

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

Belgique-Belgie
P.P.
4020 Liège 2
BC 6135

Train découverte du 29 mai 2004



ACTP INFO

Bulletin trimestriel
Avril - Juin 2004



Avec le soutien de la Région Wallonne



ACTP (Association des Clients des Transports Publics - asbl)

Place des Guillemins 17 B25, 4000 LIEGE

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

Internet : www.actp.be; Email : actp@skynet.be

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

EDITORIAL – 3

La SNCB doit ...

prendre le train

de la modernité.

SOMMAIRE *ACTP Info* Avril - Juin 2004

Editorial	page 3
Intermodalité : gare d'Eupen	pages 4 à 7
Multimodalité	page 8
Comités de ligne	pages 9 à 11, 22
Au fil des rails : le TER d'Alstom	pages 12, 13
Nouvelles du réseau SNCB	page 18
Musée ferroviaire	page 19
Aménagement de la gare de Charleroi Sud	page 20
Mobilité des aînés	pages 14,15
Au fil des routes : infotec	pages 16, 17
Courrier des lecteurs	page 21

Photo de couverture :



La SRWT a mis en service le 25 mai 2004 son site Internet infotec.be Cette adresse figurera prochainement sur tous les bus TEC (Voir pages 16 et 17)

Dans les pays voisins, les lignes régionales subsistent avec succès et connaissent même dans certains cas une évolution positive.

Quelles sont les raisons de cette réussite ?

Ces réseaux ont su opérer une (r)évolution dans différents domaines.

Le matériel d'abord. Ces réseaux ont acquis du matériel léger. Il permet une exploitation plus souple (les accélérations et décélérations sont plus brillantes), les frais d'acquisition et d'exploitation sont réduits.

Ces matériels ont généralement une architecture basée (comme pour les bus) sur le plancher bas. Il en résulte une facilité d'accès, facteur de confort pour l'utilisateur et de réduction des temps d'embarquement.

Nous avons déjà publié un reportage sur le désormais célèbre Talent, de la firme Bombardier, adopté par plus d'une dizaine de réseaux répartis sur trois continents. Vous trouverez dans les pages suivantes un reportage sur le petit autorail d'Alstom, qui roule en France, en Allemagne et au Grand-duché de Luxembourg. Il est particulièrement adapté aux lignes régionales.

Certains réseaux ont mis en service du matériel pendulaire qui permet, sur des infrastructures existantes une augmentation de la vitesse. On a aussi vu apparaître des trains-trams (light trains) qui utilisent à la fois les voies ferrées classiques et des voies de tram urbaines, évitant ainsi les ruptures de charge en permettant de relier des villes de centre à centre.

Les procédures, ensuite. Les matériels modernes, équipés (comme les bus) de portes à larges baies et à fermeture automatique déchargent les accompagnateurs d'intervention lors de l'embarquement. Les immobilisations aux arrêts sont réduites, améliorant ainsi la vitesse commerciale. L'accompagnateur peut se consacrer davantage à ses tâches d'accueil et d'assistance à la clientèle. Enfin, les réseaux étrangers pratiquent largement l'arrêt à la demande qui réduit consommation d'énergie et usure du matériel.

Tout cela est méconnu chez nous (bien que l'arrêt à la demande ait existé jadis).

Qui donnera à la SNCB le signal du départ sur les voies modernes de la mobilité régionale?

Gare d'Eupen : un modèle...d'inaccessibilité !

La gare d'Eupen est un bâtiment de construction récente. Si vous devez passer par le guichet, la disposition sur deux niveaux vous contraint à escalader quatre volées d'escaliers ou effectuer un détour de 100 mètres par un plan incliné.



Une fois passé devant le guichet, on vous impose un détour de 100 mètres supplémentaires pour atteindre l'ICA. Et si vous vous êtes offert le confort de la première classe, 200 mètres supplémentaires sont encore nécessaires puisque la SNCB place les voitures de première classe à l'extrémité du convoi, en l'occurrence côté Raeren !

Sous l'aspect intermodalité, Eupen mérite incontestablement un carton rouge.



