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

ACTP INFO

Trimestriel (juillet – sept. 2011)

Expéditeur : ACTP asbl - pl. des Guillemins 17 B25 - 4000 LIEGE Bureau de dépôt : 4020 LIEGE 2 Agréation : P302205

SOMMAIRE

La gare de Waremme 2-4

Recherche d'horaires et indicateur 5

Le tram : un mode de transport, un mode de vie 6-7

Metro de Charleroi 8-9

Nouvelles locos type 18 10

Axe Guillemins-Médiacité 11

En bref 12-13

Bulletin d'adhésion 14

Courrier des lecteurs 14-15

Photo : ICO Bruxelles-Maastricht sur la ligne 40 à hauteur d'Argenteau (http://tgvsncb.skyrock.com)

Nouveaux horaires et réductions de services

Le 11 décembre prochain, les nouveaux horaires des transports publics seront d'application, notamment aux chemins de fer. La SNCB profitera de cette occasion pour introduire des réductions de ses services.

La suppression la plus marquante sera celle de la liaison Maastricht-Bruxelles Elle avait été inaugurée en grande pompe le 12 décembre 2006. Au terme du voyage inaugural, les autorités hollandaises avaient été reçues à l'Hôtel de Ville de Bruxelles par le Bourgmestre Freddy Thielemans. Les discours échangés étaient optimistes : cette ligne « rapide » devait assurer aux habitants du Limbourg hollandais une liaison attractive avec Bruxelles et Paris (correspondance avec les Thalys). Le succès était garanti.

Signe prémonitoire, le train inaugural accusait un retard de 8 minutes. Cette liaison allait rapidement devenir la plus mauvaise du pays en termes de ponctualité. Certain jour, la moitié des trains n'arrivaient pas à Maastricht et les rescapés accusaient des retards largement supérieurs à 6 minutes. On comprend que, dans ces conditions, la clientèle se soit détournée de ce service.

La SNCB s'est révélée incapable d'améliorer la situation. Elle a donc décidé de supprimer la liaison Bruxelles-Maastricht et de la remplacer par une offre Bruxelles-Visé doublée d'une offre L Liège-Maastricht, en correspondance à Liège avec les ICA Ostende-Eupen.

L'offre est pratiquement inchangée pour les Liégeois. La SNCB supprime les trains qui étaient hors cadence et déroutés par la ligne 36. Ces trains étaient plus lents que les trains de 1960 et présentaient donc peu d'intérêt. Par contre, on impose aux Hollandais une rupture de charge et un allongement du temps de parcours. De plus, comme aucun remède n'est apporté aux causes des retards, ceux-ci subsisteront. Toutefois, ils n'affecteront plus que le sens Bruxelles-Visé : en écourtant le parcours, les retards induits par le rebroussement au terminus ne se répercuteront plus sur le retour.

D'autres suppressions seront effectives, notamment en soirée dans les dernières relations (Liège-Maastricht par exemple). Alors que les Suisses estiment que 18 relations par jour (et par sens) constituent un minimum pour garantir l'attractivité d'une liaison, la SNCB estime qu'elle rend service avec une dizaine de relations (cas de la ligne 43). Il est vrai qu'elle se contente de transporter les Belges 20 fois par an alors que les Suisses prennent les trains des CFF 42 fois par an.

La gare de Waremme passée au crible

Située sur la ligne 36 Bruxelles-Liège, la gare de Waremme a été mise en service en 1838. Elle est desservie par les ICF Quiévrain-Bruxelles-Liège, par les trains L Liège-Waremme et, le weekend, par les ICE Knokke/Blankenberge - Bruxelles – Liège/Genk. Fréquentée majoritairement par des étudiants et des navetteurs se rendant à Bruxelles ou à Liège, cette gare de moyenne importance compte 2.251 embarquements par jour de semaine.

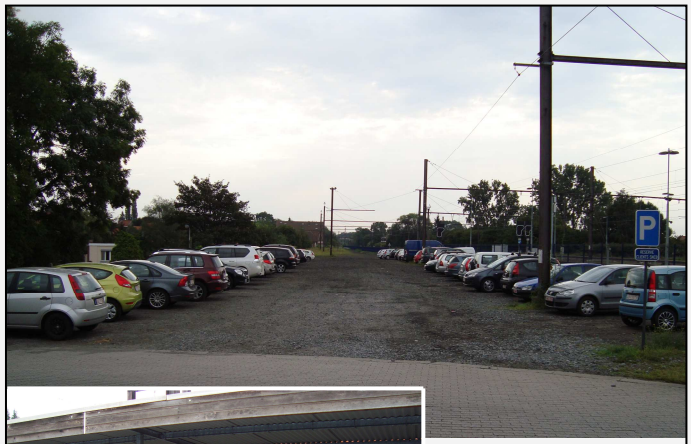
L'intermodalité

La gare de Waremme est desservie par plusieurs lignes TEC mais aussi par deux lignes De Lijn. Etrangement, seuls les horaires de ces dernières sont repris aux arrêts, les horaires TEC étant seulement consultables dans la salle d'attente de la gare SNCB à l'exception de l'horaire des navettes de substitution (les trains L de la relation Liège-Waremme ne roulent en effet pas les weekends du 10 juillet au 15 août et sont remplacés par un service de bus). L'unique abribus est peu accueillant (vitres brisées, nombreux tags, …) et son aménagement laisse à désirer : un seul siège est à disposition des voyageurs et les informations ont été disposées juste derrière, ce qui ne facilite pas leur consultation. Comme de nombreuses gares régionales offrant une connexion train-bus, la gare de Waremme est équipée du système Aribus qui donne aux chauffeurs des informations pour optimiser les correspondances avec le train.

Le confort d'attente à la gare TEC est loin d'être optimal : un seul abribus en piteux état et un unique siège mal disposé devant les informations. © ACTP

Située juste devant la gare, la place Rongvaux a récemment subi un lifting complet. Les travaux d'aménagement se sont terminés en juin dernier et ont fortement contribué à embellir et à sécuriser les abords du bâtiment voyageurs. © ACTP

Deux parkings voiture gratuits sont à disposition des voyageurs : l'un au-delà des arrêts de bus et l'autre plus proche de l'entrée de la gare où 7 emplacements sont réservés aux PMR. Un parking deux roues couvert est également à disposition des voyageurs. Lors de notre visite, le 22 août dernier vers 12h00, tous ces parkings étaient bien remplis : il y a fort à parier que les emplacements prévus soient insuffisants en période scolaire.



Prises en plein mois d'août, ces photos montrent des parkings bien occupés : quid en dehors de la période estivale ?

© ACTP

L'information

La signalétique en gare et sur les quais est succincte mais claire. Les voyageurs apprécieront particulièrement les écrans des prochains départs judicieusement disposés à l'entrée du couloir sous-voies (en venant de la voie 4), sur le quai 1 et dans la salle d'attente. Dans cette dernière, des valves d'information reprennent un plan de la ville ainsi que les horaires des lignes TEC desservant la gare. Des informations peuvent également être obtenues au guichet qui est ouvert de 05h45 à 20h00 en semaine et de 06h00 à 20h30 les samedis, dimanches et jours fériés. Seul bémol : les annonces vocales effectuées depuis Liège sont loin d'être systématiques et manquent parfois de vision sur la situation locale.

