

BULLETIN D'ADHESION

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 :

- O **Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- O **Membre** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 7 euros.**
- O **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.**
- O **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. Ce formulaire peut également être complété en ligne sur notre site internet : www.actp.be.

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



Image étonnante en gare de Bruxelles-Midi : pour profiter du paysage, les voyageurs embarquant à bord du TGV Bruxelles-Marseille sont contraints de nettoyer les vitres tant bien que mal !

ACTP asbl

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

Tél. / fax : 04 233 67 57

Email : actp@skynet.be

Site : www.actp.be



Avec le soutien de la Région Wallonne
Direction Générale des Transports



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

ACTP INFO

Trimestriel

(avril - juin 2007)

Expéditeur : ACTP asbl - pl. des Guillemins 17 B25 - 4000 LIEGE

Bureau de dépôt : 4020 LIEGE 2

Agrégation : P302205

SOMMAIRE

Halanzy, Aubange et
Messancy à nouveau
desservis 2-3

Anvers-Central 4

Travaux RER 5

Liège-Guillemins : gares
provisoires 6

Leçon de ponctualité 7

Liège-Palais :
la future gare 8

A propos des sites 9

Le dépôt TEC de
Robermont 10-11

Bus à hydrogène :
projet CUTE 12

En bref 13-14

Courrier des lecteurs 15



Photo : www.gamah.be

Service minimum et droit de grève

Le 22 avril dernier, suite à une grève sauvage déclenchée au TEC Liège-Verviers, la RTBF consacrait son émission « mise au point » à la problématique des grèves dans les transports publics. L'ACTP y participait aux côtés d'autorités politiques et policières, de représentants des sociétés de transports (SRWT et Stib), de délégués syndicaux et de travailleurs.

Ce fut l'occasion pour notre Président de rappeler les exigences des usagers : plus de grèves sauvages et un service minimum en cas de grève préavisée.

André Antoine, Ministre wallon des Transports, et Jean-Marc Vandenbroucke, Administrateur général adjoint de la SRWT, jugent les grèves sauvages inadmissibles. Et ce d'autant que moins d'un mois auparavant, les parties concernées (TEC et syndicats) avaient signé une « charte de bonne conduite ». Charte que les TEC avaient été amenés à négocier avec les syndicats, vu le nombre élevé de conflits déclenchés sauvagement (72%).

L'instauration d'un service minimum dans les transports publics ne laisse personne indifférent. Alors que les usagers et certains responsables politiques soutiennent avec force cette idée en dénonçant les abus des arrêts de travail à répétition, les syndicats crient à la remise en cause du droit de grève. Et c'est là qu'est tout le problème : comment concilier le souhait de continuité du service public exprimé par les usagers sans restreindre le droit de grève ?

Pour plusieurs, la réponse doit se trouver dans des accords paritaires et des concertations préalables à toute action syndicale.

La difficulté matérielle d'installer un service minimum a aussi été évoquée mais notre Président a fait remarquer que ce qui était possible dans les autres pays devait bien l'être chez nous aussi.

En conclusion de débat n'est pas clos et on le rouvrira certainement dans les prochains mois. La SNCB absente à la RTBF devra bien y participer.

Halanzky, Aubange et Messancy à nouveau desservis

Depuis le lundi 14 mai, soit 23 ans après la fermeture au trafic voyageur des lignes 165 et 167, les nouveaux quais de Halanzky, Aubange et Messancy sont à nouveau foulés par la clientèle SNCB. Infrabel a donc respecté ses engagements pris pour une réouverture de ces haltes en mai-juin 2007. Il faut dire que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a porté une attention toute particulière à ce projet en s'engageant, en décembre dernier, à réduire le planning de moitié. Cette volonté d'Infrabel, combinée aux conditions climatiques clémentes et à l'efficacité de l'entrepreneur (Jerouville s.a. de Libramont-Chevigny), a permis de dérouler le planning d'exécution sans accuser de retard et même avec quelques semaines d'avance. Pour la population du Sud-Luxembourg, l'attente fût longue mais le résultat est à la hauteur :

