

## SOMMAIRE

Pour une réouverture  
de la ligne 163 2-3

SNCB : suppression de  
guichets 4

SNCB : adaptations  
horaires 5

Les PMR et les  
transports publics 6-7

La Maison de la Mobilité  
de Charleroi-Sud 8-9

La Maison de la Mobilité  
de Wavre 10-11

Le tram à Liège en 2017 ? 12

En bref 13-14

Courrier des lecteurs 15



© RTBF

### Commission parlementaire sécurité du rail

Après cinq mois d'interruption, une nouvelle commission a repris les travaux de celle constituée au lendemain de l'accident de Buizingen.

Les députés ont d'abord auditionné les experts auteurs de trois rapports sur la sécurité du rail. Des exposés et réponses aux questions posées, s'est dégagé l'impression que la sécurité n'avait pas été traitée avec toute la détermination et l'opiniâtreté souhaitables. Les experts ont aussi attiré l'attention sur les faiblesses du système choisi par la SNCB (TBL 1+) et les difficultés d'une migration ultérieure vers un système plus performant (ETCS, European Train Control System. Voir aCtp-info mars 2010<sup>1</sup>).

Suite à la publication de ces trois rapports d'experts, les administrateurs délégués du groupe SNCB ont défendu devant la commission la décision d'installer en premier lieu le TBL 1+ comme le meilleur choix. Ils ont également rappelé que tout était mis en œuvre pour hâter et préparer le passage vers l'ETCS. Le doute quant à la faisabilité de cette migration n'a cependant pas été totalement dissipé, particulièrement après l'audition du directeur du SSICF (Service de Sécurité et Interopérabilité des Chemins de Fer).

Des manques de coordination entre SNCB et Infrabel ont aussi été mis en évidence par le même témoin. Les représentants des organisations syndicales ont abondé dans le même sens, déplorant des structures trop lourdes au sein du groupe SNCB.

Les ministres qui furent successivement en charge de la SNCB ces dernières années ont affirmé que la sécurité n'avait jamais été négligée. Quant au choix d'un système de sécurité, cette matière très technique n'était pas de leur compétence.

L'idée d'installer une autorité responsable de la sécurité au sein du groupe a été émise et paraît rencontrer un consensus.

*La commission doit établir un rapport. On l'attend avec impatience. La sécurité ne sera optimale que lorsque notre réseau sera complètement équipé de l'ETCS. Il est inadmissible que cette échéance soit reportée à ...2030 !*

*Dernière anomalie : Infrabel a installé un réseau GSM-R qui permet l'utilisation de l'ETCS le plus évolué, alors que le SNCB a équipé ses nouveaux trains (Desiro) de l'ETCS de première génération ...*

<sup>1</sup> Les balises utilisées pour la transmission des informations entre la voie et la locomotive dans le système TBL1+ peuvent être utilisées en ETCS. Par contre, les équipements embarqués à bord des locomotives doivent être renouvelés.



L'ACTP vous souhaite de  
joyeuses fêtes et espère que  
l'année 2011 vous apportera  
quelque satisfaction en  
matière de mobilité !

## Pour une réouverture de la ligne 163

**D**epuis 1993, Bastogne n'est plus relié au rail alors que l'ancienne ligne 163 traverse la ville. Bastogne est pourtant un important pôle scolaire, un centre commercial et administratif qui compte, de surcroît, plusieurs zones d'activité économique. Agglomération de près de 15.000 habitants, c'est par ailleurs la 4<sup>ème</sup> commune en population de la province (derrière Arlon, Marche et Aubange). En raccordant directement Bastogne à l'axe Bruxelles-Luxembourg, la réouverture de la ligne 163 permettrait d'offrir une alternative à la voiture certainement très appréciée.

C'est le 23 mai 1993 que la ligne 163 Libramont-Bastogne a été fermée à tout trafic, aussi bien voyageurs que marchandises), officiellement pour cause de mauvais état de la voie sur environ 6km. Presque 20 ans plus tard, le service des trains est toujours interrompu et « provisoirement » remplacé par une desserte TEC. En réalité rien n'a été fait pour refaire la voie et rétablir la desserte ferroviaire. En 1999 les rails ont même été enlevés dans la traversée de Bastogne (entre Bastogne-Nord et Bastogne-Sud). A l'époque, le contrat de gestion de la SNCB prévoyait pourtant plusieurs mesures favorables à la ligne 163 :

- l'article 30bis stipule qu'à titre conservatoire aucune ligne de la SNCB ne peut être démontée, quelle que soit la raison de la désaffectation ;
- l'article 9bis demande à la SNCB une étude sur la faisabilité de la réouverture de 6 lignes régionales au trafic voyageurs, dont la ligne 163.

Les conclusions de cette étude se sont cependant révélées négatives, les coûts de remise en état ayant considérablement augmentés au fil des années. Par ailleurs, la SNCB a gonflé les coûts outre mesure en prévoyant d'abord une double voie parcourable à 120km/h sur l'entièreté du parcours, ramenant par la suite cette hypothèse à deux sections de croisement de 3km chacune équipées d'une signalisation onéreuse.

Bien conscients que la réouverture avec une infrastructure et du matériel lourds serait trop coûteuse, les partisans d'une remise en service (notamment les Amis du Rail d'Halanzy et le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB) proposent des solutions faisant appel à une infrastructure adaptée et à du matériel léger qui ont été déployées avec succès dans de nombreux pays limitrophes.



La ligne 163 à hauteur de la gare de Sibret

© ARH

### La proposition des Amis du Rail d'Halanzy

- Une ligne mixte (voyageurs/fret) à voie unique apte à 120km/h (traverses en béton, rails longs soudés) permettant de réaliser le parcours en 20 minutes.
- Une voie d'évitement sur le parcours pour optimiser au maximum la fréquence des trains de voyageurs ainsi que le croisement des trains de fret.
- Un faisceau d'au moins 4 voies en gare de Bastogne-Sud (2 voyageurs et 2 fret) afin d'optimiser le trafic et d'offrir la possibilité de manœuvres en gare.
- Une cadence et fréquence horaire adaptées.
- Une correspondance « ad hoc » à Libramont.
- La réouverture des gares de Bastogne-Sud et Bastogne-Nord.
- La réouverture et l'aménagement de 2 points d'arrêt (Sibret et Wideumont).
- L'utilisation d'un matériel roulant adapté comme le train-tram (light train) permettant d'offrir rapidité, confort et économie à l'utilisation.
- Les raccordements fret vers les différents zonings de Bastogne et Villeroux.
- Le raccordement du ZAE de Molinfaing.
- Une réouverture du trafic ferroviaire ne doit pas signifier une suppression de l'actuelle desserte TEC : les deux modes de transport sont complémentaires.

**Le coût estimé pour la remise en état de la ligne (hors raccordement) est de 30 à 35 millions d'euros.**

On notera qu'une telle option n'entrave nullement le développement d'un Ravel. En Allemagne, d'anciennes assiettes ont été partagées entre vélo et nouvelles lignes ferroviaires à voies uniques.

## La situation actuelle

Fin mars 2010, le démontage des tronçons de voie de la L163 a débuté entre les bornes kilométriques 11 (Wideumont) et 27. Le tronçon entre les bornes 11 et 0 (Libramont) pourrait être traité ultérieurement par une autre entreprise. A suivre... Pas de panique toutefois puisque: déferrier est une étape préliminaire à tout projet sur la 163, réouverture y compris. Le secrétaire d'Etat Etienne Schoupe a par ailleurs réaffirmé fin mars 2010 son intention de ne pas désaffecter la ligne. S'il venait à changer de position, il devrait passer devant le gouvernement pour proposer un arrêté de désaffectation, ce qui n'est pas à l'ordre du jour.