La salle d'attente © ACTP

© ACTP

Le confort d'attente

La salle d'attente compte une vingtaine de sièges. Sur le quai 1, les sièges sont disposés en dessous d'un large auvent. Sur le quai vers Bruxelles, les abris sont propres et équipés d'une poubelle. Ils sont toutefois dépourvus de sièges. Comme c'est malheureusement le cas dans de nombreux points d'arrêt et gares SNCB, ces derniers ont été installés juste à côté des abris : il est donc impossible pour les voyageurs d'attendre assis et protégés des intempéries. Si dans le cas des abris traditionnels (abris rouge et jaune de type « Malines »), cette configuration peut s'expliquer par le manque de place, à Waremme, elle n'est pas justifiée puisque les abris sont largement dimensionnés.

Si le quai vers Liège est partiellement recouvert par un auvent sous lequel sont installés les sièges, les voyageurs embarquant voie 4 doivent choisir entre être assis ou à l'abri de la pluie. Dommage : les abris sont suffisamment larges pour accueillir des sièges. © ACTP

Les services aux voyageurs

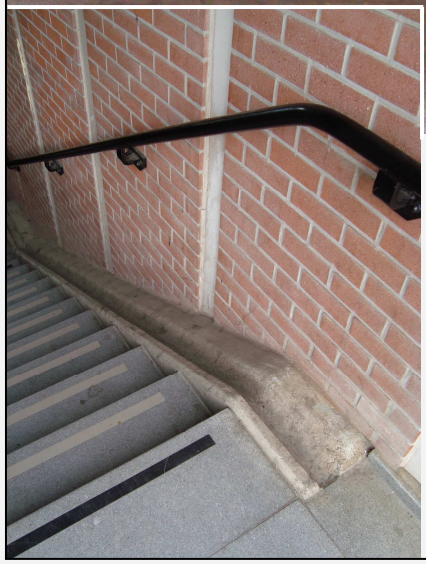
Les services proposés sont tout-à-fait satisfaisants pour une gare de moyenne importance. Une partie du bâtiment est occupée par un buffet qui propose une petite terrasse sur le quai 1 durant la période estivale. Une librairie est également accessible depuis la salle d'attente. Les voyageurs disposent également d'une cabine téléphonique, de consignes automatiques et d'un distributeur d'encas et de boissons. Seule ombre au tableau : le distributeur automatique de titres de transport était en panne lors de nos deux visites (le 7 et le 22 août). Certains clients regrettent également de devoir déposer leur carte d'identité au guichet pour accéder aux toilettes. Cette mesure nous semble toutefois indispensable pour garantir la propreté des lieux.

La terrasse du buffet de la gare © ACTP

Le distributeur de titres de transport hors service
© ACTP

Le couloir sous-voies

Le couloir sous-voies mérite une mention particulière pour sa propreté et sa luminosité. Il faut signaler que la SNCB a équipé la gare de Waremme d'une quinzaine de caméras. Installées dans le bâtiment, sur les quais, aux abords de la gare et ... dans le tunnel sous les voies. Il suffit de lever le nez pour apercevoir des boules dans lesquelles se cachent les-dites caméras, ce qui dissuade évidemment les éventuels vandales. On regrettera toutefois l'absence d'escalators (au moins à la montée) pour accéder aux différents quais. Signalons que des gares de même importance ou de moindre fréquentation en disposent (Ciney, Visé, Mol, …). Les escaliers sont cependant pourvus de goulottes pour les vélos.



Le couloir sous-voies
© ACTP

Recherche d'horaires et indicateur

Longtemps, la recherche d'un horaire a impliqué l'utilisation d'un indicateur. A l'heure actuelle, l'information emprunte de nouveaux canaux : téléphone, internet, …

L'indicateur des chemins de fer belges était vendu dans les gares et dans certaines libraires. Il existait une version simple (chemins de fer seulement) ou double (avec chemins de fer vicinaux). Il pouvait également être consulté dans les grandes gares.

Aujourd'hui, la SNCB publie encore un indicateur, mais sa diffusion est devenue confidentielle. Il s'agit d'une brique d'un millier de pages, pesant 1 kg, relativement encombrante (146x210x40 mm) et donc difficilement transportable. La SNCB publie aussi des brochures qui donnent les horaires de lignes (une brochure par ligne) et une brochure sur les relations IC-IR. Toutes les brochures de ligne ne sont pas disponibles dans toutes les gares. Elles sont surtout destinées aux navetteurs. Elles permettent de pendre connaissance des modifications apportées aux horaires (en principe deux fois par an, en décembre et en juin).

La brochure IC-IR (de poche) couvre tout le réseau, mais ne donne évidemment aucune information sur les liaisons L (régionales) P ou grande vitesse. Son intérêt est donc limité, pour ne pas dire nul. Un voyageur à la recherche d'un train entre Bruxelles et Liège, par exemple, devrait consulter 3 tableaux : ceux de l'ICA, de l'ICO et de l'ICF. Et encore n'aurait-il aucune information sur les trains P, ni les trains à grande vitesse (Thalys et ICE) pourtant accessibles en service intérieur.

Sur Internet, on peut retrouver les horaires de toutes les lignes et on dispose en plus d'un moteur de recherche. Cet outil, très efficient, délivre en quelques secondes l'horaire d'un déplacement impliquant des correspondances, y compris avec d'autres transports en commun. Une version de cette application peut être téléchargée (ARI) et on peut donc l'emporter sur un ordinateur portable, un Notebook, une tablette ou un smart-phone (ARIPocket).

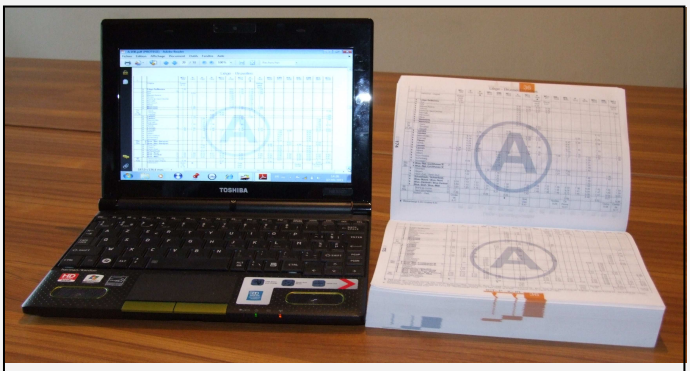
Les voyageurs qui ne disposent pas d'une connexion internet, peuvent obtenir une information auprès du call-center de la SNCB (02/528.28.28). Vu la durée de ce genre de communication, elle est loin d'être gratuite.

Les grandes gares disposent encore d'un bureau d'information ; dans les plus petites gares ou subsiste un guichet, le guichetier peut renseigner le voyageur.

Pour que l'indicateur retrouve une certaine attractivité, son poids, son format devraient être réduits. On espère qu'un jour la SNCB reviendra à des horaires identiques en semaine et le week-end (comme sur la plupart des réseaux européens) et que l'indicateur ne comportera plus qu'une seule partie, ce qui diminuerait son volume d'un tiers.

Notons encore que, jusqu'en 2008 il était possible de télécharger l'édition complète de l'indicateur, ce qui n'est plus possible actuellement et est bien regrettable.