L'affiche reproduite ci-contre est la seule information TEC offerte au voyageur débarquant en gare d'Eupen. Elle ne se trouve pas dans la salle des guichets mais dans l'escalier d'accès à la gare. On vous informe : la bushof (gare des bus) est à bonne distance (non spécifiée). Vous apprenez aussi qu'un seul bus s'arrête en face de la gare. Mais il s'agit du 385, bus qui ne roule que le week-end (sous un horaire différent le samedi et le dimanche) entre Eupen et Monschau (Montjoie). Il n'y a d'horaires pour aucune ligne, seule une information sur les destinations terminales et les jours de desserte.



Depuis plusieurs mois, un poteau d'arrêt a été implanté aux environs de la gare mais sa mise en service a été retardée pour cause d'absence d'aménagement. Cet arrêt est maintenant desservi par les lignes 14, 22 et 396. Lors de notre visite, aucun tableau horaire ne s'y trouvait.

La ligne 14 est la plus intéressante : elle permet de se rendre à Aachen et les délais de correspondance avec l'ICA sont commodes.

Mais cette solution ne nous satisfait pas pleinement. L'arrêt se trouve à une distance prohibitive de l'ICA.

S'il n'est pas possible d'établir la bushof tout près de la gare, (mais est-ce vraiment le cas ?) au moins tous les bus devraient être détournés et marquer un arrêt dans le voisinage immédiat de l'ICA.

Il faut noter qu'à 200 mètres de la gare, la voirie et l'ICA sont pratiquement au même niveau.

Nous demandons donc,

que **la SNCB** ouvre ses valves aux TEC pour leur permettre d'afficher en gare et éventuellement dans un abri de quai

- les différentes destinations et les localités desservies,
- les localisations des quais TEC
- les horaires de toutes les lignes TEC
- vende des billets, des cartes bus, des renouvellements d'abonnement TEC

que **les TEC**

- facilitent la connexion du train avec tous les bus :
- déplacent l'arrêt, à un endroit où le trajet train-bus est de plain-pied et minimal
- modifient des itinéraires (détour par la gare)
- installent en gare, des panneaux d'information complets dans la salle des guichets et dans l'abri train le plus proche de l'arrêt des bus

6 – INTERMODALITE

Nous formulerons encore quelques remarques.



Un vaste terrain est inoccupé dans les environs de la gare (en face de l'ICA). Ne serait-ce pas là un endroit idéal pour y installer la bushof ?

Si l'arrêt actuellement affecté au bus 14 est définitif, un abribus devrait y être installé.

Notons également que l'attraction touristique Eupenoise de première grandeur (le barrage) n'est pas accessible par bus.



De nombreux Aixois viennent embarquer à Eupen. Ils y trouvent un train plus confortable, à cadence horaire, sans réservation obligatoire, et moins cher que le Thalys.

INTERMODALITE - 7

Seul l'arrêt du bus du week-end (385) se trouve en face du bâtiment de la gare, mais bien loin de l'ICA (visible dans le fond de l'image). On remarque, à droite de la gare, le plan incliné prévu pour...les personnes à mobilité réduite !



Le détour imposé entre la gare et le quai de l'ICA est de près de 100 mètres

TRAIN-TRAM : un de plus !

Nous avons déjà présenté dans des numéros précédents, les réalisations allemandes et franco-allemandes qui depuis une dizaine d'années déjà sont très appréciées dans les relations suburbaines de Karlsruhe (voir aCtp-info de juin 2003) et de Sarrebrück à Sarguemines (aCtp-info de mars 2003).

Rappelons que l'intérêt de ce matériel est d'éviter les ruptures de charge, sa conception lui permet d'emprunter le réseau de tramway pour circuler en ville et le réseau ferré pour couvrir les distances entre villes.

Un nouveau projet d'envergure verra bientôt le jour en Hollande. La société HTM a commandé chez Alstom 50 trams-trains du type RegioCITADIS.

Ces véhicules assureront des relations de centre ville à centre ville entre La Haye et Rotterdam.

Comme ils doivent emprunter à la fois des lignes urbaines de tram et des lignes ferroviaires des NS (Chemins de fer Néerlandais), l'équipement électrique sera bi tension (600 et 1500 volts).

Ils sont évidemment à plancher bas : la hauteur d'accès sera de 340 mm. Avec une puissance de 720 kW, ces véhicules tri-caisses de 36 mètres atteindront une vitesse de 80 km/h.