13 avril 2010 : démontage des voies entre Wideumont et Bastogne  
© ARH

Depuis le mois d'octobre 2010, on sait désormais que le raccordement au rail du zoning de Molinfaing ne viendra pas au secours de la ligne Libramont-Bastogne. C'est ce qui ressort d'une décision du ministre Marcourt validée par le gouvernement wallon. Il a pris un arrêté de « reconnaissance et d'expropriation » relatif à la zone d'activités de Molinfaing. Les terrains concernés permettront la réalisation de la liaison ferrée entre ce zoning et la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg sur la commune de Neufchâteau. En septembre, lors d'une table ronde sur la Mobilité en province de Luxembourg, les Amis du Rail d'Halanzay avaient plaidé pour une modification des plans de raccordement du zoning au réseau ferré : la 163 Libramont-Bastogne plutôt que la 162 Bruxelles-Luxembourg. Peine perdue puisque ni Infrabel, ni la Région wallonne n'ont voulu remettre en cause le projet initial. La signature de cet arrêté ne signifie pas pour autant la mort de la ligne 163. Cette décision est l'aboutissement d'une option vieille de plusieurs années et non un désaveu vis-à-vis des Amis du Rail.

## Les arguments en faveur d'une réouverture

Bastogne est la troisième ville de la province du Luxembourg, un chef-lieu d'arrondissement, un centre scolaire, une ville-marché, une centre de commerces, une ville-garnison et un centre touristique important. Au sud du sillon Sambre-Meuse-Vesdre elle occupe la cinquième place après Arlon, Dinant, Marche et Ciney, toutes reliées au réseau IC. Terminus d'une douzaine de lignes régionales et locales d'autobus, Bastogne est le lieu privilégié pour l'établissement d'un terminal de correspondances entre train et bus. Enfin, les migrations quotidiennes au départ de Bastogne se chiffrent par plusieurs milliers, surtout en direction de Bruxelles, Liège, Arlon et du Grand Duché du Luxembourg.

Si elle permet d'assurer une desserte fine, l'offre TEC actuelle n'est pas suffisante. Un service ferroviaire à vitesse de référence de 90 km/h sera de 35% plus rapide qu'un bus direct dont le confort est de loin inférieur à celui d'un train moderne et dont la fiabilité est aléatoire, surtout en hiver. Suite à la fermeture de la ligne en 1993, près de 40% de la clientèle ferroviaire s'est d'ailleurs détournée des bus.

Une réelle demande tant au niveau régional que local existe pour le trafic fret. Si elle est prise en compte, elle permettra d'optimiser les coûts de réouverture et d'exploitation de la ligne.

Les chiffres concernant la demande pour la réouverture de la ligne 163 datent de 2001. Dix ans plus tard, les besoins ont changé et justifient largement une réouverture.



La ligne 163 Libramont-Bastogne

© ARH



## SNCB : suppression de guichets

**S**elon un document émanant de B-Mobility, le comité exécutif de la SNCB s'est mis d'accord sur l'adaptation de son réseau de distribution de titres de transport. Au programme pour 2012 : l'installation de nouveaux distributeurs automatiques, l'application d'un supplément guichet, la suppression de la vente des tickets à bord des trains et la suppression des prestations aux guichets de certaines gares.

« Le réseau de distribution doit être adapté aux besoins de l'avenir » est le titre d'un document récemment rédigé par les hautes instances de la SNCB. Ce dernier prévoit le développement du canal de vente mobile dès 2011 (grâce aux téléphones portables de dernière génération) et l'installation de 747 nouveaux distributeurs de titres de transport (contre 134 actuellement). Mais ce n'est pas tout, si, dès 2012, vous désirez encore acheter un billet au guichet, vous devrez payer un supplément dont le montant n'est pas encore déterminé. Le document prévoit également la suppression de la vente de billets dans les trains, une réduction des services aux guichets dans 170 gares et, dans 38 d'entre elles, la suppression pure et simple des guichets dès 2012. Après le supplément sur les billets internationaux, la SNCB semble donc s'attaquer au trafic intérieur. Cela entraînera certainement des suppressions d'emploi et, une fois de plus, une baisse de la qualité du service pour les voyageurs. Cette réduction de personnel pose également la question de la sécurité dans les gares. Espérons enfin que la SNCB optera pour des distributeurs plus commodes d'emploi que ceux actuellement en service (sans écran tactile) et acceptant la monnaie ainsi que les cartes de crédit. Dans les gares les plus importantes, il conviendra également de proposer une assistance pour initier les usagers à l'utilisation de ces nouveaux automates.

PROJECTION DES FERMETURES DE GUICHETS D'ICI 2015				
	2012			2013-2015
Guichets fermés complètement	Angleur	Haaltert	Moustier	Blaton
	Antoing	Herne	Neufchâteau	Merchtem
	Auvels	Herseaux	Pleton	Merelbeke
	Buggenhout	Herstal	Quaregnon	
	Comines	Herzele	Schaerbeek	
	Courvin	Ingelmunster	Theux	
	Dilbeek	Kalmthout	Ude Calevoet	
	Ecaussinnes	Kortemark	Viane Moerbeke	
	Ede	Kortenbergh	Wevelgem	
	Erembodegem	Lierde	Zaventem	
	Galmaarden	Mont-Saint-Gilbert	Zedelgem	
	Godinne	Mortsel Oude God		
	Guichets fermés l'après-midi	Andenne		
Essen				Delnze
Heist op den berg				Genk
Ypres				La Louvière Centre
Luxre				Mol
Ninove				Torhout
Rixensart				
Tamines				
Lessines				
Tongres				
Guichets fermés le week-end	Binche	Landegem	Rixensart	Duffel
	Chatelet	Lessines	Jambes	Liederkerke
	De Pinte	Luxre	Coxvde	Lommel
	Genval	Malines Nèker.	Puurs	Marchienne-au-Pont
	Napellen	Ninove		
	La Hulpe	Pepinster		
Réduction de prestations	Alost	Herentals	Tirlemont	Arrvers Central
	Aalter	Huy	Tongres	Bruges
	Aarschot	Ypres	Torhout	Bruxelles Midi
	Andenne	Courtrai	Vilvorde	Bruxelles Nord
	Arrvers Centre	La Louvière Centre	Waregem	Charleroi Sud
	Arlon	Landen	Zottegem	Gand - Saint-Mierre
	Ath	Louvain	Wavre	Courtrai
	Bruges	Leuze		Louvain
	Bruxelles aéroport	Liège Gullémans		Liège Gullémans
	Bruxelles Central	Lier		Malines
	Bruxelles Midi	Lokeren		Mons
	Bruxelles Nord	Louvain-La-Neuve		Ostende
	Onay	Mol		Verviers Central
	La Panne	Nivelles		
	Delnze	Ostende		
	Dendermonde	Oatgnies		
	Diest	Roulers		
	Dinant	Saint-Ghislain		
	Enghien	Saint-Nicolas		
	Essen	Saint-Trond		
	Genk	Tamines		
Heist op den berg	Tielt			

## SNCB : adaptations horaires

**C**omme chaque année à la même période, la SNCB a procédé à des adaptations horaires qui sont entrées en vigueur le dimanche 12 décembre dernier.

### Région d'Arlon

- En raison du faible taux d'occupation, le train P 8475 Rodange 18h50 – Arlon 19h10 a été supprimé.
- Suite à des travaux de modernisation de la ligne Namur – Luxembourg, les horaires de l'ensemble des trains qui y circulent ont été légèrement adaptés.