Les brochures éditées par la SNCB sont d'un format peu pratique. En Allemagne, la DB édite des brochures qui donnent les départs et arrivées pour chacune des grandes gares (ce que faisait également la SNCB) en format poche. En Suisse, la taille de cette brochure est encore plus réduite. © ACTP



Tailles comparées d'un indicateur et d'un Notebook. Toutes les informations de l'indicateur se retrouvent sur le PC qui dispose en outre d'un moteur de recherche d'itinéraires et d'une foule d'autres dossiers (il peut contenir une centaine d'indicateurs !) Equipé d'une clé modem 3G, il permet les connexions à internet pour disposer d'infos en temps réel via Railtime. © ACTP

Le tram : un mode de transport, un mode de vie

Du 2 au 4 septembre, dans le cadre des Fêtes de Wallonie à Seraing, une exposition baptisée « Le tram, un mode de transport, un mode de vie » s'est tenue sur le site du Val Saint-Lambert. Pour l'occasion, des navettes ont été organisées en train depuis Liège-Guillemins via les lignes 125a et 285 (fermées au trafic voyageurs depuis 1976) et en BHNS (bus à haut niveau de service) depuis le Pont-de-Seraing.

Organisée par la Province de Liège en collaboration avec la Ville de Seraing, le Musée des Transports en commun du Pays de Liège et la SNCB, cette exposition visait à sensibiliser l'opinion publique sur la nécessité d'installer une ligne de tram de Jemeppe à Herstal et une desserte ferroviaire sur la ligne 125a.

La visite, entièrement gratuite, débutait par un historique du tramway à Liège de 1871 (création de la 1ère ligne hippomobile entre la gare des Guillemins et la place Saint-Lambert) à 1968, date à laquelle les trams ont circulé pour la dernière fois dans l'agglomération. Les visiteurs découvraient ensuite une présentation de la ligne ferroviaire 125a sur laquelle des circulations ferroviaires exceptionnelles étaient organisées gratuitement le samedi et le dimanche de l'exposition. Des autorails 41 partaient en effet de la gare de Liège-Guillemins toutes les heures 15 et du Val Saint-Lambert (où un quai provisoire avait été spécialement aménagé) toutes les heures 45. Enfin, la dernière partie de la visite était consacrée au retour en grâce du tram depuis les années 80 avec, notamment, la présentation de 21 métropoles qui ont réimplanté ce mode de transport. A l'extérieur, le tram vert (voir photo ci-dessus) habituellement présent au Musée des Transports en commun de Liège était exposé et accessible au public.

En plus des navettes en train, un bus à haut niveau de service (Irisbus Crealis, voir page x) prêté pour l'occasion par le réseau Stibus de la ville de Maubeuge (France) assurait des navettes gratuites toutes les heures entre la Val Saint-Lambert et le Pont-de-Seraing. Pour rappel, le dernier projet adopté en mars 2010 par le Gouvernement wallon prévoit de compléter l'offre tram par trois lignes de bus à haut niveau de service (Ans–Droixhe, Guillemins–Chênée, Sclessin–Sart Tilman).

Signalons enfin que le site de l'exposition pouvait être rejoint avec le proxibus de Seraing qui organisait des navettes à l'occasion des Fêtes de Wallonie.

Clou de l'exposition : un « tram vert » (la motrice RELSE D321) extrait de la collection du Musée des Transports en commun du Pays de Liège. Ce véhicule emblématique de l'histoire des transports en commun a été présenté à Liège en décembre 1934. En 1935, les 13 premières voitures furent mises en service sur la ligne Liège-Seraing. Jusqu'en 1968, de Liège à Seraing et de Liège à Flémalle, les trams verts ont relié la ville de Liège au bassin sérésien.

© ACTP

Le quai provisoire installé au Val Saint-Lambert © ACTP

Le chapiteau abritant l'exposition © ACTP

Irisbus Crealis

Si une ligne de bus à haut niveau de service se caractérise avant tout par une haute fréquence de passage, un temps de trajet garanti (par l'aménagement de sites propres et la priorité aux feux), une amplitude horaire étendue et des stations de type tramways, le matériel roulant doit également répondre à certaines exigences. L'Irisbus Crealis répond en partie à celles-ci en intégrant les notions d'accessibilité (portes coulissante, rampes automatiques) et d'information (écrans permettant d'afficher la progression du véhicule sur un schéma de ligne dynamique, annonce sonore des arrêts). Il possède également une image différente du système classique de transport (design particulier, roues carénées) ce qui permet à la clientèle de l'identifier d'un simple coup d'œil.
On regrettera cependant que la quasi-totalité des sièges soient disposés sur estrade et donc, difficiles d'accès pour les PMR et les personnes âgées. A ce titre, on lui préférera indiscutablement le Mercedes Citaro articulé qui propose des sièges au niveau du plancher dans toute sa partie avant. Des versions BHNS du Citaro sont exploitées sur le Busway de Nantes.

L'ensemble des sièges du Crealis sont sur estrade (à l'exception de 3). C'est également le cas de la plupart des emplacements réservés aux personnes se déplaçant difficilement.

© ACTP

Brève histoire du tram à Liège

Inventé dans les années 1830 aux Etats-Unis, le tramway s'est imposé en Europe dans les décennies suivantes. A Liège, c'est en 1871 que la première ligne est inaugurée entre les Guillemins et la place Saint-Lambert avant d'être prolongée l'année suivante jusqu'à Coronmeuse. A l'époque, La traction est encore chevaline et le succès limité : on recherche une solution mécanique.
La 1ère ligne de tramways à vapeur est ainsi mise en service en 1882 entre la gare des Guillemins et l'église de Jemeppe.
Ce n'est toutefois qu'avec la traction électrique que le tramway urbain connaît vraiment son essor. Contrairement à la vapeur, les faibles nuisances engendrées par ce mode de traction en font la solution idéale pour la ville. En 1893, Liège inaugure la 1ère ligne de tramways électriques de Belgique sur le tronçon Coronmeuse-Herstal.
Des années 1900 à la 1ère guerre mondiale, le tramway connaît un essor considérable avec la multiplication des lignes et du nombre d'usagers : il devient le principal moyen de transport urbain.
Dès le début des années 1930, le trolleybus fait son apparition. Facile à mettre en œuvre, il vient compléter le réseau de tramways et parfois s'y substituer.
A l'aube de la seconde guerre mondiale, les réseaux liégeois ont atteint leur apogée mais dans les années 1950-1960, la concurrence de l'automobile et la fin des concessions accordées aux sociétés de transports vont accélérer le déclin du tram.
Le 30 avril 1968, les trams circulent pour la dernière fois à Liège.

Le dernier trajet du tram vert Photo : gtf.be

Les travaux du Metro léger de Charleroi

Entamés fin 2008, les travaux du Metro de Charleroi avance à grands pas. Les 3 et 4 décembre prochain, la boucle centrale et l'antenne de Soleilmont seront inaugurés. Le point sur les trois grands chantiers.