Dans les années 60, on rêvait à Liège d'un métro. L'heure n'est-elle pas venue pour un tram qui relierait le centre ville au campus du Sart-Tilman en empruntant les voies de la SNCB jusqu'à Colonster par exemple ?



Document : HTM

Ligne 43 : Liège - Jemelle

La SNCB Liège a présenté un projet d'amélioration de la desserte de la ligne ;

Il prévoit

- ajout d'un Ir le matin vers Liège, le soir vers Marloie ;
- ajout de quelques liaisons L en heures de pointe,
- réouverture du point d'arrêt de Comblain-au-Pont,
- desserte horaire d'Esneux.



Situation actuelle du Pang de Comblain-au-Pont : on remarque la présence d'abris et de poteaux d'éclairage. Seules les plaques d'arrêt manquent pour que les quais soient complètement en état.

Bien que ne rencontrant pas complètement les revendications de la clientèle, ce projet marquait une amélioration sensible et l'ACTP espérait son adoption par le Conseil d'Administration.

La SNCB Bruxelles n'a malheureusement pas soumis le projet au CA, estimant la réouverture de Comblain non justifiée. La raison ? Le refus des TEC de mettre ses horaires en correspondance avec ceux des trains. Nous avons évidemment manifesté notre mécontentement à la SNCB. L'épine dorsale du réseau de communication doit être le réseau ferré. Il doit donc être amélioré en premier lieu vu le maillage serré du réseau.

10 - COMITES DE LIGNE

On peut faire remarquer que

- l'actuel arrêt de Rivage, que la SNCB privilégie à celui de Comblain n'est desservi par aucun service TEC
- la SNCB a donné son accord à une réouverture (Zolder)

L'attitude de la SNCB est inqualifiable. Elle affiche une totale désinvolture à l'égard de l'article 63bis du contrat de gestion. Nos courriers adressés au Président du Conseil d'Administration et au Directeur de VG sont à ce jour restés sans réponse.

Nous avons noté quelques améliorations sur la ligne : les quais de Sy ont été sonorisés et la salle d'attente de la gare de Jemelle est en cours de rénovation. Par contre, à Angleur, les bornes d'information voyageurs ont disparus.

Ligne 132 : Charleroi - Couvin

La dernière réunion du Comité de défense de tous les arrêts a été honorée de la présence de plusieurs mandataires politiques et de 3 fonctionnaires de la SNCB bruxelloise, dont un Chef de Division de la Direction VG.

Nous eûmes droit à un exposé sur la politique de la SNCB : pour elle, la clientèle intéressante est celle des navetteurs. Or elle exige une vitesse commerciale élevée. C'est la raison pour laquelle la SNCB fait rouler une majorité de train Ir, à longueur de journée, laissant plusieurs gares « locales » sans desserte pendant quatre heures, à certain moment de la journée.



Photo : Bernard Colle

Les gares locales de Beignée et Jamioulx, mal desservies en soirée

COMITES DE LIGNE - 11

Ici encore, l'attitude de la SNCB doit être stigmatisée.

- la population s'est en effet clairement exprimée. Elle réclame une desserte locale horaire pendant la journée.
- les trains Ir pour navetteurs ont, selon la SNCB beaucoup de succès. En faisant rouler 50 % de train en plus, la clientèle a augmenté de 10 %, alors que la fréquentation des trains L a diminué. Mais comment en serait-il autrement dès lors que certains voyageurs sont obligés de se rendre tant bien que mal à une gare Ir, ne disposant plus de desserte locale.
- si les trains Ir sont surtout fréquentés par les navetteurs, comment justifier qu'ils roulent en heures creuses ?
- plus incompréhensible encore, la SNCB voudrait faire rouler des trains Ir le week-end !

Pressés de critiques, les responsables de la SNCB ont consenti à 2 modifications d'horaire : l'lr 4841 sera remplacé par le L4691 et l'lr 4813 fera un arrêt supplémentaire à Cour-sur-Heure.

Ligne 165 : Bertrix - Virton

On lira par ailleurs, le compte-rendu de la « journée découverte » organisée le 29 mai par les associations, organisations et administrations locales.

Le but recherché était de prouver la faisabilité d'une liaison Virton-Athus-Arlon. Le succès de l'opération a mis en évidence l'intérêt de la population pour un tel projet. La population est actuellement sollicitée à participer à une enquête sur la mobilité ferroviaire dans le sud-Luxembourg. Le questionnaire se trouve sur le site www.actp.be. Nous en parlerons prochainement.