### Région de Bruxelles

- Les trains IC E (Knokke/Blankenberge – Bruges – Gand-Saint-Pierre – Bruxelles – Tongres) et les trains IC A (Ostende – Bruges – Gand-Saint-Pierre – Bruxelles – Louvain – Liège – Eupen) voient leur cadence modifiée.
- Le train P 8351 (Schaerbeek 17h45 – Louvain 17h12/14 – Landen 18h54 partira de Bruxelles-Midi au lieu de Schaerbeek (Bruxelles-Midi 16h13 – Bruxelles-Central 16h16/17 – Bruxelles-Nord 16h20/22 – Diegem 16h32 – Zaventem 16h34/35 – Kortenberg 16h40 – Louvain 16h48 /17h02 – Verrijck 17h09/10 – Tirlemont 17h15/16 – Ezemaal 17h20/21 – Neerwinden 17h25/26 – Landen 17h31).
- En semaine, le train IR h Bruxelles-National-Aéroport – Denderleeuw – Alost – Gand-Saint-Pierre part 5 minutes plus tard de l'aéroport et arrive 12 minutes plus tard à Gand-Saint-Pierre. Il fait arrêt à Zaventem.
- Le train IR j Quévy – Mons – Bruxelles – Bruxelles-National-Aéroport a été retardé en direction de l'aéroport. Le train IR j ne dessert plus Bruxelles-Congrès de manière cadencée et ne fait plus arrêt à Zaventem.
- En semaine, afin d'augmenter la régularité des trains sur la ligne Charleroi-Sud – Bruxelles ainsi que dans la Jonction Nord-Midi, la relation IR o Nivelles – Bruxelles – Bruxelles-National-Aéroport – Louvain a été remplacée par la relation IR b Anvers-Central – Bruxelles – Nivelles. Cette relation assure la même desserte L cadencée entre Nivelles et Bruxelles. Les voyageurs se rendant à Bruxelles-National-Aéroport changent de train à Bruxelles-Midi où une correspondance sera assurée.
- Le train P 8200 Schaerbeek 16h58 – Etterbeek 17h14 – Vilvorde 17h48 – Anvers-Central 18h35 – Anvers-Luchtbal 18h38 a été supprimé.

- L'offre des trains P circulant via la courbe de Louvain a été modifiée.
- Durant le weekend, le train IR h (Bruxelles-National-Aéroport – Denderleeuw – Alost – Gand-Saint-Pierre) et le train IR j (Quévy – Bruxelles – Bruxelles-National-Aéroport) voient leur horaire modifié.

### Région de Charleroi

- Afin d'augmenter la vitesse maximale à 120 km/h sur la ligne Charleroi - Namur, des travaux entre Ronet et Franière entraînent, en semaine, un ajout de quelques minutes sur l'horaire actuel. Les correspondances entre l'IC M Bruxelles – Namur – Liers/Dinant et les trains L vers Tamines ne sont plus assurées en gare de Namur.
- Le Train P 7103 Braine l'Alleud – Bruxelles Midi a été supprimé.
- L'horaire de la relation IR I Binche – Bruxelles – LLN a été modifié dans les deux sens entre Binche et Tubize.
- La relation L Charleroi-Sud (h05)– La Louvière-Sud (h31)– Mons (h53) est légèrement modifiée. Suite à ces modifications horaires cette relation ne sera plus en correspondance avec la relation IR I Binche – Bruxelles – LLN en gare de La Louvière-Sud.

### Région de Liège

- En raison d'importants travaux d'infrastructure sur la ligne 50A reliant Bruxelles à la Côte, les trains de la relation IC E Knokke/ Blankenberge – Bruxelles – Genk/Liège voient leurs horaires modifiés le weekend.
- Afin de maintenir les correspondances avec les trains IC E en gare de Waremme, les horaires des trains L Waremme – Liège ont été adaptés.

### Région de Mons

Le train IC F 1707 Quiévrain 7h12 – Bruxelles-Midi 8h27 – Liège-Guillemins 9h51 et le train IC F 1737 Liège-Guillemins 15h08 – Bruxelles-Midi 16h33 – Quiévrain 17h53 seront équipés de matériel climatisé à double étage.

**Retrouvez tout le détail des modifications horaires sur notre site internet :**

<http://www.actp.be/newsfull.php?pg=103>

## Les PMR et les transports publics

**C**es derniers mois, les associations de personnes handicapées ont multiplié les actions pour dénoncer les complications dont les PMR font les frais chaque jour pour emprunter les transports publics. Le point sur la situation au TEC et à la SNCB.

### Des bus plus accessibles

Le mercredi 13 octobre, plusieurs personnes handicapées et membres d'associations ont présenté un cahier de recommandations à la Société régionale wallonne du transport puis au cabinet de Philippe Henry. Au terme d'une discussion, le ministre a accepté d'agir pour rendre les transports en commun plus accessibles. Il a reconnu qu'il restait de nombreux efforts à fournir en termes d'accessibilité des arrêts, des procédures d'aide à l'embarquement, des systèmes d'annonces sonores et visuelles des arrêts, et autres moyens facilitant l'usage des transports en commun pour les handicapés. Le cahier de recommandations était présenté à l'approche de la signature du nouveau contrat de gestion qui liera la Région wallonne, le groupe TEC et la SRWT pour la période 2011-2015. « *Tous les bus du groupe TEC devraient être accessibles aux PMR à l'horizon 2015-2016* », a précisé le cabinet du ministre.

Il faut dire que la situation en Wallonie est particulièrement préoccupante avec seulement une poignée de lignes accessibles. Sur les 671 lignes du TEC, seules 6 lignes sont adaptées aux personnes en chaise roulante et 2 ont des annonces sonores des arrêts. Cela représente moins d'un pourcent de l'offre... Ces chiffres sont révélateurs d'une offre de transports en commun accessibles à tous très restreinte. Comble de l'ironie, l'ouverture de la rampe d'accès permettant l'embarquement des chaisards reste aléatoire : quelques chauffeurs ne sont pas disposés à la déployer tandis que d'autres n'en connaissent pas la manipulation. Lorsque le chauffeur maîtrise le système, ce dernier ne répond pas toujours à ses demandes. Par ailleurs, à plusieurs reprises, on constate que des rampes manuelles ont été condamnées sur certains véhicules. Quant aux lames automatiques, elles sont fréquemment déconnectées, bloquées ou en panne. Enfin, les zones d'arrêt ne sont correctement aménagées que lorsque la topographie des lieux le permet.



Jambes, le 13 octobre 2010 : des personnes handicapées manifestent pour des bus plus accessibles © ABP asbl

### **SNCB : délai trop long pour l'accueil des PMR**

A l'occasion de la journée internationale de la personne handicapée, le Centre pour l'égalité des chances a mené une action à la gare centrale de Bruxelles pour dénoncer les complications dont les personnes handicapées font les frais chaque jour pour prendre le train. Le Centre réclame une réduction du délai de 24 heures actuellement nécessaires pour que les personnes handicapées puissent être prises en charge lorsqu'elles voyagent en train (à titre de comparaison, ce délai n'est que de 3 heures aux Pays-Bas et de 1 heure à 2 heures en Suisse). Une rencontre avec la direction de la SNCB a eu lieu dans la foulée. Ses responsables ont fait la promesse de réfléchir à un assouplissement du système.

En plus d'un préavis excessif, force est de constater qu'il est totalement impossible pour un PMR d'embarquer en toute autonomie à la SNCB. La hauteur des quais n'est pas standardisée et aucun matériel roulant n'offre un accès de plain-pied. En outre, l'accessibilité aux quais n'est pas toujours garantie par des plans inclinés en pente douce ou des ascenseurs. En Suisse, dans de nombreuses gares, les voyageurs à mobilité réduite peuvent accéder aux quais et aux trains de manière autonome grâce à des quais surélevés à 55 cm et à l'utilisation de matériel roulant à plancher surbaissé.

A noter qu'un matériel doté de larges portes réparties sur toute la longueur de la voiture, de vastes plates-formes et de portes basses au niveau des quais facilite l'accès des PMR mais aussi des autres voyageurs permettant ainsi une diminution des temps d'immobilisation aux arrêts et une meilleure vitesse commerciale.

# ACCESSIBILITE



TEOR de Rouen : embarquement d'un chaisard en toute autonomie  
© ACTP



Assistance aux PMR en gare de Bâle. Du personnel facilement identifiable (veste bleue « aide en gare ») est disponible moyennant un préavis d'une heure.