Le premier grand chantier concerne la boucle centrale du Metro avec la réalisation de la liaison entre la gare de Charleroi-sud et la station Parc (soit environ 800 mètres). Le Metro quittera la gare, dont l'esplanade a été complètement réaménagée, via le quai de la gare du sud où une nouvelle trémie a été percée pour éviter le cisaillement du trafic routier par les trams. Il passera au-dessus de la Sambre via un nouveau pont adossé à l'actuel pont de la Résistance pour se diriger ensuite vers la station Parc via la rue de l'Ecluse et la rue du pont neuf. Au milieu de la rue de l'Ecluse sera installé le nouvel arrêt « Tirou », à hauteur du bâtiment du Forem. Cet arrêt permettra des correspondances avec les bus venant de la grande région de Charleroi.

Le deuxième chantier vise à créer une plateforme multimodale à Soleilmont. La nouvelle station permettra des échanges entre Metro, bus et voitures avec la création d'un parking de dissuasion. L'antenne de Soleilmont sera reliée à la station Gilly grâce à la rénovation d'une ligne construite dans les années 80 et jamais mise en service.

Le troisième chantier crée une nouvelle antenne entre le centre de Gosselies et Charleroi (soit environ 8 km). Au-delà des travaux du Metro proprement dits, c'est une rénovation de façade à façade qui est réalisée (nouvelles voiries, nouveaux trottoirs, nouveaux rond-points). Une boucle desservira le centre de Gosselies et ses nombreux commerces (dont City Nord) et écoles. Le metro empruntera ensuite la chaussée de Bruxelles où il desservira le CHU de Charleroi au carrefour Bon Air. Sur la chaussée de Bruxelles, le passage du Métro Léger en site propre permettra aux utilisateurs de rejoindre le centre de Charleroi depuis Gosselies en moins d'une demi-heure. Le site du métro se trouvera au centre de la chaussée, surélevé de 11 centimètres par des bordures franchissables afin de permettre aux voitures de l'emprunter en cas d'obstruction de la voie de circulation. 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

Accolé au pont de la Résistance, un nouveau pont est destiné à accueillir le Metro en site propre entre la gare de Charelroi-Sud et la station « Tirou » en cours d'aménagement. Fin janvier, la structure métallique du pont, d'un poids de 440 tonnes, a été acheminée par barges sur la Sambre avant d'être posée. Cette phase des travaux a été particulièrement spectaculaire. © ACTP

La future station « Tirou » © ACTP

La ligne vers Soleilmont depuis la station « Gilly » © ACTP

véhicule sera réservée au parking. Là où la largeur de la chaussée ne permet pas ces adaptations, les rames circuleront sur les mêmes bandes que les autres véhicules. A terme, la chaussée de Bruxelles se verra confortée dans sa vocation de proximité, privilégiant l'accès aux commerces et la circulation locale plutôt que le trafic de transit qui, au fil des années, en avait fait un axe préférentiel d'accès au centre de Charleroi. Cette fonction de transit redeviendra celle de la A54, qui lui est parallèle et qui autorisent des vitesses supérieures aux automobilistes. C'est à la station Piges que le Metro en provenance de Gosselies rejoindra la boucle centrale.

Au niveau de l'exploitation, les lignes seront renumérotées de 1 à 4 et parcourront toutes l'ensemble de la boucle (soit au final 2 lignes dans chaque sens). D'importants changements interviendront aussi dans les horaires et certaines lignes de bus seront remaniées.

L'inauguration de la boucle centrale et de l'antenne de Soleilmont est prévue pour le weekend des 3 et 4 décembre. Pour l'occasion, le Metro sera entièrement gratuit. Quant à l'antenne de Gosselies, elle ne sera inaugurée qu'au printemps 2013.

Le TEC Charleroi organise tous les mercredis des visites du Metro de 14h00 à 17h00. Au programme : accueil au siège administratif du TEC Charleroi (Villette), présentation du Metro et animation entre Charleroi et Gilly avec une conductrice expérimentée qui répond à toutes vos questions. Informations et réservations au 071/23.41.15

Les travaux chaussée de Bruxelles (06-09-2011)
Photo : www.charleroi-bouge.be

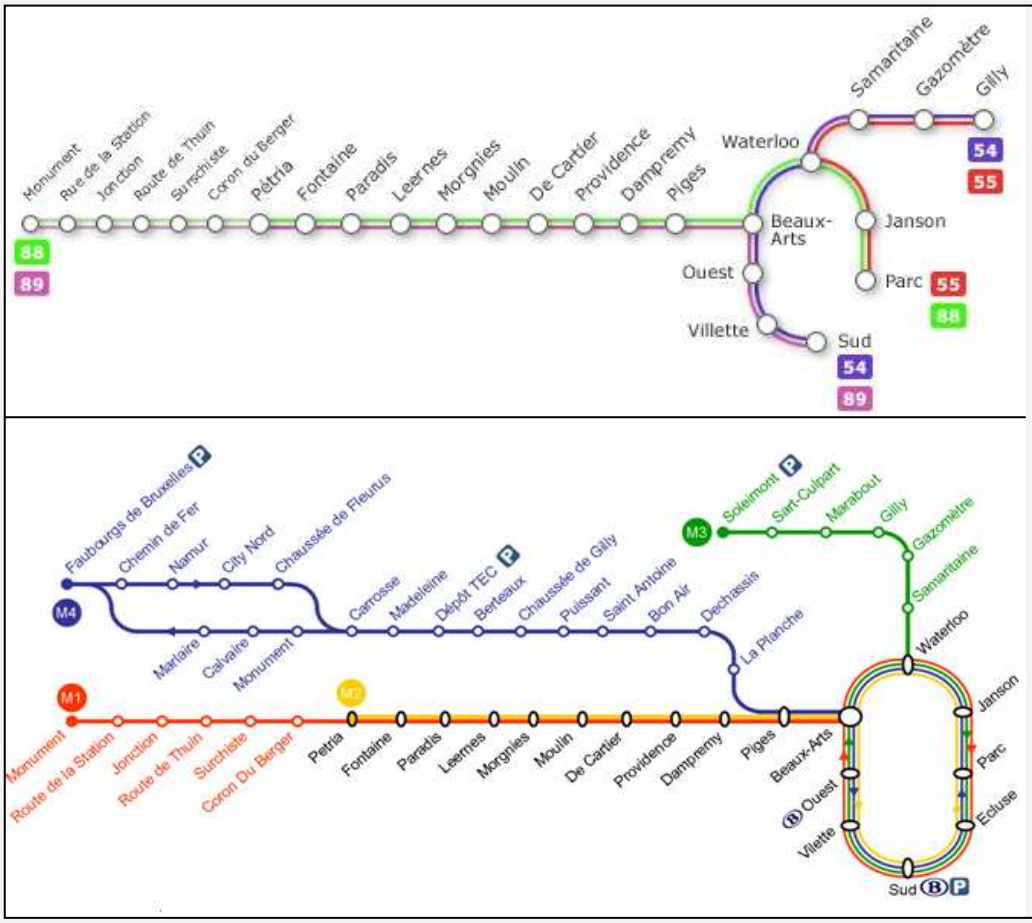


Schéma du haut : plan du réseau actuel

Schéma du bas : plan du futur réseau

M1 *(Anderlues-Pétria-Parc-Sud-Pétria-Anderlues) : ligne équivalente aux lignes 88 et 89 actuelles*

M2 *(Pétria-Sud-Parc-Pétria) : équivalente aux lignes 88 et 89 mais limitation à Pétria*

M3 *(Soleilmont-Parc-Sud-Soleilmont) : équivalente aux lignes 54 et 55 mais prolongée de Gilly jusqu'à Soleilmont*

M4 *(Gosselies-Madeleine-Sud-Parc-Madeleine-Gosselies) : nouvelle antenne*

Plans : wikipedia

Premières mises en service commercial des locos type 18

En décembre 2006, la SNCB a passé commande pour la livraison de 60 locomotives électriques. Après un appel d'offre européen, la firme Siemens a été désignée comme adjudicataire. Le produit est une variante de l'EuroSprinter : les locos type 18.