Conclusion

Toutes les revendications des voyageurs actuels ou potentiels ne seront finalement prises en compte par la SNCB que si elles sont intégrées au contrat de gestion.

La balle est donc dans le camp des politiques. Nous ne manquerons pas de le leur rappeler dès que sera retombée la fièvre électorale.

LE TER D'ALSTOM

Ce petit autorail a été conçu par Alstom pour l'exploitation des lignes régionales. On le trouve près de chez nous sur les réseaux français, allemands et luxembourgeois.



L'accessibilité a été un souci primordial des concepteurs. Le plancher est bas sur une très grande longueur de la voiture ; comme on le voit très bien sur la photo ci-jointe, les vastes plates-formes sont à 30 centimètres d'un quai bas ou de plain-pied avec un quai mi-haut.

Les larges portes sont à commande sur demande à l'ouverture ou automatique à la fermeture. Il n'y a donc pas d'intervention du personnel dans la manœuvre des portes. Des caméras extérieures permettent la surveillance des quais.

Autres particularités appréciées par les voyageurs : le conditionnement d'air, le vaste WC accessible aux personnes à mobilité réduite, les annonceurs visuels et sonores.



Les cyclistes disposent d'emplacements verticaux pour ranger les vélos. En cas d'inoccupation, des strapontins situés entre les emplacements pour vélos sont disponibles. Le TER 2000 peut être exploité par un seul agent. Il est aussi prévu pour permettre l'arrêt à la demande.

Au point de vue technique, il faut signaler les caractéristiques suivantes :

- suspension pneumatique,
- très bon rapport poids-puissance, assurant des très bonnes accélérations,
- motorisation thermique ou électrique,
- possibilité d'accoupler jusqu'à 3 unités,
- existe en version double étage
- vitesse maximale : 140 km/h



Autorail 2100 des CFL en gare de Bettembourg (Photos ACTP)

Le bus et les seniors

Dans notre précédent numéro, nous avons rendu compte de l'étude de Marie Castaigne, Jean-Paul Hubert et Philippe Toint consacrée à la mobilité des aînés en Wallonie.

Il y était mentionné que « près de 40% des plus de 70 ans déclarent prendre les transports en commun avec au moins quelques difficultés »

On sait que chez les septuagénaires, des affections articulaires plus ou moins sévères peuvent compromettre la motricité. De plus, le sens de l'équilibre peut aussi être affecté. On comprend donc que, lorsqu'ils le peuvent, les aînés préfèrent conserver l'usage de leur voiture.

Mais certains sont bien contraints de recourir au bus. Ils se heurtent alors à l'inconfort provoqué par les accélérations et décélérations souvent brutales, les effets centrifuges des virages et les secousses provoquées par les imperfections de la voirie.

Il convient donc d'appliquer un comportement prudent pour éviter des accidents qui pourraient être graves (chutes).

Premier principe : ne jamais se déplacer dans un bus en mouvement : il faut, lors de l'embarquement essayer de trouver un siège endéans les quelques secondes d'immobilisation qui précèdent l'insertion du bus dans le trafic. Si cela n'est pas possible, il vaut mieux attendre la prochaine immobilisation du bus à un arrêt en se tenant immobile, debout. Dans cette position il faut obligatoirement disposer de deux points d'« accrochage ».



Préférer les barres aux poignées « parisiennes ». Attention que l'immobilisation du bus à un arrêt peut être réduite à une dizaine de secondes s'il n'y a que quelques voyageurs à débarquer ou embarquer. Dans ce cas, il n'est pas possible de traverser un bus de 12 mètres dans sa longueur. Il faut se méfier des arrêts aux feux rouges, car le redémarrage peut survenir inopinément. Même assis, il est prudent de disposer d'un point d'accrochage en prévision d'effets centrifuges.

Les places les moins confortables sont celles situées entre les roues arrières et le fond du bus.

Mais il est préférable de les occuper plutôt que de rester debout ; et même les strapontins adossés aux parois longitudinales qui sont particulièrement inconfortables.

A la descente, il ne faut quitter le siège que lorsque le bus est immobilisé. Vu le délai très court dont on dispose, il est prudent de pousser le bouton d'ouverture des portes dès qu'il est à portée.