© ACTP



Avec des portes étroites aux extrémités et un emmarchement important, le matériel roulant de la SNCB est loin d'être un modèle d'accessibilité  
© ACTP



Le Talent de Bombardier dispose de larges portes bien réparties, à doubles battants et d'un accès aisé. L'embarquement se fait ainsi rapidement pour une diminution du temps d'immobilisation aux arrêts  
© ACTP



L'IC2000 des CFF est un matériel double étage qui présente la particularité d'avoir deux larges portes entre les bogies, ce qui permet un embarquement de plain-pied face à un quai haut. De plus, l'intercirculation se fait au niveau supérieur : toute la rame peut ainsi être parcourue de plain-pied. Près de 200 trains de ce type circulent chaque jour en Suisse et desservent 64 gares équipées de quais hauts où les voyageurs peuvent embarquer en toute autonomie  
© CFF

## La Maison de la Mobilité de Charleroi-Sud

Idéalement situé entre les quais TEC et la gare SNCB de Charleroi-Sud, le « Pavillon Info Sud » est devenu, depuis fin 2007, la Maison de la Mobilité. Ce bâtiment entièrement relooké se veut désormais davantage orienté vers l'information.

### L'identité visuelle

Au-delà du nouveau look, l'habillage de l'infrastructure vient renforcer la volonté du TEC de renseigner la clientèle sur l'ensemble des produits alternatifs à la voiture individuelle (voiture partagée, tickets combinés trains-bus,...). L'ancienne mention « TEC Info » est cependant toujours présente en devanture. Le bâtiment est difficilement identifiable par les voyageurs étrangers. Une mention compréhensible par tous, du style « Bus Info » comme c'est le cas à Namur, serait la bienvenue.



### L'aménagement intérieur

La Maison de la Mobilité de Charleroi-Sud dispose d'une petite salle d'attente équipée d'un banc. Une fois de plus, l'absence de distributeur de tickets d'attente oblige les visiteurs à patienter debout en cas de files. Comme à Liège-Guillemins et à Wavre, les deux guichets sont vitrés. Un espace ouvert améliorerait pourtant considérablement la convivialité. Un coin du local où se trouvent deux présentoirs et une borne interactive est réservé à l'information.

Malgré un accès de plain-pied depuis la voirie, les PMR ne peuvent accéder aux guichets en toute autonomie : la porte d'entrée manuelle est fermée en permanence

(idem à Liège-Guillemins et à Wavre) et l'endroit est dépourvu d'un comptoir surbaissé pouvant accueillir les chaisards (idem à Namur et à Wavre).



La Maison de la Mobilité de Charleroi-Sud est la seule des quatre que nous avons visité à disposer d'une petite salle d'attente © ACTP



Comme à Liège-Guillemins et à Wavre, les guichets vitrés ne facilite pas le contact. Dommage pour un espace dédié en partie à l'information © ACTP

### L'information

Les dépliants horaires et les plans du réseau ne sont pas accessibles en libre-service (uniquement au guichet). De plus, les horaires de certaines lignes desservant Charleroi ne sont pas disponibles car elles dépendent d'autres TEC (exemple : les lignes 451 Charleroi-Philippeville-Couvin et 138b Charleroi-Florennes du TEC Namur-Luxembourg). Comme à Wavre, la borne interactive est accessible aux personnes à mobilité réduite. Elle ne permet toutefois que la consultation d'infotec et ne dispose pas d'imprimante.

Autres bémols : la connexion est lente et le clavier est usé (certaines touches ont de mauvais contacts). Tous ces inconvénients sont fâcheux puisque cette borne est le seul moyen mis à disposition de la clientèle pour calculer un itinéraire : le personnel au guichet dispose uniquement de terminaux permettant de confectionner des titres de transport. A proximité de la borne, deux présentoirs proposent des « infos mobilité » principalement axées sur le vélo (rien sur Cambio, les taxis, les VAP avec lesquels le TEC développe pourtant des partenariats). Une initiative à généraliser : les prochains départ de bus sont affichés en temps réel sur deux écrans. L'un d'eux est toutefois hors service.



Bien qu'accessible aux PMR, la borne interactive de la Maison de la Mobilité de Charleroi-Sud présente bien des inconvénients (accès limité à infotec, absence d'imprimante, lenteur de connexion, clavier abîmé) © ACTP



Les prochains départs sont affichés en temps réel. Pour chaque ligne, sont mentionnés la destination, le numéro de quai, les deux prochains départs et le retard éventuel. Idéalement, ce type d'information devrait être disponible dans l'ensemble des Maisons de la Mobilité © ACTP

## Enquête client mystère (résultat : 1,5/5)

1. Demande d'information au guichet sur un itinéraire porte-à-porte Charleroi-Binche.

**Résultat.** Le guichetier conseille de prendre le tram 88 jusque Anderlues puis une ligne du TEC Hainaut entre Anderlues et Binche. N'ayant pas les horaires du Tec Hainaut, il ne peut toutefois nous renseigner d'avantage et nous suggère d'utiliser la borne infotec à disposition. Le module de calcul d'itinéraires d'infotec confirme les informations dispensées par le guichetier et nous permet d'obtenir l'horaire de la ligne 136 entre Anderlues et Binche. La demande est partiellement satisfaite.

2. Demande d'un dépliant horaires au guichet : la ligne 451 Charleroi-Philippeville-Couvin.

**Résultat.** Le préposé ne dispose d'aucune information sur cette ligne qui dessert pourtant la gare de Charleroi-Sud. Il nous suggère à nouveau d'utiliser la borne interactive. Cette dernière n'étant pas équipée d'une imprimante, il est impossible de repartir avec une version papier des horaires. La demande n'est pas satisfaite.

3. Demande d'information au guichet : où trouver un dépliant sur les voitures partagées Cambio.

**Résultat.** Le système Cambio n'étant pas encore opérationnel à Charleroi, le guichetier ne peut nous renseigner. Le logo Cambio figure pourtant en bonne place sur la façade de la Maison de la Mobilité. La demande n'est pas satisfaite.

4. Demande d'information au guichet sur un bus supprimé.

**Résultat.** Les guichetiers regrettent de ne pas être informés en direct ou de manière rapide sur les perturbations. Ils avouent être souvent démunis face aux voyageurs qui leur demandent des explications suite à un bus supprimés ou à un autre problème. Notre demande n'est pas satisfaite.

5. Demande d'information par téléphone : où trouver un point-relais CycloTEC à proximité de la gare de Charleroi-Sud ?

**Résultat.** Le numéro de téléphone de la Maison de la Mobilité de Charleroi-Sud n'est pas disponible sur infotec. Nous composons donc le numéro réservé aux informations sur les horaires, les itinéraires et les tarifs (071/23.41.15). Un serveur vocal donne le temps d'attente restant. Nous obtenons un interlocuteur après deux minutes. Il répond à notre demande en nous donnant les coordonnées complètes du point-relais CycloTec situé chaussée de Courcelles à Gosselies.

## La Maison de la Mobilité de Wavre

**L**e 29 septembre 2008, la Maison de la Mobilité du TEC Brabant wallon était inaugurée en lieu et place de l'ancienne Maison du Tec de Wavre. Philippe Matthis, président du conseil d'administration du TEC Brabant wallon explique à l'époque : « *L'objectif final est de permettre au TEC Brabant wallon de devenir, dans sa province, la référence incontournable de toute demande d'information ou d'action concernant les déplacements autres que ceux qui utilisent la voiture individuelle* ».

### L'identité visuelle

Comme à Namur et conformément au contrat de gestion 2006-2010, l'identité visuelle de la Maison de la Mobilité intègre l'élargissement du champ des informations disponibles par rapport à l'ancienne Maison du TEC. On regrettera toutefois les seules mentions « TEC » et « La Maison de la Mobilité » qui ne sont pas compréhensibles pour les visiteurs étrangers.