Les locos EuroSprinter, ont, comme l'indique leur nom de série, vocation d'être adaptables aux différents marchés européens. Ceux-ci se distinguent surtout par la tension d'alimentation et le système de signalisation (en attendant la généralisation du système ETCS). Bien que différents réseaux aient acquis des Eurosprinter les variantes bitension ne se rencontraient qu'en Autriche et en Slovénie. La commande belge, portant sur 60 machines, avec option pour 60 machines supplémentaires, était la première commande importante d'engins bi-tension.

Portant en Belgique la dénomination HLE 18, ces locomotives, peuvent rouler sous 3.000 volts DC, tension belge traditionnelle, 25.000 volts AC, tension belge des lignes rapides (et à terme du réseau) et 1.500 volts DC, tension des réseaux hollandais et français (elles délivrent une puissance réduite dans ce dernier cas). Elles peuvent rencontrer différents systèmes de signalisation : TBL2, TBL1+, KVB (France) et, évidemment, ETCS. Ces machines sont aptes à la grande vitesse (200 km/h) et donc au service voyageurs. Elles remplaceront les locos de la série13, qui seront désormais dévolues au fret.

Les premières machines devaient être livrées en janvier 2009, les dernières en juin 2010. C'est donc avec deux ans de retard que les 1ère machines ont été mises en service en juillet 2011 sur la liaison Eupen-Oostende. Si les machines furent bien fabriquées dans les délais impartis, leur homologation a donc été laborieuse : des essais ont mis en évidence différentes lacunes qui ont obligé le rapatriement en Allemagne des premières machines livrées et la mise en dépôt de la presque totalité de la commande.

A l'usage, ces machines se révèlent fiables. Pour les premières courses, une loco type 13 était intégrée au convoi, mais elle a pu être retirée après une quinzaine de jours. Les accélérations sont assez brillantes, ce qui n'est pas étonnant vu la puissance et l'effort de traction disponibles. Espérons que ces bonnes dispositions se confirmeront à l'usage et contribueront à une amélioration substantielle de la fiabilité et de la ponctualité du réseau.

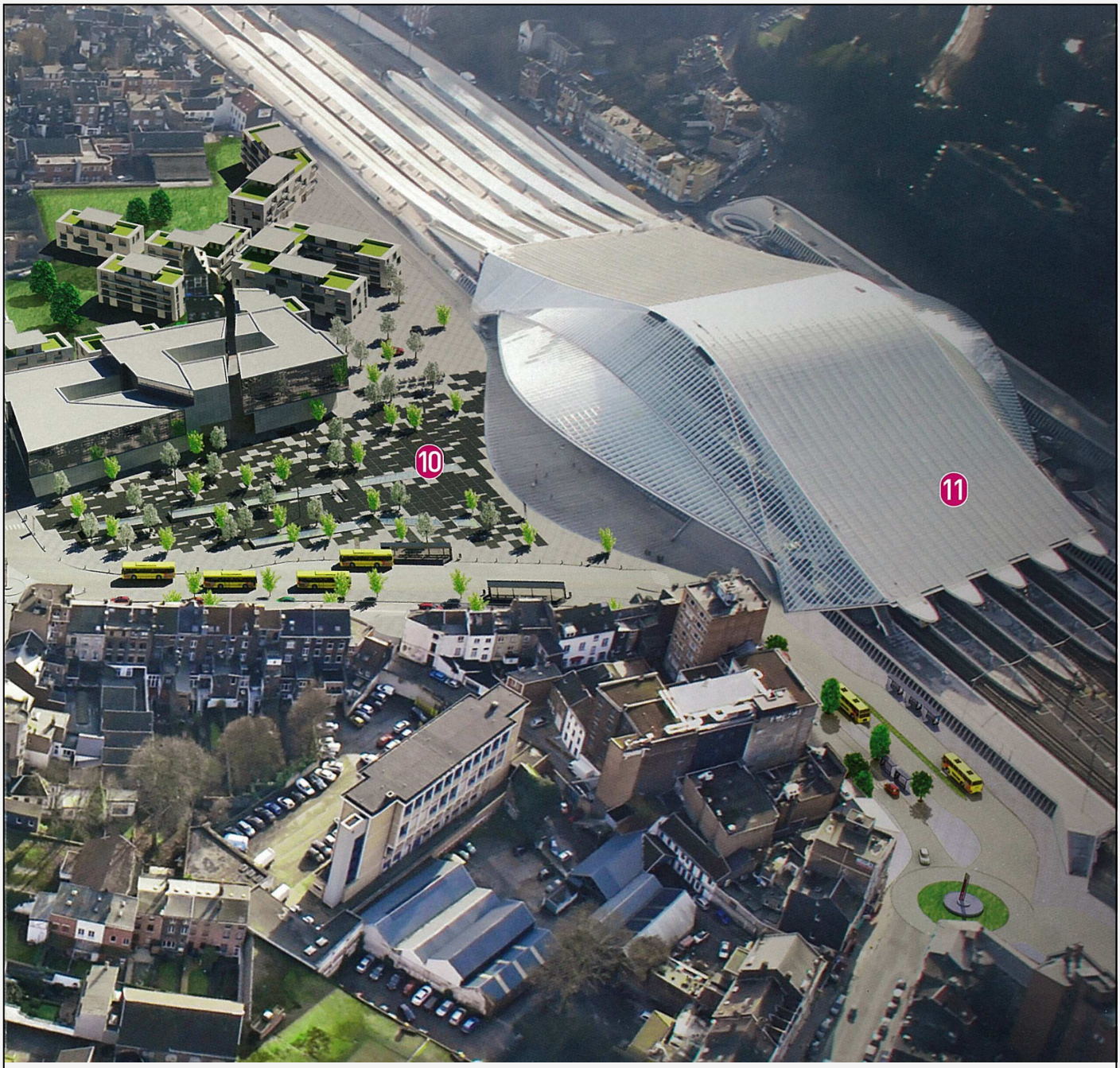
Début septembre, la SNCB a dévoilé le calendrier de mise en service progressive des locomotives de la série 18. Après les relations ICA Eupen – Ostende et ICR Binche – Louvain La Neuve, le 12 septembre, les premières 18 ont roulé sur la relation ICK Gand-Saint-Pierre – Genk. Dès le 26 septembre, en plus des 2 locomotives circulant actuellement en semaine sur l'ICA Eupen – Ostende, 2 nouvelles 18 assureront les horaires de week-end. A partir du 17 octobre, 4 nouvelles locomotives assureront la relation ICR Binche – Louvain-La-Neuve et début novembre, ce sont les relations ICF Quiévrain – Liège et IRJ Quévy – Bruxelles National Aéroport qui seront desservies avec ces 18.