- deux nouveaux quais de 185 mètres à Aubange et Halanzky (pour permettre l'arrêt des trains luxembourgeois les plus longs) et un nouveau quai de 80 mètres à Messancy ont été posés ;
- les trois pangs ont été équipés de tout le confort qu'il se doit : abris, sièges, éclairage, sonorisation, interphones et signalétique. La clientèle appréciera particulièrement la disposition des plaques de dénomination des arrêts en quinconce sur les deux quais et en oblique par rapport à la voie pour garantir une meilleure visibilité depuis l'intérieur des trains ;
- en semaine, toutes les deux heures, le train L Libramont-Virton-Rodange/Rodange-Athus-Arlon dessert Halanzky, Aubange et Messancy. Aux heures de pointe, cette offre est complétée par des trains P permettant de rejoindre Arlon et Luxembourg ;
- la SNCB-Holding a doté Halanzky d'un parking gratuit de 50 places. 25 emplacements sont également disponibles à Messancy et à Aubange. Les parkings des trois points d'arrêt sont en outre équipés chacun d'un râtelier couvert pour vélos de 12 places. Par ailleurs, le Ministre wallon, Courard a annoncé qu'il libérerait 200.000 euros pour aménager, en collaboration avec les communes concernées, des places de parkings supplémentaires.

Deux incertitudes subsistent toutefois :

- la date de mise en service des trois relations supplémentaires vers Luxembourg n'est toujours pas connue. Celle-ci dépend de l'homologation du matériel double étage luxembourgeois.

- les tarifs proposés par la SNCB seront-ils suffisamment attractifs pour convaincre les travailleurs transfrontaliers de ne plus se rendre à Rodange pour embarquer vers Luxembourg ?

Pour toute information relative aux formules tarifaires et aux horaires :

<http://ari.b-holding.be/root2/folder/data/20061210/G000078.pdf>



Le mardi 8 mai, jour de l'inauguration officielle des trois nouveaux points d'arrêt, les Amis du Rail d'Halanzky, la commune d'Aubange et la SNCB ont signé un accord autorisant la vente de titres de transport par les Amis du Rail (dont les locaux seront installés dans l'ancien bâtiment voyageur) et par certains commerces de la commune.

De gauche à droite : Michel Ambroise (Président des Amis du Rail d'Halanzky), Jean-Paul Dondelinger (bourgmestre d'Aubange) et Michel Jadot (General Manager Voyageurs National SNCB).

© ACTP



Le 8 mai, le train spécial affrété pour l'inauguration a été chaleureusement accueilli par les écoliers de Messancy.

© ACTP

AVANT

APRES



Halanzky © Infrabel



Halanzky © Infrabel



Aubange © Infrabel



Aubange © Infrabel



Messancy © Infrabel



Messancy © Infrabel

Anvers-Central

Au terme de neuf années de travaux, la gare d'Anvers-Central a démarré une nouvelle vie le 23 mars dernier. Le bâtiment historique a été complètement redessiné par les architectes de la SNCB-Holding et ceux de la filiale Eurostation (créée en 1992 en vue du développement des gares TGV à Bruxelles et Anvers) pour un mariage réussi entre l'ancienne et la nouvelle architecture. Le soin apporté au bâtiment monumental, datant de 1905 a été mûrement réfléchi. Le plus grand respect a également été porté à la verrière surplombant les quais (encore plus ancienne puisque datant de 1898). Auparavant, la gare était un cul-de-sac ferroviaire avec douze voies sans issue au niveau +1. Elle comporte désormais :

- six voies en cul-de-sac au niveau +1 réparties en deux groupes de trois séparés par une ouverture offrant une vue sur les niveaux inférieurs ;
- un centre commercial au rez-de-chaussée ;
- quatre voies en cul-de-sac au niveau -1 également réparties en deux groupes ;
- quatre voies au niveau -2 prolongées par deux voies vers le Nord (via le nouveau tunnel ferroviaire de 3,8km).

Cette extension en profondeur s'est accompagnée de l'ouverture de la partie centrale entre les quais afin que la lumière naturelle atteigne le niveau le plus bas.

Les moyens qui ont été mis en oeuvre pour cette réalisation sont assez impressionnants : pour le projet de gare seulement, depuis le début des travaux, quelque 300.000 heures de travail par an ont été prestées, 250.000 m³ de béton ont été coulés, 3.500 tonnes d'acier ont été utilisées et 500.000 m³ de terre ont été creusés !