En cas d'affluence, il faudra peut-être procéder en deux temps : à un premier arrêt, quitter son siège et se diriger vers la sortie ; s'immobiliser en position sécurisée (deux points d'accrochage) avant le démarrage puis gagner enfin la porte de sortie à l'arrêt suivant.

Comme on le voit, ces procédures de sécurité imposent une certaine attention et obligent à agir sans précipitation. La chose n'est pas facile mais mieux vaut prévenir que...guérir. Les conséquences d'une chute peuvent être graves.

Il faut bien déplorer que les horaires imposent aux conducteurs des conduites qui manquent de souplesse.

Les constructeurs devraient également faire des efforts pour faciliter la souplesse de conduite. Les accélérations et décélérations devraient être plus progressives et seuls les cas d'urgence devraient permettre des actions plus énergiques. La suspension devrait aussi être améliorée et les sièges devraient être suffisamment épais pour permettre une certaine absorption des chocs verticaux. Les sièges minces généralement montés en Allemagne et parfois en France devraient être proscrits. On en trouve malheureusement chez nous même sur des véhicules récents tels les Citaro de Mercedes ou les Omnilink de Scania.

Notons que les bus utilisés sur les lignes à itinéraire long ou rapide sont généralement plus confortables que les bus urbains. Ainsi par exemple les bus de la ligne Liège-Athus ont des sièges avec dossiers hauts.

En attendant des matériels plus confortables, les aînés devront bien faire avec les bus dont ils disposent.... mais en observant un comportement assurant leur sécurité.

INFOTEC.BE

Le 25 mai dernier, la SRWT a mis en service son nouveau site web sous l'adresse www.infotec.be.

On peut trouver sur ce site les informations relatives à tout déplacement en Belgique. Il intègre les données de tous les tec : train, tram, métro et bus. Il donne même la durée des parcours pédestres éventuellement intégrés dans un itinéraire de domicile à domicile.

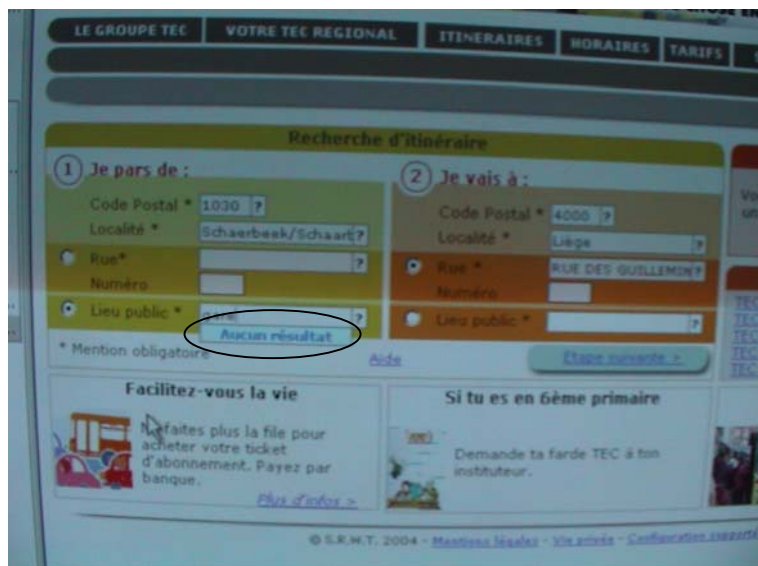
Le site peut être consulté en français, en allemand, en néerlandais et en anglais, ce qui en fait un outil touristique très intéressant.

Une période de rodage sera nécessaire, pour intégrer certaines particularités et rendre la consultation plus aisée.

Lors de notre dernier essai, nous avons éprouvé des difficultés avec les lieux publics. En introduisant comme localité de départ Bruxelles, puis en cliquant sur « lieux publics », la seule gare « Schuman » était proposée.

Pour afficher Bruxelles-Midi, il faut savoir que cette gare se trouve à 1060 Saint-Gilles. On peut donc affirmer que dans ces conditions le site n'est pas exploitable par les étrangers.