Ci-dessus : la loco 1801 en gare de Liège-Guillemins © ACTP

Ci-dessous : la loco 18 en tête d'une rame M6 au cours d'une course d'initiation entre Genk et Hasselt © Wallorail (Tim van Rooy)

Caractéristiques des locos 18
Alimentation : AC 25kV/50Hz, DC 3kV, DC 1,5kV
Puissance continue : 5000kW (DC 1,5kV 3000kW)
Effort au démarrage : 300kN
Vitesse maximale : 200km/h
Poids : 88t

Axe Guillemins-Médiacité : nouveau schéma directeur



L'Echevinat de l'Urbanisme de la Ville de Liège vient de publier (au début du mois d'août) un dépliant sur l'aménagement de l'axe urbain Guillemins-Médiacité. Si les travaux de la place devant la gare sont évoqués, le document ne mentionne à aucun moment les transports publics : pas un mot sur la future gare TEC et aucune trace du tram. Dès l'introduction, on évoque « un lien cyclo-pédestre de 1250 m » ou encore « la transversalité grâce aux relations piétonnes structurées entre tous les quartiers environnants ». On sait pourtant que la marche à pied et le vélo sont loin de représenter des solutions valables et accessibles à tous en matière de mobilité.

Depuis 2004, l'ACTP ne cesse de réclamer une connexion train-tram-bus aux Guillemins qui réponde aux exigences de la mobilité du XXIème siècle. Or, à l'heure où vont commencer les travaux d'aménagement, on ne sait toujours rien du tracé du tram dans les environs de la gare et la future gare TEC sera insuffisante pour accueillir les 1.500 bus qui transitent chaque jour par les Guillemins (4 misérables quais de 50 mètres pour l'ensemble du trafic). La seule satisfaction obtenue jusqu'à présent est le rapprochement d'un des quais bus qui, dans le projet initial, était particulièrement éloigné.

Pour rappel, en 2001, le nombre de montées-descentes à la gare TEC des Guillemins était de 16.000 par jour (dont 7.600 vers la gare SNCB). En 10 ans, ce chiffre a considérablement augmenté. Il est grand temps que la Ville de Liège prenne en compte ces milliers d'utilisateurs dans ses projets d'aménagement.

EN BREF

SNCB : baromètre qualité

Sans surprise, la satisfaction générale des usagers a diminué de manière significative en 2010 selon le Baromètre Qualité de la SNCB. La SNCB est pointée du doigt sur plusieurs points : la ponctualité des trains et leur fréquence, la propreté dans les gares et dans les trains, l'information dans ces derniers, et enfin le prix des trajets. Les groupes les moins satisfaits sont, entre autres, les usagers âgés entre 26 et 40 ans, les voyageurs en semaine, les voyageurs très réguliers et ceux qui prennent le train aux heures de pointe. *« Ce rapport n'est pas satisfaisant mais n'est pas surprenant. On est bien conscient des efforts énormes que nous avons à faire au niveau de la ponctualité »*, a réagi Claire Gilissen, porte-parole de la SNCB.
Consultez les résultats complets du baromètre qualité sur notre site internet à l'adresse suivante : www.actp.be/pdf/barometre2010.pdf

SNCB : ponctualité au 2ème trimestre 2011

Malgré le « plan ponctualité » mis en place par la SNCB et Infrabel, la ponctualité des trains ne s'améliore pas. Une baisse est encore enregistrée pour le 2ème trimestre 2011. Les statistiques trimestrielles publiées par Infrabel restent bien en deçà des minimums imposés par le contrat de gestion qui réclame que 92% des trains subissent un retard de moins de 5 minutes et 59 secondes en 2011. L'objectif n'est rempli que par 86,9% des trains pour ce deuxième trimestre. C'est le troisième plus mauvais résultat des dix derniers trimestres.
Il y a néanmoins de signes encourageants. La ponctualité aux heures de pointe matinale est meilleure que la ponctualité moyenne (88,2%).
Par contre la ponctualité au retour, à l'heure de pointe vespérale, reste catastrophique : 80,4% de ponctualité, un train sur cinq accuse plus de 6 minutes de retard.
5.298 trains ont été supprimés au 2ème trimestre 2011, ce qui représente 1,6% des trains en circulation (1,5% au premier trimestre).
Sur la responsabilité des retards et suppressions de train, la SNCB occupe la première place (40% de responsabilité), les éléments extérieurs (travaux, …) la deuxième et Infrabel la troisième (19,9% des retards). Infrabel, qui publie aussi ces statistiques, souligne encore que 1,5% des retards et 7,9% des suppressions de trains sont dus aux actions de grève.
Retrouvez les chiffres complets sur www.infrabel.be.

Le CA de la SNCB refuse la suppression de 600 trains

Le plan financier du Groupe SNCB l'impose, l'opérateur SNCB doit atteindre l'orthodoxie budgétaire d'ici 2015. En mai, une première série de mesures a déjà été prise pour améliorer les comptes d'ici 2012 : amélioration de la productivité de certains ateliers, fermeture de guichets de gares, amélioration des résultats de la filiale Logistics …
« L'exercice se poursuit pour atteindre un nécessaire assainissement financier, explique Laurence Bovy (PS) la présidente du conseil d'administration. *Le dossier n'est pas encore achevé mais le conseil d'administration a d'ores et déjà rejeté le scénario qui visait à supprimer les 600 trains les moins occupés. Je ne dis pas qu'on ne touchera pas du tout à l'offre en matière de trains ou de guichets dans les gares, ça restera dans tous les cas supérieur à ce que les contrats de gestion nous imposent, mais si on touche à l'offre, ce sera de manière très limitée ».*
De nouvelles analyses ont été demandées sur la suppression de trains non plus sur le seul critère du taux d'occupation (les 600 initialement visés) mais aussi de la couverture minimale de leur coût énergétique, de l'effet réel de leur suppression sur la fluidité du trafic et la ponctualité et, enfin, des alternatives existantes ou à mettre en place en matière de transports publics.

Les navetteurs du Centre entendus par la SNCB

En décembre 2010, pour récupérer un retard de plus en plus important en bout de ligne, la SNCB avait avancé l'horaire de certains trains dans la région du Centre. Cette modification avait fait hurler les navetteurs car, du coup, ils loupaient leurs correspondances notamment pour Bruxelles. Devant la pression, la SNCB s'était engagée à réexaminer la situation. La bonne nouvelle vient de tomber : les horaires vont à nouveau être modifiés dès le 5 septembre 2011. Cette fois, les navetteurs devraient être satisfaits. Surtout ceux qui embarquent ou débarquent à Piéton, Carnières et Morlanwelz. Le train qui relie Charleroi à Mons partira 9 minutes plus tôt et permettra de ne plus rater les correspondances vers Bruxelles en gare de La Louvière-Sud.