A terme, la capacité de la gare va plus que doubler. En outre, avec l'ouverture de la liaison nord-sud, Anvers-Central accède à une vocation internationale puisque les voies du nouveau tunnel sont utilisées par les Thalys et les trains IC et IR à destination du nord du pays et des Pays-Bas.

L'ouverture, le 18 mai dernier, d'un tout nouveau centre commercial de 65 magasins au rez-de-chaussée du bâtiment rénové constitue véritablement la cerise sur le gâteau. Avec des heures d'ouverture très larges sept jours sur sept, cette galerie commerciale répondra aux attentes spécifiques des voyageurs et attirera certainement un public varié (l'expérience de la galerie commerciale à Bruxelles-Midi montre qu'une large offre de commerces attire vers la gare un bon 30% de non

voyageurs). En outre, l'animation permanente contribue au sentiment de sécurité dans et autour de la gare. A côté des activités commerciales pures, on retrouve également des services ou des projets issus de l'économie sociale. Ainsi, un point vélo dans le parking de la gare est en phase de démarrage et un atelier de repassage doit ouvrir ses portes dans le hall de la gare. Ce concept de centre commercial servira de modèle pour le développement futur de 37 autres grandes gares de la SNCB-Holding.

L'environnement plus large de la gare profite également du projet. A la fin de l'année dernière, on a fêté l'inauguration de la Astridplein entièrement rénovée et le quartier du Kievit vit en ce moment une métamorphose : à hauteur de la Lange Kievitstraat se construit la structure en acier qui enjambrera la nouvelle entrée et les quais.



Anvers-Central : le 08 mai 2007 © ACTP

RER : importants travaux d'infrastructure en Région bruxelloise

Durant les trois jours du week-end de Pâques, d'importants travaux d'infrastructure ont été réalisés en trois endroits de la Région bruxelloise. Dans le cadre du projet RER, une partie de la ligne 161 doit en effet passer à quatre voies. Entre Bruxelles-Luxembourg et Etterbeek, seule une 4^{ème} voie doit être ajoutée aux trois déjà existantes mais cette opération nécessite des travaux importants dont la démolition et le remplacement de plusieurs ponts trop petits :

- A Ixelles, le pont existant de la rue du Sceptre sur la ligne 161 a été découpé au chalumeau. Les morceaux ont été enlevés par 2 grues imposantes et chargées sur camion. Une passerelle permet le passage des piétons jusqu'à la construction du nouveau pont prévue pour fin 2007.
- A Etterbeek, toujours sur la ligne 161, le pont de la rue du Gerموir a été démolit et le nouveau pont, construit à côté de l'ancien, a été glissé à son emplacement définitif à l'aide de vérins. C'est travaux ont nécessité la coupure de la ligne de tram 81. Pour l'anecdote, les riverains, par le biais de Nathalie Gilson, échevine ixelloise de l'urbanisme, ont obtenu d'Infrabel que le nouveau pont du Gerموir soit repeint avant la fin de l'année dans une couleur gris-vert foncé qui s'harmonise mieux avec le bâti environnant. Les couleurs vives (bleu et jaune) du nouveau pont lui ont en effet valu, dès les premiers jours, le surnom de « pont Ikea ». Cette péripétie démontre en tous cas la volonté d'Infrabel d'entretenir les meilleures relations possibles avec les riverains et les communes concernés par le projet RER.
- A Watermael-Boitsfort, au croisement des lignes 126 et 161 aux Arcades, le pont existant a été démolit. Le nouveau pont a été construit sur un site le long de la ligne 161 avant d'être transporté à son emplacement définitif sur des remorques spéciales au train de roues particulièrement impressionnant.

Durant ces trois jours de travaux, tous les trains de la ligne 161 ont été déviés par la ligne 26 entre Bruxelles-Nord et Watermael-Boitsfort. Ils marquaient l'arrêt à Bruxelles-Mérode.

Il convient de souligner le gros effort d'organisation et de planification de la part d'Infrabel : les moyens mis en oeuvre étaient très spectaculaires et le mardi, tout était rentré dans l'ordre.