Le siège social du TEC Brabant wallon, situé place Henri Berger à Wavre, a subi un lifting complet et présente désormais une identité visuelle qui traduit le rôle de Manager de la Mobilité du TEC © ACTP

### L'aménagement intérieur

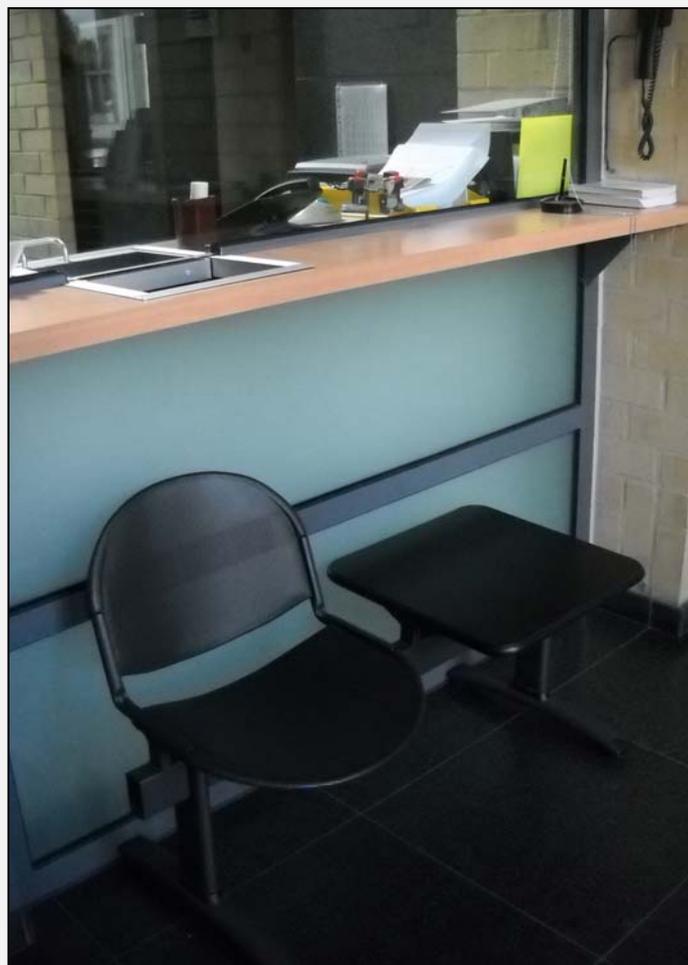
On pénètre dans le bâtiment via un sas d'entrée dans lequel se trouve des valves reprenant :

- un plan du réseau TEC Brabant wallon (ce plan datant de 2005, les dessertes récentes n'y figurent pas) ;
- les plans des centres-villes de Braine-l'Alleud, Ottignies, Nivelles et Wavre avec mention des lignes TEC les desservant (pourquoi pas un plan de LLN également ?) ;

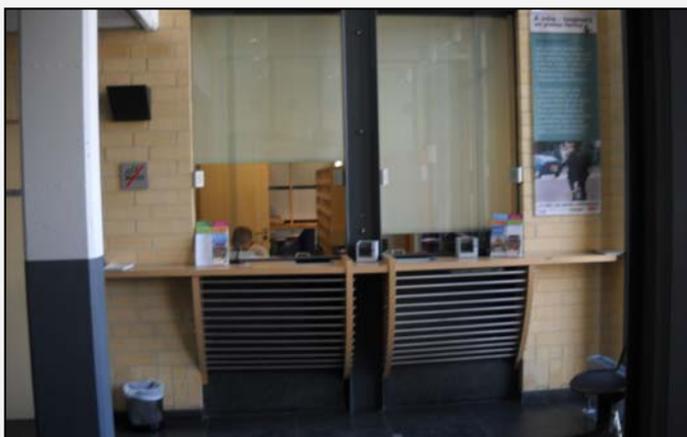
- une liste des sociétés de taxis des environs ;
- quelques adresses et numéros de téléphones utiles (Provelo, Gracq, Cambio, TaxiStop, SNCB, Gamah, De Lijn, Stib et TEC).

Une fois le sas franchi, on arrive dans la salle principale où se trouvent les guichets (deux guichets principaux et un troisième accessible uniquement en cas de fortes affluences). Ceux-ci sont équipés de vitres de séparation qui, dans l'esprit de nombreux clients, symbolisent un service pas toujours à l'écoute et un espace de retranchement pour des agents débordés. La suppression des vitres rendrait la conversation plus facile et le climat plus agréable.

Trois sièges sont présents dans le local mais l'absence de distributeur de tickets d'attente contraint les voyageurs à patienter debout lorsqu'ils doivent s'adresser aux guichets.



Trois sièges sont à disposition du public. Le confort d'attente est donc meilleur que dans la plupart des Maisons de la Mobilité même s'il reste insuffisant en cas d'affluence © ACTP



Les guichets de la Maison de la Mobilité de Wavre sont entièrement vitrés ce qui ne facilite pas la communication avec le personnel © ACTP

## L'information

A proximité de l'entrée, une borne interactive est à disposition des visiteurs. Elle permet la consultation des sites des partenaires « Mobilité » du TEC ainsi que le calcul d'itinéraires porte-à-porte via infotec.be. Cette borne présente l'avantage d'être accessible aux personnes en fauteuil roulant. Elle ne permet malheureusement pas l'impression bien qu'un emplacement semble prévu pour accueillir une imprimante.

L'information disponible en libre-service se limite à quelques dépliants disposés sur les guichets. Pour obtenir un plan du réseau ou un dépliant horaire, il faut impérativement s'adresser au personnel. Afin que la clientèle puisse obtenir des feuillets horaires sans faire la file, l'exemple de Namur (où les fascicules sont disponibles librement en noir et blanc et non en couleur pour éviter le gaspillage) devrait être suivi.

## Enquête client mystère (résultat : 2/5)

1. Demande d'information au guichet sur un itinéraire porte-à-porte Wavre - Lacs de l'Eau d'Heure.

**Résultat.** Le guichetier nous conseille de prendre le train jusque Charleroi et de nous adresser ensuite à la Maison de la Mobilité de Charleroi-Sud pour la suite du parcours. La demande n'est pas satisfaite.

2. Demande d'information au guichet : où trouver, à proximité, une station Cambio aisée d'accès en transport en commun ?

**Résultat.** La personne qui nous accueille doit consulter un collègue. Après deux minutes d'attente, elle nous renseigne la station la plus proche à Louvain-la-Neuve. Il en existe toutefois une à

Ottignies plus facile d'accès pour les voyageurs empruntant le train. La demande est partiellement satisfaite.

3. Demande d'information au guichet sur un itinéraire porte-à-porte entre Ottignies et l'aéroport de Charleroi.

**Résultat.** Sans consulter infotec, le préposé conseille de prendre le train jusque Bruxelles-Midi. De Bruxelles-Midi, il suggère le train ou le bus (ligne 365) jusque Charleroi-Sud. A l'arrivée à la gare de Charleroi, il faut ensuite emprunter le bus A qui conduit au terminal de l'aéroport. Temps total du trajet proposé : 2h05 en optant pour le train entre Bruxelles et Charleroi, 3h15 en choisissant le bus. Le guichetier semble ignorer l'existence de la ligne SNCB Ottignies-Charleroi (ligne 140) : en l'empruntant, on peut réaliser le parcours en 1h30. SNCB Ottignies-Charleroi (ligne 140) : en l'empruntant, on peut réaliser le parcours en 1h30. La demande n'est pas satisfaite.

4. Demande d'information par téléphone : où se procurer la carte de transport gratuit pour les handicapés de la vue ?

**Résultat.** Serveur vocal après deux sonneries. Contrairement à la Maison de la Mobilité de Namur, pas de choix possible de la langue (accueil uniquement en français). Horaires et itinéraires : taper 1 ; tarifs : taper 2, abonnements : taper 3, réclamations : taper 4, service administratif : taper 5. Aucune de ces cinq propositions ne correspond à la demande : l'ajout d'un choix « Infos Voyageurs » serait judicieux. Une fois tapé 1, une personne décroche et annonce la « Maison de la Mobilité du TEC Brabant Wallon ». Après une mise en attente d'une minute, cette personne revient avec l'information complète. La demande est satisfaite.

5. Demande d'information par téléphone : où se trouvent les points-relais CycloTec les plus proches ?

**Résultat.** A nouveau, notre demande ne correspond à aucun choix proposé par le serveur vocal. Après avoir tapé 1 (horaires et itinéraires), on entre en contact avec un agent qui annonce le « TEC Babant wallon ». Cinq minutes sont nécessaires pour obtenir les coordonnées du point-relais situé rue des Wallons à Louvain-la-Neuve. Le point-relais du centre ADEPS Le Blocry, dont les heures d'ouverture sont plus étendues, ne nous est pas renseigné. La demande n'est que partiellement satisfaite.