EN BREF

Hausse des agressions sur le rail

La SNCB Holding a confirmé que la tendance à la hausse du nombre d'agressions sur le réseau observée entre 2009 et 2010 (+16%) n'a pas été inversée au cours des premiers mois de 2011 (+5,8% par rapport aux premiers mois de 2010). La hausse du nombre d'agressions a surtout affecté le personnel de bord, et moins le personnel de sécurité.
« Menaces et insultes tiennent, ensemble, près de deux tiers des agressions. Les agressions sur les agents de sécurité -en veste rouge dans les gares et en patrouille dans les trains- mieux formés à la gestion des conflits, ont diminué de moitié, celles sur le personnel de bord, les accompagnateurs de train, ont augmenté de 26% », a souligné le porte-parole.
D'après la SNCB, ces changements de comportements s'expliquent notamment par l'augmentation constante du nombre de fraudeurs. Ceux-ci sont directement en contact avec les accompagnateurs qui appliquent les amendes élevées prévues. *« Et beaucoup de personnes prises en défaut semblent ignorer que les accompagnateurs sont assermentés et donc compétents pour demander les papiers d'identité* », a souligné le porte-parole de la SNCB.

Moins de passagers pour le tram de la Côte

Le tram de la Côte a transporté cet été 3.484.648 passagers, un chiffre en baisse de 0,5% par rapport à l'année dernière. Les conditions météorologiques ont notamment provoqué une baisse des touristes d'un jour. En été, les touristes représentent 70% des usagers de De Lijn en Flandre occidentale.

Des panneaux solaires à la gare de Deinze

La gare de Deinze a été équipée de 207 panneaux solaires qui fournissent 90% de l'énergie totale utilisée par celle-ci. Les 207 panneaux solaires ont été installés sur un tiers de la toiture des quais. Ils produisent 44 kW qui permettent notamment d'alimenter l'éclairage, les ascenseurs et les escalators. En cas de durée suffisante d'ensoleillement, il sera aussi possible d'alimenter par cette énergie verte la signalisation ferroviaire, des systèmes de détection et le fonctionnement des passages à niveau.

SNCB : augmentation du nombre de voyageurs

La société de chemins de fer SNCB a transporté environ 115 millions de voyageurs au cours des six premiers mois de l'année, soit une augmentation de 3,5%. La croissance du nombre de passagers se poursuit après la progression de 2,3% enregistrée il y a un an. *« Le train reste une alternative très significative en termes de mobilité, malgré les problèmes que nous connaissons »* conclut la SNCB.

TEC : sanctions en cas de grèves sauvages

Le ministre régional Philippe Henry veut alourdir les sanctions financières infligées aux TEC en cas de grèves sauvages. *« Il s'agit pour les TEC de rembourser, en cas de grève sauvage, les subsides sur base d'un calcul d'heures non prestées, d'équivalent de consommation en carburant et de manque à gagner de vente de tickets, le tout étant majoré de 10% »*, explique Pierre Castelain, porte-parole du Ministre.
Du côté syndical, cette idée est plutôt bien accueillie. *« À l'origine de cette sanction, explique Yves Depas, (FGTB), on avait constaté que les TEC Charleroi avaient laissé aller une grève pour des broutilles, car, tout ce temps, il n'y avait pas de dépenses ni en carburant ni en personnel. Et que leur budget avait été maintenu en équilibre de cette manière. Le ministre Darras, à l'époque, avait donc imposé le remboursement de ces sommes ».*
« Nous sommes pour le dialogue social et donc favorables à ce type de mesure, si cela oblige les directions et organisations syndicales à se mettre autour de la table. Mais sans toucher au droit de grève et sans punir financièrement les organisations syndicales », dit encore Yves Depas.

SNCB : un demi millions d'euros en compensations

En 2010, la SNCB a déboursé 488.000 euros en compensations aux passagers pour des retards. Il s'agit d'une hausse très nette par rapport aux années précédentes.
En 2007, ces compensations étaient limitées à 11.340 euros. En 2008, le montant a atteint 23.468 euros avant de passer à 141.459 euros en 2009.
L'an dernier, la SNCB a reçu en tout 7.907 demandes de compensation pour des retards fréquents et 34.536 demandes pour des retards importants. Respectivement 6.971 et 28.206 ont été déclarées recevables.
Pour rappel, la SNCB octroie des compensations en cas de retard de plus de 60 minutes ou pour une série de retards sur le même trajet sur une période de six mois (au moins 20 retards supérieurs à 15 minutes ou 10 retards supérieurs à 30 minutes).

COURRIER DES LECTEURS

Rejoignez notre action ! Cinq possibilités s'offrent à vous :

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

O **Membre ordinaire** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 12 euros**. Si vous ne souhaitez pas recevoir notre bulletin en version papier, **la cotisation est réduite à 5 euros**.

O **Membre effectif** : si vous souhaitez participer de façon plus active à la vie de l'association, la cotisation de membre effectif vous autorise à participer à l'assemblée générale. **Le montant de la cotisation est fixé à 15 euros** et l'inscription est réservée aux membres ordinaires comptant au moins **deux années d'ancienneté consécutives**.

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

O **Associations, administrations, … :** vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. **La cotisation annuelle est de 20 euros**.

Veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Date et signature :

Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :

Téléphone : ..... Fax : .....

GSM : ..... e-mail : .....

Ligne(s) empruntée(s) :

O SNCB : ..... O TEC :.....

O DE LIJN :..... O STIB :.....

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

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

Ce qui fâche à Liège-Guillemins

La réponse de la SNCB Holding à notre dossier intitulé « Ce qui fâche à Liège-Guillemins » a fait réagir plusieurs de nos lecteurs :

« Les sièges sont inconfortables parce que prévus au cas où un train aurait quelques minutes de retard » ... merci pour les navetteurs Verviers - Namur (et certainement bien d'autres) qui doivent souvent attendre près de 3/4 d'heure pour cause de correspondance ratée, ce qui arrive malheureusement très souvent. L'an passé, j'ai comptabilisé plus de 100 « retards fréquents », càd de plus de 15 minutes (souvent plus de 30) sur ce trajet, entre septembre et fin février. Je n'ai pas compté le temps passé en gare des Guillemins, mais c'est certainement plusieurs dizaines d'heures, et je me réfugie dans la salle d'attente où j'essaie de trouver une place assise pour lire ou travailler. Je passe beaucoup de temps dans mes déplacements, et n'ai pas le loisir de perdre encore 30 minutes ou plus. Les compensations pour retards fréquents ne permettent pas non plus de se payer à chaque fois un café pour être assis plus confortablement au chaud. Une navetteuse outrée par la réponse de la SNCB.

Anne JASON
sur notre forum, le 25-08-11

Ce commentaire me laisse particulièrement perplexe : "80 % des clients de la gare sont des abonnés et donc des utilisateurs réguliers : ils savent donc pertinemment bien où se trouvent la superette, l'Office du Tourisme, le point-vélo ou la consigne à bagages"... in fine, il n'est pas considéré comme nécessaire que les autres trouvent facilement leur chemin; cette phrase à elle seule discrédite l'ensemble des services et dispositifs d'information : puisque 100% des habitants ont affaire aux services de la population et de l'Etat civil, il n'est pas nécessaire d'avoir une signalétique performante ?