Rue du Sceptre : passerelle provisoire mise en place dans l'attente du nouveau pont.
<http://picasaweb.google.fr/SebastienR4/>



Pont du Gerموir : démolition de la dernière poutre de l'ancien pont.
<http://picasaweb.google.fr/SebastienR4/>



Pont d'Etterbeek : mise en place du nouveau pont encore sur les remorques de transport
<http://picasaweb.google.fr/SebastienR4/>

Liège-Guillemins : installations provisoires

Comme nous l'annonçons dans notre dernier numéro, la SNCB et le TEC Liège-Verviers ont mis en place des gares provisoires à Liège-Guillemins. Cette disposition a été rendue nécessaire par la démolition de l'ancienne gare elle-même imposée par la poursuite des travaux de la nouvelle gare (actuellement, les voies 1 et 2 qui accueilleront les trains à grande vitesse butent en effet sur l'ancien bâtiment). Depuis le lundi 4 juin, les voyageurs doivent donc emprunter les installations provisoires implantées au carrefour des rues Bovy et Jonckeu (gare SNCB) et entre les rues Paradis et Jonckeu (gare TEC). D'une manière générale, la transition s'est bien déroulée : le premier jour, de nombreux stewards (SNCB et TEC) informaient et guidaient les voyageurs et un bureau d'accueil est resté accessible toute la première semaine.

Du côté de la SNCB, un gros effort a été fourni pour mettre à disposition de la clientèle un bâtiment, certes de taille réduite, mais présentant les principales fonctionnalités. Dédié aux voyageurs, le niveau supérieur, située à hauteur des quais, propose, outre 10 guichets et 4 distributeurs automatiques de titres de transport, des consignes à bagages, une taverne, une librairie, une pharmacie, une confiserie et un point de vente de gaufres. L'avant du bâtiment comprend une zone accessible aux taxis, ainsi que des dépose-minutes et une centaine de râteliers pour vélos. Depuis le deuxième niveau, accessible aux personnes à mobilité réduite via un plan incliné, on rejoint, par des tapis roulants, l'une des deux passerelles de la gare Calatrava qui surplombe l'ensemble des quais. De là descendent des escaliers et des travelators qui amènent les voyageurs aux différents quais. Si les tapis roulants sont très commodes d'emploi, même pour les personnes encombrées de bagages ou à mobilité réduite, les itinéraires conventionnels (escaliers) sont peu fonctionnels. On regrettera également un mauvais choix d'écrans pour les annonceurs : à l'extérieur et en plein jour, ils sont presque illisibles. Ce défaut avait déjà été observé à la gare d'Anvers-Central.

Le jour J, la gare TEC n'était pas encore totalement aménagée : pas d'abris, pas de sièges et pas d'annonce des départs. La clientèle disposait toutefois d'une signalétique claire dès la sortie de la gare SNCB.

Le point noir de ces nouvelles installations est évidemment la distance imposée aux voyageurs pour se rendre d'une gare à l'autre : plus de 170 mètres séparent les quais TEC les plus proches de l'entrée du bâtiment SNCB. Le bon sens voudrait pourtant qu'un soin particulier soit apporté pour améliorer l'accès à la gare par les transports publics. Nous restons persuadés que les bus (du moins ceux des lignes les plus fréquentées) pourraient amener les voyageurs à l'emplacement du parking de courte durée. Cette incommodité met bien en évidence l'inadéquation du projet Dethier qui, pour la solution définitive, imposera des distances elles aussi excessives.



Gare provisoire SNCB © ACTP



Gare provisoire TEC © ACTP

La SNCB donne des leçons de ponctualité à ses clients

Le lundi 23 avril dernier, bon nombre de lecteurs du journal Metro ont été choqués par un article sur la ponctualité des trains.

Publié sur une page réservée aux informations du groupe SNCB, cet article mettait en cause le comportement de la clientèle pour justifier certains retards : « Certains voyageurs se promènent sans se presser pour rejoindre la tête ou la queue du train ... Résultat, le train part avec 1 ou 2 minutes de retard. Vous pensez que c'est peu de chose. Pourtant, lorsque ce train doit franchir un embranchement ou s'il est suivi par un autre train, le conducteur devra attendre afin de respecter une distance de sécurité entre trains. Il ne pourra dès lors plus circuler sous son horaire normal ».