En entrant Schaerbeek, la gare n'est pas connue comme lieu public. (Voir photo)



En entrant Louvain-la-Neuve, comme « lieu public » la gare proposée est Ottignies. Mais cependant la gare de Louvain-la-Neuve apparaît dans un itinéraire de tout déplacement de ou vers Louvain-la-Neuve. La gare de Charleroi-Sud n'est pas disponible pour une recherche d'itinéraire sur la ligne 451 (Charleroi-Sud – Couvin).

Ceci n'est qu'un échantillon des problèmes à résoudre.

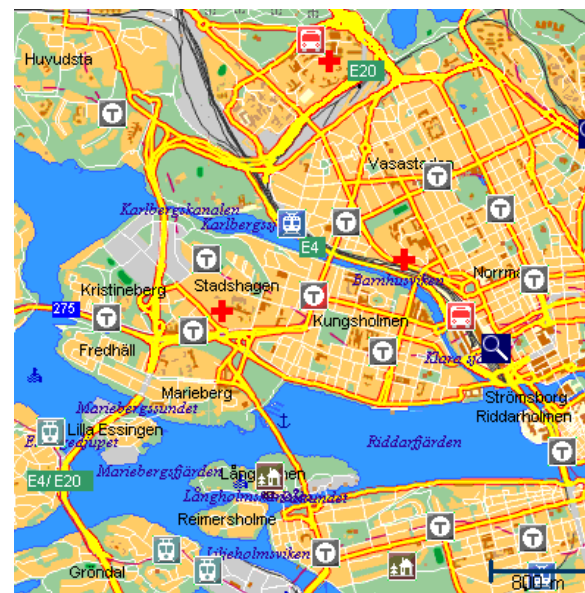
Le calcul des zones et tarifs ne fonctionne pas sur toutes les lignes.

Pour obtenir le tableau horaire d'un arrêt, le sens du trajet est déterminé par l'arrêt. Comme l'arrêt porte généralement le même nom dans les deux sens, infotec ajoute un indice dont la signification n'est pas évidente. Il faut donc essayer quel indice correspond au sens recherché.

Si ces points peuvent être résolus, l'outil info-tec pourra rendre des services appréciables.

On déplore cependant qu'il n'y ait pas de plan général du réseau, comme il en existait un sur le site des TEC BW, permettant, en cliquant sur une ligne, de visualiser l'horaire de la ligne.

Mieux encore, une carte du territoire permettant de zoomer jusqu'à une ville ou un quartier, voire une rue et faisant apparaître la situation des arrêts de bus, train, tram métro, comme sur le site www.resplus.se permettrait à quiconque, étranger ou autochtone de chercher un itinéraire



Au point de vue technique, si le système fonctionne avec Internet Explorer, nous n'avons pu utiliser Mozilla.

Site suédois montrant l'entrée par zoom sur la carte géographique

Nouvelles du réseau SNCB

Ligne 37 : travaux à Chênée.

Suite à l'installation du raccordement de la nouvelle ligne à grande vitesse, un tronçon de la ligne 37 a été mis à voie unique et l'arrêt des trains supprimé à Chênée. Des adaptations conséquentes sont donc effectives depuis le 13 juin et seront appliquées jusqu'en fin d'année.

Les horaires de l'ICA (Oostende-Eupen) ne sont pratiquement pas affectés. Notons cependant un départ de Liège vers Eupen avancé de 3 minutes (h+05 au lieu de h+08), une arrivée retardée de 2 minutes à Eupen (h+50 au lieu de h+48), et un départ d'Eupen avancé de 1 minute (h+10 au lieu de h+11).

Les horaires de l'IRq sont bouleversés.

Les départs de Liège sont généralement retardés de 10 minutes et les temps de parcours allongés de 5 minutes. La correspondance entre un ICA et un IRq à Liège est ainsi grevée d'une attente de 38 minutes.

A Aachen, le départ est avancé de 20 minutes (h+16 au lieu de h+36) et l'attente est de 45 minutes pour la correspondance avec l'ICA!

Les voyageurs qui embarquent habituellement à Chênée sont invités à emprunter le bus TEC 30 vers Liège Guillemins ou le TEC 31 vers Liège-centre ; vers Verviers et au-delà, le 31 vers Trooz où le voyage par train peut être poursuivi à partir de la gare de Trooz.

Ces modifications appellent les commentaires suivants.