## Le tram à Liège en 2017 ?

**L**e gouvernement wallon avait déjà marqué son accord sur le projet en mars dernier et depuis, la réflexion s'est intensifiée. Le samedi 27 novembre dernier, un colloque réunissait tous les acteurs du dossier. L'occasion de faire le point sur le retour du tram à Liège.

La plateforme tramliège.be, qui regroupe une trentaine d'associations (dont l'ACTP), organisait un forum à l'Ulg ce 27 novembre. Cet événement clôturait une série de six soirées thématiques sur le tram tenues au cours des mois d'octobre et de novembre.

Primé en 2008 de l'Équerre d'argent (la plus haute distinction architecturale française), Marc Barani était l'invité d'honneur de ce forum. Auteur d'un excellent exposé sur la gare du tramway de Nice dont il est le maître d'oeuvre, il a présenté un projet qui s'est intégré au cœur de la ville en tenant compte d'un nombre important de contraintes et qui a poussé architectes, urbanistes, paysagistes et techniciens à travailler de concert.

Après les interventions de l'urbaniste Jacques Teller (Ulg) et de François Schreuer (asbl urbAgora) qui ont notamment insistés sur les interconnexions du futur tram avec le réseau ferroviaire existant et la nécessité pour le tram de s'intégrer dans un réseau complet, ce fût au tour des représentants des pouvoirs publics, le bourgmestre de Liège Willy Demeyer et le ministre wallon Philippe Henry, de faire le point sur le dossier. 500 millions d'euros, c'est le budget acté par le gouvernement. A l'heure actuelle, les choses semblent s'accélérer puisque l'échéance de 2017 est avancée. 2017 car Liège est candidate à l'accueil de l'exposition internationale et que dans ce cadre, le tram est jugé indispensable. Pour la suite, la Région wallonne est en train de rédiger les cahiers des charges pour trouver un partenaire privé. Face aux nombreuses craintes suscitées par le choix d'un partenariat public-privé, le ministre Henry s'est montré rassurant : « *On est ici à la première phase qui consiste à déterminer précisément le cahier des charges, qui est évidemment très important puisque c'est ça qui déterminera la relation entre les pouvoirs publics et le partenaire privé. Nous ne voulons pas par exemple céder l'exploitation du tram aux partenaires privés, c'est bien le TEC qui exploitera le tram mais nous recherchons un partenaire privé qui puisse apporter des fonds et qui puisse réaliser des travaux et acheter le matériel roulant.* »

Si on compte au moins deux ans d'études et deux ans de travaux, l'échéance de 2017 semble bien proche.



Les intervenants du forum du 27 novembre : (de gauche à droite) : Christophe Schoune (IEW), Jean-François Leblanc (CeM Ville de Liège), Marc Barani, Philippe Henry, François Schreuer, Jean-François Ramquet (FGTB) et Jacques Teller © Nicolas BOMAL



© Nicolas BOMAL

### Liège : deux itinéraires tram vers la gare TGV ?

*La Ville a étudié le tracé fin du tram, en rive gauche de Meuse, et l'a soumis pour avis à la Région wallonne. Près de la gare TGV, « les commerçants de la rue des Guillemins demandent le tram, confie le bourgmestre Willy Demeyer (PS), mais, ajoute-t-il, cela impliquerait une diminution de la circulation automobile et empêcherait de facto le stationnement dans cette artère commerciale ». La piste « proposée » souligne la Ville est une double desserte : alternativement par la rue Paradis et la rue des Guillemins vers Sclessin.*

*La SNCB-holding, propriétaire de la gare TGV et riveraine du futur tram, n'a « pas encore de prédilection arrêtée », dit le porte-parole Louis Maraite. Pourquoi ? « La SNCB n'a jamais été consultée sur le tracé, ce qui est surprenant, répond-il. Donc elle ne se prononce pas à ce stade, même si certains de ses bureaux se trouvent ... rue des Guillemins. » Ambiance !*

extrait de Alter Echo (08-12-10)

## Nombre de plaintes record à la SNCB

Le 11 décembre dernier, le médiateur de la SNCB a tiré la sonnette d'alarme dans les journaux Het Nieuwsblad et De Standaard. Selon Guido Herman, la SNCB a déjà enregistré de 25 à 30% de plaintes supplémentaires par rapport à 2009 portant leur nombre à 5.127. « *On atteindra certainement plus de 6.130 plaintes, un nombre atteint lors de l'année record de 2007* ». Sans surprise, les principaux reproches des usagers portent sur la ponctualité et les correspondances manquées. Le manque de places fait aussi partie de la liste des plaintes.

## De Lijn sur Google Maps

De Lijn espère pouvoir démarrer définitivement l'intégration de ses horaires dans Google Maps début 2011. Voilà ce qu'a déclaré la ministre flamande de la mobilité, Hilde Crevits, en réponse à une demande écrite du parlementaire sp.a, Jan Roegiers. Depuis quelques années déjà et dans le monde entier, Google offre aux sociétés de transports publics la possibilité de faire enregistrer leurs horaires dans son planificateur routier Google Maps. Bruxelles fut l'une des premières capitales européennes à y répondre favorablement avec la Stib. Concrètement, les clients De Lijn qui utiliseront le planificateur routier Google Maps pourront désormais envisager le transport public en tant que moyen de déplacement à côté du choix limité consistant à effectuer le trajet à pied ou en voiture. Après la Stib et De Lijn, à quand le TEC sur Google Maps ?

## SNCB : dégradation épinglée par les associations

Dans son bulletin de septembre, l'ACTP publiait un edito intitulé « *Les Belges et la SNCB : le grand désamour* ». Des enquêtes récemment menées par Test-Achat et navetteurs.be corroborent nos observations et dénote, une fois de plus, une dégradation du service.

L'association de consommateurs Test-Achats a étudié le site railtime.be d'Infrabel durant les six premiers mois de 2010. Plus de 500 trains ont été suivis tous les jours ouvrables et les résultats sont désastreux. Entre 07h00 et 10h00 du matin, au moins 20% des trains accusaient un retard. Test-Achats s'inquiète par ailleurs du fait que les statistiques d'Infrabel ne sont pas contrôlées par une partie tierce indépendante. Si ces résultats mériteraient d'être analysés plus en détail, ils traduisent néanmoins le vécu des usagers et plus particulièrement des navetteurs.

Le mardi 2 novembre dernier, le site [www.navetteurs.be](http://www.navetteurs.be) a publié les résultats de son enquête de satisfaction trimestrielle réalisée en ligne auprès de 933 personnes, principalement des navetteurs voyageant durant les heures de pointe. Les chiffres démontrent une baisse sensible de la satisfaction que ce soit par rapport au trimestre précédent ou par rapport à la même période en 2009. Sans surprise, la note la plus mauvaise revient à la ponctualité (2,94/10).

## TEC : augmentation tarifaire

Le gouvernement wallon a décidé de donner son feu vert à une augmentation des tarifs des TEC qui interviendra en février 2011. Cela ne dispensera pas les sociétés wallonnes

de transports en commun de faire des économies l'année prochaine. Mais il sera demandé à la SRWT de ne pas prendre des mesures qui pourraient affecter le service. Le tarif des billets individuels passera de 1,4€ à 1,6€. Le tarif des cartes augmentera de 4% et celui des abonnements annuels de 10 euros. Les abonnements mensuels augmenteront quant à eux de 2%. La SRWT avait estimé le déficit des TEC à 12 millions d'euros pour 2011. Le dernier conclave budgétaire wallon avait cependant permis de dégager six millions. L'augmentation des tarifs en février 2011 permettra d'engranger trois millions supplémentaires. Reste trois millions à trouver. Le service de « bus 105 », conçu pour les personnes à mobilité réduite, sera transféré à des associations spécialisées. L'économie sera de 1 million. Le reste ? Chaque société de TEC sera appelée à gratter les fonds de tiroirs sans toucher à l'offre de transport.