500.000 voyageurs embarquent chaque jour à bord des trains de la SNCB. Il s'en trouvera toujours l'un ou l'autre à mobilité réduite, en retard ou encombré de valises dont l'embarquement sera plus lent. Mais c'est surtout le matériel roulant de la SNCB qui doit être mis en cause. En effet, contrairement à ce que l'on trouve sur les réseaux étrangers, pas un seul matériel de la SNCB ne permet l'accès de plain-pied. Par ailleurs, l'embarquement se fait souvent par des portes étroites, situées aux extrémités des voitures, ce qui ralentit considérablement le flux des voyageurs. La SNCB préfère rénover à grands frais ses automotrices vieilles de 40 ans qui n'offrent ni la commodité d'accès des matériels modernes, ni un confort digne du 21ème siècle (air conditionné, suspension, ...).

Notons enfin que, si quelques voyageurs semblent « lambiner », certains accompagnateurs, conducteurs et signaleurs ne s'efforcent guère de rattraper un retard.

La SNCB semble décidément à court d'arguments pour justifier ses mauvais résultats en matière de ponctualité.



La photo publiée dans Metro montre des voyageurs contraints d'embarquer en file indienne par une porte étroite et en gravissant une série de marches. Difficile d'embarquer rapidement dans de telles conditions ! © SNCB 2007



Les AM classiques, en service sur de nombreuses liaisons locales, présentent un emmarchement important. L'accès est particulièrement pénible pour les personnes âgées. Sur les rames « rénovées », la rampe centrale a été supprimée ce qui rend l'accès encore plus difficile. © ACTP



L'embarquement de plain-pied est une réalité chez bon nombre de nos voisins européens. En Allemagne, le Talent de Bombardier dispose de larges portes à doubles battants et d'un accès aisé. © ACTP



Liège-Palais : la future gare

Dans l'aCtp Info de mars 2007, nous consacrons un article peu élogieux à la gare de Liège-Palais. Et pour cause : les voyageurs se voyaient privés d'escalators jusqu'à la construction d'une nouvelle gare en voirie (au-dessus des voies), projet appelé à se concrétiser au plus tôt dans cinq ans¹. La SNCB-Holding Patrimoine, en charge des travaux de rafraîchissement des lieux, a réagi rapidement puisqu'elle s'est engagée à réparer l'escalator d'accès à la voirie (rue de Bruxelles) dans les semaines à venir. Voilà une bonne nouvelle qui ne manquera pas de réjouir les 2.500 personnes qui embarquent et débarquent quotidiennement à Liège-Palais.

En attendant la nouvelle gare qui rendra au cœur historique de Liège la porte d'entrée qu'il mérite, nous vous proposons deux photos montages de la future réalisation.



La future gare de Liège-Palais © SNCB-Holding



La future gare de Liège-Palais © SNCB-Holding

¹ Les travaux doivent être intégrés à ceux d'extension du Palais de Justice et débuteront probablement début 2010.

A propos des sites

Ces dernières semaines, les sites des opérateurs TEC et SNCB ont fait l'objet d'importantes modifications.

Le site www.infotec.be a subi un lifting complet. A l'origine la consultation d'horaires était une opération particulièrement inconfortable. Il fallait en effet disposer d'informations précises pour localiser un lieu : entre autres exemples, la gare de Bruxelles-Midi était inconnue à Bruxelles (il fallait la chercher à Saint-Gilles) et le CHU était inconnu à Liège (mais connu à Angleur). Il fallait en réalité connaître les noms des anciennes localités des arrêts recherchés. Les choses ont bien changé : il suffit maintenant d'entrer l'entité. La recherche est rapide et précise mais un seul résultat s'affiche (dont l'heure de départ est parfois dépassée !) et il faut ensuite demander le détail de l'itinéraire. Il y a pourtant toujours deux phases pédestres à tout itinéraire et une ou plusieurs correspondances qui devraient être systématiquement affichées. Cette demande de détail doit être répétée si l'on demande un itinéraire plus tardif. On regrettera également que la fenêtre ne s'affiche pas en entier sur l'écran d'un ordinateur portable. Grosse lacune : infotec n'offre ni cartographie, ni schéma filaire du réseau. Par contre, les fenêtres « pop-up » qui posaient des problèmes à certains internautes ont été supprimées. Dans les nouveautés, on appréciera également la prise en charge des nouveaux visiteurs grâce à la rubrique « Première visite ? » et l'harmonisation des pages régionales dédiées aux cinq TEC.