Deux automotrices seront dorénavant engagées sur la liaison, contre une précédemment. Chacune stationnera près d'une heure et demi à Aachen. Nous avons demandé que ce temps d'attente soit utilisé pour faire un aller-retour vers Welkenraedt et donner ainsi une correspondance rapide avec l'ICA dans les deux sens. Nous n'avons pas été suivis. La SNCB ne veut pas mettre le doigt dans cet engrenage, la situation étant transitoire. Il y a pourtant moyen de la pérenniser : le L Géronstère-Welkenraedt pourrait très bien assurer cette navette, lorsque l'on retrouvera les horaires d'avant les travaux. Ce dernier stationne, en temps normal, une demi-heure à Welkenraedt. Nous avons déjà fait cette proposition à la SNCB qui l'avait refusée en raison... de la proximité des travaux ! En fait la SNCB ne veut rien faire pour assurer une meilleure correspondance entre l'ICA et un train allant vers Aachen. Sans doute pour ne pas faire de l'ombre au Thalys. C'est ce qui inspire l'avis brutal émis par un de nos lecteurs (voir courrier des lecteurs).

Le musée des transports en commun du pays de Liège



C'est au cœur du quartier Vennes-Fétinne, dans l'ancien dépôt de la STIL dit « Natalis », que l'on découvre le Musée des Transports en commun du Pays de Liège. Il se situe Rue Richard Heintz, 9 (tél. : 04/361 91 11). Il est ouvert du 1^{er} mars au 30 novembre de 10 à 12 heures et de 13h30 à 17 heures en semaine ; de 14 à 18 heures le week-ends et jours fériés. Ce musée est accessible par le bus TEC 4 au départ du centre ville ou de la gare des Guillemins, direction Bavière, arrêt place des Vennes.

Ce musée présente dans un cadre rénové, une quarantaine de véhicules : diligence, taxis, trams à traction chevaline, tramways électriques, trolleybus, autobus, véhicules de service, qui illustrent la période du 18^{ème} siècle à nos jours. Ils sont peints aux différentes couleurs des sociétés pour lesquelles ils ont circulé.



Motrice 321 des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extension (1934) Photo du Musée

Il existe bien évidemment d'autres musées ferroviaires en région wallonne, une liste de ceux-ci est disponible sur le site www.actp.be à la rubrique excursions.

Aménagement de la gare de Charleroi-Sud

Après les gares de Namur, Liège, Anvers et Bruxelles-Midi, c'est au tour de Charleroi-Sud de bénéficier d'un plan de modernisation. Ces travaux nécessiteront un budget de 21 millions d'euros et se termineront en 2008.

L'objectif est d'offrir à la clientèle une gare plus fonctionnelle et plus accueillante. La salle des pas perdus sera dotée d'une grande verrière (cfr document sur la page de droite) et les voyageurs emprunteront un nouveau chemin d'accès. Ils ne passeront plus par le quai n°1 mais bien par une galerie commerçante qui fera la jonction entre la salle des pas perdus et le couloir sous-voies. Cette galerie accueillera un Press Shop, des services horeca et surtout les nouveaux bureaux de la Police fédérale afin d'optimiser la sécurité des lieux. D'autre part, des ascenseurs seront aménagés sur chaque quai pour un meilleur accès aux personnes à mobilité réduite.

Ces travaux se feront en même temps que 2 autres chantiers dont l'un est déjà en cours : l'élargissement du faisceau de voies qui vise à améliorer la vitesse d'entrée en gare côté Namur, et le bouclage du métro qui commencera fin de l'année.

Pour réaliser ces travaux, des guichets provisoires seront aménagés à partir du premier août dans le couloir souterrain reliant le Pont Roi Baudouin au couloir sous-voies. Un accord entre les TEC et la SNCB a été pris pour en assurer la gestion et l'entretien.



Dès le début des travaux, un nouveau sens de circulation piétonne a été mis en place au sein de la gare pour offrir un chemin d'accès sécurisé à la clientèle. Une signalisation spécifique a été réalisée pour aiguiller au mieux les voyageurs tout en évitant de traverser les aires de chantier.