## Nouveau plan de transport SNCB

L'administrateur délégué de la SNCB, Marc Descheemaeker, promet pour le 8 décembre 2013 un nouveau plan de transport qui « *prévoit un réaménagement complet de tous les trains, de façon à améliorer drastiquement le service aux voyageurs* ». Vu l'ampleur de la tâche à accomplir, on peut douter de la possibilité de remédier en 3 ans à toutes les insuffisances du rail belge. En matière de sécurité, par exemple, l'ETCS ne sera opérationnelle qu'en 2030. Le climat social doit aussi être sérieusement amélioré. Pour l'heure, les usagers attendent rapidement une meilleure ponctualité et une meilleure fiabilité (matériel, personnel, ...).

## **SNCB : fréquentation de la 1<sup>ère</sup> classe en hausse**

D'après la SNCB, la fréquentation de la première classe est en hausse. Pour les abonnés, elle a cru de 35 % entre 2007 et 2009. Les voyageurs recherchent plus de disponibilité, de confort et de quiétude. Pour rappel, le prix des titres de transport de 1<sup>ère</sup> classe est supérieur de 50 % par rapport à la 2<sup>ème</sup> classe. Rappelons que les femmes enceintes peuvent disposer des avantages de la 1<sup>ère</sup> classe, sans payer de supplément, à partir du 6<sup>ème</sup> mois de grossesse.

## **Infrabel lance RailTime by Phone**

Avec RailTime by Phone, les voyageurs disposent désormais d'un nouvel outil leur permettant d'obtenir en temps réel des informations relatives à leur(s) train(s). Concrètement, le système est disponible en français et en néerlandais via le 02/432.00.00 au prix d'une communication nationale. L'application fonctionne selon deux méthodes : soit en énonçant vocalement des critères de sélection (reconnaissance vocale), soit en les encodant via les touches du téléphone. En utilisant RailTime by Phone, les voyageurs peuvent effectuer des recherches par gare, par numéro de train ou encore accéder à un résumé des éventuelles perturbations en cours sur le réseau. L'application donne les trois résultats les plus proches de l'heure d'appel et comprend également des informations actualisées (heure de départ, retard, voie, ...). Afin de gagner du temps lors des appels ultérieurs, RailTime by Phone offre également la possibilité d'enregistrer autant de critères de recherche que souhaités.

## **Noctambus**

La nuit de la Saint-Sylvestre, vous pourrez voyager gratuitement à bord des bus du TEC de 19h00 à 07h00 du matin. Toutes les lignes régulières sont concernées ainsi qu'une septantaine de circuits spéciaux. Ces circuits desservent les centres-villes et les endroits branchés dans toute la Wallonie. L'année dernière, près de 50.000 personnes ont fait confiance au service Noctambus. Pour connaître tous les horaires et détails des circuits, visitez les pages régionales de votre TEC sur [infotec.be](http://infotec.be).

A Bruxelles, toutes les lignes de bus Noctis circuleront également gratuitement de minuit à 05h00 la nuit du réveillon de Nouvel An, avec un départ toutes les 30 minutes (plus d'infos sur [stib.be](http://stib.be)).

## **SNCB : hausse tarifaire limitée à 1%**

Le jeudi 7 octobre, la presse a annoncé une augmentation des tarifs SNCB au 1<sup>er</sup> février 2011. De son côté, la ministre des Entreprises publiques Inge Vervotte a précisé qu'elle refusait les augmentations proposées et que la hausse tarifaire ne pourrait atteindre qu'1%. Elle a demandé dans la foulée au conseil d'administration de la SNCB de ne pas appliquer l'augmentation maximale. « *En raison de la mauvaise ponctualité ces dernières années, le prix des billets ne peut augmenter que de 1% au plus, ce qui est moins que l'inflation de 2%* » a expliqué la ministre. « *Cela signifie une baisse de revenus pour la SNCB de plus de 2 millions d'euros. Pour les autres produits, la hausse moyenne maximale sera de 2%* ».

## **SNCB : retards à cause des nouveaux horaires**

Le lundi 13 décembre dernier, premier jour ouvrable de la mise en service des nouveaux horaires SNCB, seulement 23% des trains affichaient une ponctualité correcte à Bruxelles-Central. Les 14 et 15 décembre, les retards étaient encore très importants aux heures de pointe. Un triste record a même été pulvérisé le mercredi à Bruxelles-Central avec seulement 16 trains à l'heure sur 126 entre 07h13 et 09h15 (soit 12%). Si l'adaptation des horaires suscite toujours des difficultés, on a rarement observé autant de retards pour des modifications d'aussi faible ampleur. La SNCB promet qu'une évaluation sera effectuée et que de nouveaux changements seront instaurés début janvier pour corriger la situation. En attendant, ces nouveaux horaires qui devaient en principe améliorer la ponctualité n'ont pas vraiment les effets escomptés.

## **SNCB : ponctualité au 3<sup>ème</sup> trimestre 2010**

Le taux de ponctualité enregistré sur le réseau ferroviaire belge au cours du troisième trimestre de cette année s'élève à 89,5%, soit une baisse de 1,4% par rapport au troisième trimestre 2009. Ce chiffre est de mauvais augure à l'entame du dernier trimestre qui est traditionnellement le plus mauvais de l'année en terme de ponctualité (conditions climatiques automnales). La SNCB rattrape toutefois peu à peu les résultats désastreux des deux premiers trimestres 2010 (respectivement 85,6% et 87,5%) en partie dus à l'accident de Buizingen.



### Correspondance à La Louvière-Sud

*Vous trouverez ci-joint une liste de 91 signataires de la pétition pour le maintient de la correspondance à La Louvière-Sud entre le train L Charleroi-Mons / Mons-Charleroi et le train IR Binche-Bruxelles-LLN. Dans cette liste, 64 personnes dépendent de cette correspondance pour se rendre à leur travail. Cette liste est loin d'être complète car nous ne connaissons pas les utilisateurs des autres horaires dont les étudiants de Bruxelles, de Louvain-La-Neuve ou de Braine le Comte. Cette relation a toujours existé et dans les années 70 le train partait de Piéton et se rendait directement à Bruxelles sans changement. Vous pouvez voir dans la liste que certains navetteurs sont abonnés depuis plus de 30 et même 40 années.*

*Dans une semaine, malgré nos abonnements payé à l'avance pour une année pour la majorité des abonnés, la SNCB va nous supprimer cette correspondance pour ne plus devoir répondre des nombreux retards que nous subissons depuis le changement d'horaire de 2007 et surtout depuis qu'on nous a mis des trains à double étages sans les machines de traction appropriées. En effet ce sont des vieilles locomotives type 26 déclassées du transport de marchandises et qui tombent en panne toutes les semaines (dernière panne ce vendredi 3 décembre et train de 06h34 supprimé). Par contre je peux vous certifier que tous les trains à double étages des lignes de la région flamande venant à Bruxelles sont tractés par des machines adéquates. La région du centre n'est déjà pas favorisée avec un seul train par heure pour aller à Bruxelles mais en plus on en supprime l'utilisation à tous les habitants de Forchies-La-Marche, Piéton, Carnières, Morlanwelz, Bracquegnies, Thieu, Havré, Obourg et Nimy.*

*Nous pensons qu'il s'agit d'une rupture unilatérale de contrat et que la SNCB n'a pas le droit de jouer avec le seul moyen de beaucoup de travailleur de se rendre à l'heure sur leur lieu de travail.*

**Giustino CASTAGNOLA**

par mail le 06-12-10

### Feu défectueux

*Petite anecdote concernant la sécurité des chemins de fer. Un de mes collègues de bureau vient en train de Rhode St Genèse (ou de ce côté là). Du quai, en attendant son train, il s'est aperçu que les trains qui passaient faisaient passer le signal de vert à ... rien du*

*tout (la lampe rouge ne fonctionnait donc probablement pas). Il l'a signalé à l'accompagnateur une fois dans le train et aussi à son arrivée à Bruxelles. Au bureau il me l'a signalé. Un peu en boutade et en restant dans le cliché, je lui ai signifié mon doute quant à une réparation rapide et, selon moi, surtout pas dans la journée du signalement d'un tel événement par une personne extérieure aux services de la SNCB. Je lui demande de continuer à observer le signal défectueux et de me dire quand il sera enfin réparé. J'ai joué celui qui doutait de la SNCB, mais j'espérais secrètement que cela soit réparé rapidement.*