Depuis le 28 février dernier (voir aCtp Info de mars 2007), le site de la SNCB (www.b-rail.be) s'est quant à lui enrichi d'une recherche d'itinéraires multimodaux porte-à-porte. On peut maintenant détailler le lieu de départ ou d'arrivée, en spécifiant l'entité, la rue et le numéro. Les espaces réservés pour ces entrées sont malheureusement très petits (contrairement à ceux d'Infotec qui sont trop grands !) et ne permettent pas de visionner commodément la totalité de l'entrée. En passant directement à l'écran suivant (cliquer sur rechercher), on dispose toutefois de plus d'espace et on peut spécifier les modes de transport. La recherche est rapide et précise et plusieurs itinéraires sont proposés (dont un est souvent dépassé) bien que l'on ait été invité à préciser l'heure de départ. Il faut ensuite sélectionner les itinéraires dont on veut connaître le détail.

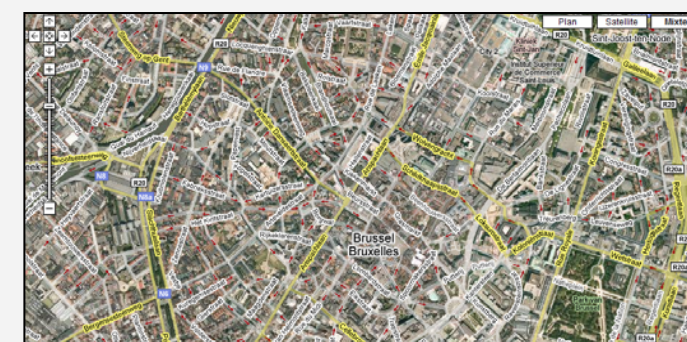
Sur le site de la SNCB, on dispose désormais d'une cartographie de qualité (NAVTEQ). Pour l'instant, la carte ne situe ni les arrêts, ni les lignes, ce qui est regrettable. Il est par ailleurs souvent nécessaire de changer d'échelle pour afficher le nom de la rue recherchée.

Toujours au rayon des nouveautés, il faut encore signaler que Google permet depuis peu, par son site <http://maps.google.be>, de faire rapidement une recherche d'adresse en fournissant en un temps record une carte sur laquelle l'endroit recherché est localisé (via le site <http://maps.google.be>). La cartographie de Google est la même que celle de la SNCB et elle nécessite aussi de changer d'échelle pour afficher certains noms de rue. Pour la petite histoire, cette carte peut être remplacée par une photo satellite qui peut même être superposée à la carte (affichage « mixte »). Hélas, si Google offre certaines informations commerciales intéressantes (hôtels et services dans les environs), les arrêts et lignes ne peuvent être affichés.

En résumé : des sites en nette amélioration mais encore perfectibles. A noter que ces trois sites sont quadrilingues et permettent facilement l'impression.

Les modules de recherche du site infotec ont été repensés pour une meilleure accessibilité. Peu commodes d'emploi, les fenêtres « pop-up » ont été supprimées.

© SRWT 2007



<http://maps.google.be> : affichage « mixte » (plan + satellite)

Le dépôt de Robermont

Ancien dépôt STIL (Société des Transports Intercommunaux Liégeois dissoute en 1991, trois ans après le transfert aux Régions des compétences en matière de transport en commun), le dépôt de Robermont s'étend sur 11 hectares à l'emplacement de l'ancien terrain de manœuvres de la Chartreuse. 1^{er} dépôt en importance du TEC Liège-Verviers, Robermont abrite le siège social de la société. A ce titre, il regroupe, au sein d'un centre administratif :

- la direction opérationnelle, responsable de la gestion du réseau. Les locaux de la direction opérationnelle abritent le dispatching actif 24 heures sur 24. C'est là qu'arrivent les appels de détresse et les images provenant des caméras disposées aux endroits stratégiques (place Saint-Lambert, place de la République française, ...). Les dispatcheurs peuvent également suivre en temps réel les bus équipés du système S.A.E.I.V. (Service d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs) ;
- la direction réseau qui réalise et organise l'offre de transport ;
- la direction administrative, en charge de la gestion des ressources humaines, de la comptabilité, des achats, de l'imprimerie, de la gestion des accidents, des études juridiques et des contentieux ;
- la direction des ressources humaines, en charge du personnel (salaires, recrutement et formations) ;

- la direction technique, en charge du matériel roulant et de l'entretien des bâtiments, dépôts et gares routières. Ce service gère également les études relatives au projet S.A.E.I.V. et en assure le suivi. Pour permettre une organisation optimale du travail, les locaux de la direction technique sont directement connectés aux ateliers ;
- la direction commerciale, en charge de l'information à la clientèle, de la vente des titres de transport, des relations publiques, de la publicité, de la qualité de l'offre, des enquêtes clientèle, des partenariats, ...