Christine
sur notre forum, le 23-08-11

Une gare aussi chère et qui se veut « Internationale » n'arrive pas à la hauteur des mollets, par exemple, de Paris-Nord. Ok Paris est une cité touristique hors normes, mais lorsqu'il y a 3 semaines, deux personnes n'étant jamais venues à Liège (elles venaient de Gand) sortaient des Guillemins en cherchant vainement un quelconque panneau d'infos touristiques, je me suis senti mal ! Cette gare est à l'image wallonne « C'est todi bon hein ». Il nous manque cette fierté des choses bien réalisées, finalisées dans les moindres détails.

chocolatnoisette
sur notre forum, le 24-08-11

COURRIER DES LECTEURS

Pour m'a part j'ai déjà déposé plainte à la poste pour l'absence de boite au lettre. En fait il y en a une à l'ancienne gare temporaire, c'est ridicule.

Alexandre DETISTE
par mail, le 23-08-11

Le dossier « Ce qui fâche à Liège-Guillemins » ainsi que la réponse de la SNCB Holding peuvent être consultés sur notre site internet à l'adresse suivante :
http://www.actp.be/newsfull.php?pg=115
Si vous souhaitez recevoir une version papier de ces documents, n'hésitez pas à nous contacter.

A la recherche de l'ICT

Il est bien révolu le temps des trains touristiques directs Bruxelles - Spa ou Braine-le-Comte - Virton via Bruxelles, Namur, Dinant et Bertrix. Qui se souvient d'autres convois qui étaient même dotés de noms enchanteurs tels que l'« Ourthe-Famenne » reliant Leuven à Jemelle via Hasselt, Liège et la ligne de L'Ourthe alors que l'« Ardennais » proposait une liaison entre Anvers, Hasselt, Liège et successivement Bastogne, Ettelbrück et Luxembourg dans sa version ultime en desservant la vallée de l'Amblève.

Aujourd'hui, le compte est vite fait. Prenant pour référence le sud de la ligne Charleroi - Namur - Liège, les seuls ICT sont les renforts entre Dinant et Houyet pour les candidats à la descente de la Lesse (le premier départ est amorcé à Namur). Il faut y ajouter un trajet simple sans retour en fin de journée le week-end en juillet et août entre Liège et Jemelle.

Pourtant la desserte ferroviaire au sud du sillon Sambre-et-Meuse n'a rien de plantureuse : seuls les axes de pénétration IC vers Luxembourg, Dinant et Eupen ainsi que la courte antenne entre Verviers et Spa circulent à raison d'un train par heure. Il en est certes ainsi sur la ligne de l'Ourthe, mais pas le week-end (!) Pour le reste, la fréquence dominante revient à un passage toutes les deux heures. Quelques ICT ne seraient-ils pas les bienvenus ?

Cette situation tranche singulièrement avec l'offre touristique vers la Côte qui accueille des dizaines d'ICT, mais comparaison n'est pas raison. Le littoral ne compte que 9 gares (Furnes y compris) qui se concentrent principalement autour de deux axes ferrés. Cerise sur le gâteau, toutes les cités balnéaires sont reliées par un tram bénéficiant d'une excellente fréquence.

La configuration ardennaise se révèle être beaucoup plus dispersée : 83 gares ou points d'arrêt répartis sur 9 lignes.

A noter qu'avant l'introduction du plan IC/IR en juin 1984, ces contrées bucoliques recensaient plus du double de haltes ferroviaires. L'hémorragie s'est même poursuivie en 1988 et 1994. Dommage pour les mouvements de jeunesse désireux de joindre leur endroit de camp en train et pour les randonneurs qui ont perdu de nombreuses opportunités. Certaines fermetures concernaient de surcroit des destinations touristiques de renommée comme Chaudfontaine, Comblain-au-Pont, Remouchamps ou Hastière pour ne citer qu'elles.

Examinant le réseau de plus près, il faut bien constater que relativement peu de fleurons touristiques se situent sur une ligne de chemin de fer: Dinant, Spa ou Bastogne (« l'éternelle gare sans train ») viennent tout naturellement à l'esprit ou encore Houyet pour la descente de la Lesse, Coo et son parc d'attractions Plopsa, Barvaux et le Labyrinthe, Mariembourg et le Chemin de fer des Trois Vallées ...

Dans de nombreux cas, un acheminement en bus est nécessaire. Le choix de concentrer les noeuds de correspondance sur les gares IC/IR ne fait aucun doute : Marloie permet l'accès à La Roche, Jemelle à Han-sur-Lesse, Libramont à Bouillon et à Saint-Hubert. Quant à Verviers et Trois-Ponts, elles recoivent les autobus desservant Stavelot, Malmédy et différents sites des Hautes-Fagnes.

Il est navrant de déplorer que le potentiel de plus petites gares n'est pas du tout exploité. Prenons l'exemple de la ligne TEC 13 Melreux - La Roche épousant le cours de l'Ourthe et desservant Hotton, Rendeux ou Marcourt. Aucune correspondance valable n'existe avec les trains de ou vers Liège le week-end. Le même constat s'applique pour l'absence de correspondance avec la ligne 5 Poix - Saint-Hubert.

Sur la ligne 166, les gares de Gedinne, Graide ou Paliseul situés à une quinzaine de km de la Vallée de la Semois ou de Bouillon ne présentent aucune liaison avec ces pôles touristiques. Les bus de la ligne 8 Libramont - Bouillon ne passent en outre même plus par la gare de Bertrix.

Alors que des menaces de suppression des services omnibus (L) au sud du sillon Sambre-et-Meuse reviennent périodiquement au devant de l'actualité, ce n'est visiblement pas sur le tourisme que nos décideurs misent.

A quand l'adoption d'une politique de transport harmonisée et dynamique qui s'affirmera au détriment de l'attentisme actuel.

Etienne MONNIER
par mail, le 23-09-11

Surnommé le « tramway arc-en-ciel », le tram d'Angers a été inauguré le 25 juin 2011. Les rames utilisées sont des Citadis d'Alstom mettant en œuvre, en centre ville, l'alimentation par le sol (APS) qui permet d'éviter la pose de caténaires sur certaines portions du parcours. C'est le troisième réseau de tramway à être mis en service avec cette technologie après Bordeaux en 2003 et Reims en avril 2011. Longue de 12,3 km et jalonnée de 25 stations, l'unique ligne actuelle (ligne A) constitue une liaison Nord-Sud qui relie en moins de 37 minutes, Avrillé (deuxième ville de l'agglomération) au quartier de La Roseraie en passant par le CHU, le centre-ville, les gares SNCF et routière et deux grands pôles universitaires. Elle sera probablement complétée à l'horizon 2020 par une ligne B de 16 km desservant l'agglomération d'Est en Ouest.

Photo : Thierry BONNET (Ville d'Angers)

Des embarquements et débarquements chaotiques sont observés chaque jour à la gare TEC provisoire de Liège-Guillemins. En cause : des quais mal dimensionnés qui ne permettent pas d'accueillir tous les véhicules, particulièrement aux heures de pointe. La Ville de Liège et la SRWT assurent que le problème sera réglé avec la nouvelle gare qui doit prochainement être aménagée. Nous restons sceptiques puisque la longueur des quais prévus ne sera pas plus importante. Dommage : la gare de Liège-Guillemins risque bien d'être un contre-exemple en termes d'intermodalité, particulièrement au niveau de la connexion train-bus. © ACTP

Avec le soutien de Wallonie

ACTP asbl
Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE
Tél. / fax : 04 233 67 57
Email : actp@skynet.be
Site : www.actp.be