*Le lendemain rebelote : le signal ne fonctionne toujours pas. Il le ressignale et m'en parle encore. Ensuite il ne m'en parlera plus et continuera à le signaler. Le septique que j'avais joué avait raison.*

*Dépité après presque une semaine de disfonctionnement, il a finalement téléphoné à la presse qui a contacté la SNCB. Alors, comme par enchantement, les services de la SNCB se sont mobilisés, et lundi le feu fonctionnait. Mon collègue a reçu les félicitations de la SNCB pour son souci de la sécurité. Il y a eu un article dans le journal et le journaliste lui a demandé de faire une photo sur le quai de la gare pour illustrer l'article. Mon collègue qui préfère rester anonyme a décliné l'offre du journaliste. J'ai joué celui qui savait, j'ai joué celui qui doute de la SNCB et j'ai gagné mais je n'en suis absolument pas heureux. Il est triste de constater que dans la communication, la SNCB est « incroyablement » préoccupée par la sécurité mais que sur le terrain, quand on signale un feu qui ne fonctionne pas, il faut intervenir auprès de la presse pour que cela bouge !*

**Patrice MARTIN**

par mail le 22-11-10

### Tarifs internationaux

*Je prends régulièrement le Thalys entre Paris et Bruxelles et je ne suis pas trop satisfait : trains toujours pleins, retards fréquents et surtout un coût exorbitant ! (88€ l'aller quand on n'a pas pu acheter le billet à l'avance, maintenant avec 7€ aux guichets, ça fait 183€ le week-end pour aller saluer la famille...). Je pense qu'il faudrait faire entendre un peu plus fort la voix de la raison ...*

**castor-malin**

sur notre forum le 09-10-10

# **BULLETIN D'ADHESION**

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

- Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- Membre ordinaire** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 12 euros.** Si vous ne souhaitez pas recevoir notre bulletin en version papier, **la cotisation est réduite à 5 euros.**
- 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.**
- 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.**
- Associations, organismes, administrations, ...** : vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**

Veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Date et signature :

*Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :*

Téléphone : ..... Fax : .....

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

*Ligne(s) empruntée(s) :*

*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](mailto:actp@skynet.be). Ce formulaire peut également être complété en ligne sur notre site internet : [www.actp.be/adhesion.php](http://www.actp.be/adhesion.php)

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



*Prévues pour entrer progressivement en service entre 2011 et 2016, les automotrices Desiro fabriquées par Siemens en Allemagne, ont été testées début septembre sur la ligne Athus-Meuse où elles seront mises en service courant 2011. Pour rappel, 95 de ces rames assureront le futur service RER autour de Bruxelles*

© Christophe Bourguignon

**ACTP asbl**

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

Tél. / fax : 04 233 67 57

Email : [actp@skynet.be](mailto:actp@skynet.be)

Site : [www.actp.be](http://www.actp.be)

## Une palme pour les TEC Liège-Verviers et Namur-Luxembourg

Nous déplorons régulièrement que le site infotec.be ne diffuse pas d'informations en temps réel, particulièrement en cas de perturbations. Agréable surprise donc de découvrir que le TEC Liège-Verviers avait ouvert une page actualisée, mentionnant les perturbations résultant des récentes intempéries. Cette page est rafraîchie chaque fois que les événements climatiques entraînent des modifications de service (suppressions, détournements, limitations) La première édition est diffusée vers 06h30, la deuxième à la mi-journée et la dernière en soirée. Les clients du TEC Liège-Verviers pouvaient déjà recevoir cette information par le biais de l'E-mailing mais un voyageur venant de loin et qui n'a pas de raison de s'abonner à l'E-mailing liégeois n'avait pas la possibilité de disposer d'information. Il est donc remédié à cette carence. Deux bémols toutefois : le chemin pour

### Perturbations

**Intempéries : perturbations sur notre réseau**

Liège, le 20 décembre 2010

Suite aux dernières chutes de neige, le réseau routier de la province est devenu totalement impraticable pour nos autobus.

Lignes rétablies : 4 - 7

Lignes déviées ou limitées :

1 : déviée entre Coronmeuse et Maghin par le quai de Coronmeuse  
2-32 : limitée au Palray  
3-32 : limitée à Trixhes carrefour  
5-6 : limitées à l'IPES d'Herstal  
9 : déviée entre Engihoul et Hermalle ainsi qu'entre Ombret et Huy par la nationale 90.  
10 : limitée à Fléron  
12 : limitée à Loncin  
46 : déviée entre place Gérard et Cristalleries via Nationale. 46/, limitée à la place Gérard.  
48 : limitée à Sart-Tilman église  
53 : limitée entre **Gare Routière** et Cité du Flot.  
58 : déviée entre Standard et Boncelles par la nationale. Sart-Tilman et CHU non desservis.  
75-175 : restent sur la Grand'Route, ne desservent pas les villages

Les autres lignes sont toujours actuellement à l'arrêt.

Nous vous invitons à consulter régulièrement le site infotec, à relever vos mails (si vous êtes déjà inscrit au service Emailing) ou à rester attentifs aux médias avant de vous déplacer.

**Pour être tenu informé régulièrement, pensez à vous inscrire gratuitement au service [Emailing](#) !**

Situation actualisée ce lundi 20 décembre, à 13h45 .

INFOTEC 04 361 94 44

arriver à l'info est tortueux et ce samedi 18 décembre, le premier bulletin n'a été mis en ligne qu'à 09h00.

Autre satisfaction, le TEC Namur-Luxembourg, dont le réseau est particulièrement vulnérable, met en ligne les perturbations et des plans descriptifs des modifications d'itinéraires éventuelles. Ces modifications pouvant être importantes, cette initiative est particulièrement bienvenue.

## Les horaires de la SNCB adaptés entre Noël et Nouvel an

Comme chaque année, la SNCB va adapter ses horaires entre Noël et Nouvel an. L'offre sera ajustée au nombre de clients qui prennent le train durant cette période. Les heures d'ouverture des guichets ne seront en revanche pas modifiées. Du lundi 27 décembre jusqu'au dimanche 9 janvier y compris, plusieurs trains

seront supprimés durant les heures de pointe. Le vendredi 24 décembre, les trains rouleront suivant l'horaire d'un jour de semaine ordinaire. Les samedis 25 décembre et 1er janvier, l'horaire général du samedi sera d'application. Les 26 décembre et 2 janvier, les trains circuleront suivant l'horaire dominical habituel.

**N'oubliez pas votre cotisation 2011**

**Toutes les infos en dernière page du bulletin**

## Ligne Dinant-Givet

Une table ronde s'est tenue à Givet au mois de septembre concernant l'avenir de la ligne Dinant-Givet. Invité d'honneur, le Suisse Markus Rieder, chercheur à l'Institut pour la Planification du trafic et des systèmes de transport de l'Ecole Polytechnique fédérale de Zürich, a déclaré que la ligne de bus existante est insuffisante et que seule la solution du train est la meilleure mais à raison d'au moins 18 liaisons par jour. Il faudrait électrifier la ligne et y faire circuler du matériel moderne et performant, des trains pendulaires par exemple. L'investissement en matériel serait très réduit, puisque seules deux rames suffiraient pour assurer le service. La réouverture permettrait de créer une liaison internationale entre Namur-Givet-Charleville et Reims où passe le TGV. De plus, la France propose de financer cette réouverture à 50% malgré son kilométrage restreint sur le parcours. D'après Markus Rieder, il faut absolument que les décideurs changent de mentalité en Belgique. On sait que la commune de Hastière, la seule dans la vallée mosane, est réticente à la réouverture de la ligne. Mais pourquoi ? En Suisse, ce genre de projet se révèle toujours gagnant. Espérons que ses idées soient entendues !

« *En Lignes* », n°100, page 37



Photos : <http://lelongdesrails.blogspot.com>



**N'oubliez pas votre cotisation 2011**

**Toutes les infos en dernière page du bulletin**