Relations transfrontalières

La SNCB cherche par tous les moyens à décourager les voyageurs qui ne veulent pas utiliser le Thalys entre Liège et Aachen. Des horaires qui font rater les correspondances à Aachen avec les RE 1 et 4 et à Liège vers Hasselt, Luxembourg, Maastricht. Les plus vieilles automotrices, alors qu'il y a des am rénovées qui sont à JH, changement des horaires le week-end pendant les travaux qui durent depuis des mois. Départ aux heures paires à 40 au lieu des heures impaires à 35. Comme c'est la même automotrice qui assure tous les trains de cette relation, les coûts sont limités et les voyageurs sont au rendez-vous. La SNCB cherche à augmenter les frais de cette relation ; le 13-06 ce sera fait puisqu'il faudra 2 automotrices car le stationnement à Aachen va passer de 12 à 96 minutes !!!!! Et on ne profite pas de ce stationnement pour faire une navette vers Welkenraedt pour donner correspondance à l'IC A. Une relation par heure, c'était trop beau. Cette façon de faire de la SNCB est un vrai SABOTAGE !

Daniel sur le Forum du site www.actp.be

Nous conseillons aux voyageurs qui arrivent dans l'Euregio par l'ICA, de poursuivre jusqu'à Eupen (arrivée h-10) où ils peuvent prendre le bus 14 : Eupen-Aachen (départ h+11). Le point d'arrêt du bus est situé près de la gare. Arrivée à Aachen à h+41. Avantage du bus, il vous amène au centre ville bushof. Le billet Euregio est vendu à bord du train (code CEU) ou dans le bus (code 63)

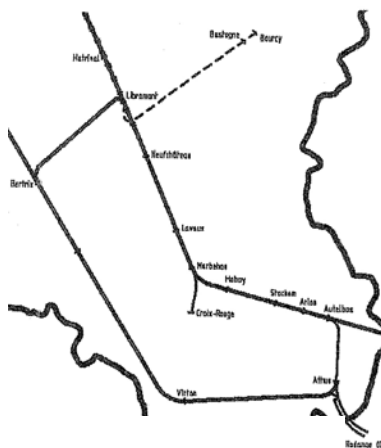


de la gare de Charleroi-Sud, côté ville. Doc. SNCB

Future salle des pas perdus

22 – TRAIN DECOUVERTE

Le samedi 29 mai, sur l'initiative des Amis du Rail d'Halanzay et de son dynamique animateur Michel Ambroise, les forces vives de la région : administrations communales, autorités politiques, associations ferroviaires, organisations syndicales auxquelles s'était jointe l'ACTP, un train spécial (train découverte) a couvert un circuit en Gaume, de Bertrix à Bertrix, par les lignes 165 jusqu'à Athus, la ligne 167 jusqu'à Arlon puis la ligne 162 jusqu'à Libramont où il reprenait la ligne 165 pour rentrer à Bertrix. Comme on le sait, la ligne 165 est depuis 1984 limitée à Virton, délaissant l'est de la province et abandonnant la gare d'Athus (voyageurs) aux Chemin de Fer Luxembourgeois qui **toutes les heures** y assurent un départ vers Luxembourg.



Il faut pourtant remarquer que la région ainsi délaissée connaît la densité de population la plus élevée de la province. Tous les jours, une partie importante de cette population migre vers le Grand-duché où elle travaille (d'où la raison de la présence des CFL en gare d'Athus). Par ailleurs, un important contingent d'étudiants se rend à Arlon par les TEC.

Et pourtant, suivant l'horaire actuel, les AR qui arrivent à Virton, actuel terminus de la ligne, y stationnent près de deux heures, avant de repartir vers Bertrix : la cadence sur cette ligne est en effet bi-horaire. Ce laps de temps pourrait être mis à profit pour assurer une liaison Virton, Athus, Arlon.

La faisabilité a clairement été établie par ce train spécial. Il a en effet couvert la distance Virton-Athus en 20 minutes, tout en marquant un arrêt à Halanzay, et la distance Athus-Arlon en 14 minutes.

Cette expérience a connu un beau succès : le train était complet et l'accueil de la population dans les gares enthousiaste. Tous les participants ont manifesté leur volonté de poursuivre les démarches et actions de sensibilisation nécessaires pour l'aboutissement de leur revendication.



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

Quatre possibilités s'offrent à vous, devenez :

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

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

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

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

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) :

SNCB :

TEC :

STIB :

DE LIJN:

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 envoyer à **actp@skynet.be**

(le formulaire se trouve également sur le site Internet www.actp.be)

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