metro » présente une procédure mise en place par la SNCB qui intéressera les plus distraits d'entre-nous.

La SNCB recense en effet tous les GSM, parapluies, paires de lunettes, bouquins et autres objets oubliés par les voyageurs, dans les trains et dans les gares. Ces objets sont conservés pendant 15 jours dans la gare où ils ont été recueillis, puis envoyés au dépôt central des objets trouvés, à la gare de Bruxelles-Midi.

Si vous faites partie de ces propriétaires étourdis, vous pourrez peut-être récupérer votre bien en vous adressant au guichet d'une gare (pas au dépôt central).

Déclarez la perte au préposé qui vous demandera de remplir un formulaire « R197 » reprenant la description de l'objet et le lieu où il a été oublié.

Le personnel de la SNCB tentera alors de retrouver cet objet. Il sera considéré comme introuvable après six semaines de recherches infructueuses.

Quel que soit le résultat de la recherche, vous en serez prévenu par courrier, endéans les six semaines.

Sachez aussi que, si vous avez la chance de récupérer votre bien, le « service » rendu vous coûtera 3 euros !

Si vous trouvez un objet oublié dans un compartiment ou dans un recoin d'une gare, confiez-le à l'accompagnateur de train ou au guichet de la gare. Ainsi, cet objet pourra peut-être retourner entre les mains de son propriétaire.

## En Tchèque aussi, on privilégie l'embarquement de plain-pied.



(Photo Skoda)

Construite par Skoda, cette automotrice tricasse à deux niveaux est spécialement conçue pour le suburbain. Avec 2000kw et 160 Km/h de vitesse maximale, elle peut emporter 250 voyageurs, dont 117 assis. La tension d'alimentation tchèque est de 3000 V dc.

## Suppression des trains internationaux de nuit

Pour être positif pourquoi ne pas renseigner les possibilités via les gares étrangères assez proches conservant des liaisons de nuit: ainsi de Lille vers Nice, de Luxembourg aussi vers Nice sauf erreur, et de Cologne vers la Suisse et l'Italie. Je pense que la plupart des Belges ne connaissent pas ces possibilités...

Léon DOCHY sur [www.actp.be](http://www.actp.be)

Selon HAFAS ([www.bahn.de](http://www.bahn.de)) (à mon avis la meilleure source d'information sur les horaires des trains en Europe) il y a en effet le 4208 Lille Flandres 21h25 / Nice 10h55 et le 4239 Luxembourg 19h46 / Nice Ville 08h20. Vérifiez quand même les jours de circulation ...avec la SNCF ce n'est pas évident ! De Cologne il y a notamment le "CityNightLine" à 23h44 pour Zürich, super confortable mais un peu cher hélas. Bonne nuit ...

Gérard CHEVALIER sur [www.actp.be](http://www.actp.be)

## Paradoxe du discours gouvernemental

Si nous cherchions un modèle de paradoxe, il suffirait de regarder agir notre gouvernement, il parle de réduire la pollution et il fait construire des autoroutes. Pourquoi ne pas promouvoir des transports en commun qui permettraient aux personnes de se déplacer autant en Belgique que vers l'étranger, cela diminuerait la circulation routière.

Micheline BADOUX, Meix-sur-Virton

## Prenez vos précautions ...

*La SNCB n'est pas tenue légalement de mettre des WC à disposition (on peut constater une situation analogue dans d'autres transports en commun terrestres : métros, trams, bus). Il s'agit d'un plus que nous essayons d'offrir à la clientèle.*

Extrait d'une réponse de la SNCB à une plainte concernant l'indisponibilité des WC dans une rame Bruxelles-Amsterdam. Sans commentaire

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

## Information des voyageurs

Pourquoi ne pas imaginer offrir aux voyageurs la possibilité de s'inscrire à un système de messagerie via SMS qui les informerait des retards des bus et des trains ? Voire rendre les horaires accessibles par GSM via le WAP (Internet pour GSM) par exemple.

C.R. sur [actp@skynet.be](mailto:actp@skynet.be)

## 22 - BULLETIN D'ADHESION

Par la présente, je souhaite devenir

**Sympathisant** (gratuit)

**Membre** de l'ACTP pour la somme de 5 euros/an que je verse ce jour sur le compte 001-3307821-03 de l'ACTP

**Membre d'honneur** de l'ACTP pour la somme de 20 euros/an que je verse ce jour sur le compte 001-3307821-03 de l'ACTP

**Association, organisme, administration, ...** partenaire de l'ACTP en versant ce jour un montant *ad libitum* sur le compte 001-3307821-03 de l'ACTP

(Cocher la case de votre choix)

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

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

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

## REJOIGNEZ NOS RANGS !



Strictement apolitique, l'ACTP est membre de :

- Fédération Européenne des Voyageurs (EPF/FEV)
- Inter-Environnement Wallonie (IEW)
- Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB (CCU)

Notre audience auprès des autorités politiques et des transporteurs dépend de notre représentativité citoyenne. Plus nous serons nombreux, mieux nous serons entendus.

Pour rejoindre nos rangs, quatre possibilités s'offrent à vous :

**Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite!**

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

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

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

Pour nous rejoindre, il vous suffit de compléter le bulletin d'inscription qui se trouve sur la page précédente et d'acquitter le paiement de votre cotisation au moyen du bulletin de virement ci-joint.

**ACTP (Association des Clients des Transports Publics - asbl)**

Place des Guillemins 17 B25, 4000 LIEGE

Phone : 04 233 67 57, 0499 19 57 27 ; Fax : 04 233 67 57

Internet : [www.actp.be](http://www.actp.be); Email : [actp@skynet.be](mailto:actp@skynet.be)

Siège social : Try des Marais, 758, 5651 TARCENNE, phone 0495 99 44 00; fax: 071 21 98 10