Dépôt de Robermont : le dispatching © ACTP



Mais le dépôt de Robermont, c'est avant tout un parking autobus de 300 places. Tous les emplacements sont équipés :

- d'un système électrique qui permet de repérer les véhicules en stationnement ;
- d'un coffret de charge pour batterie ;
- d'un système de brochage permettant de maintenir la pression d'huile sans faire tourner le moteur et de déclencher le chauffage à distance (le chauffeur et les premiers clients bénéficient ainsi d'une bonne ambiance thermique dès le début du service).



Dépôt de Robermont : parking autobus © ACTP

A l'extrémité est du parking autobus, se trouve le « hall visite-lavage » (HVL). C'est là que s'effectuent le nettoyage et le plein en carburant des véhicules. Chaque bus subit un lavage extérieur quotidien, un lavage intérieur toutes les 6 semaines et un nettoyage en profondeur deux fois par an pour les sièges et une fois par an pour le plafond. Un système permet également l'entretien des châssis, opération indispensable pour assurer une durée de vie maximale au matériel roulant. Le HVL dispose en outre d'une ligne « auto-sécurité » destinée à tester les bus avant leur passage au contrôle technique.

Les différents ateliers composent le cœur du dépôt. On distingue :

- un atelier affecté aux entretiens et réparations de courte durée (généralement moins de 8 heures). Pas moins de 100 mécanos tournant en pause s'activent dans cette zone ;
- un atelier spécialisé où sont effectuées les réparations de longue durée (mécanique, électricité, électronique) ;
- un atelier de pneumatiques ;

- un atelier de tôlerie et de peinture.

Le dépôt de Robermont dispose par ailleurs d'un centre de loisirs en bordure duquel s'étend le terrain du TEC football Liège connu, notamment, pour sa brocante annuelle rassemblant quelque 200 exposants.



Dépôt de Robermont : hall visite-lavage © ACTP



Dépôt de Robermont : atelier courte durée © ACTP

Le TEC Liège-Verviers, c'est :

- 1.750 membres de personnel dont 1200 chauffeurs ;
- un réseau de 4.143 kilomètres ;
- 207 lignes ;
- 9.600 points d'arrêt ;
- 280.000 voyageurs par jour ;
- 590 bus ;
- 38.724.075 kilomètres parcourus par an ;
- 45,37% de la clientèle totale des cinq TEC régionaux.

Bus à hydrogène : projet CUTE

Le 11 mai dernier, lors de la conférence de Hambourg relative au projet CUTE (Clean Urban Transport for Europe), la Commission européenne a rendu publics les résultats de la plus grande expérimentation au monde de bus alimentés par des piles à hydrogène. Depuis mai 2003, 27 bus de transport en commun ont parcouru, sans polluer et sans causer le moindre incident, plus d'un million de kilomètres et transporté plus de quatre millions de passagers dans neuf villes européennes (Amsterdam, Barcelone, Hambourg, Londres, Luxembourg, Madrid, Porto, Stockholm et Stuttgart). Ces bus participaient au projet CUTE qui vient de s'achever et dont l'idée était de tester, à grande échelle et en réel, la viabilité d'un transport public non polluant. Cette initiative a également permis de populariser la pile à hydrogène en roulant sur des lignes régulières. Les bus du projet CUTE utilisent l'hydrogène pour alimenter des piles à combustible qui, au moyen d'une réaction électrochimique de l'hydrogène et de l'oxygène présent dans l'air, produisent l'énergie nécessaire au moteur électrique, d'où un taux d'émission nul. Parmi les succès du projet CUTE figurent :

- la conception, la construction et l'exploitation de neuf chaînes d'approvisionnement en hydrogène et stations-service différentes ;
- la production et l'utilisation de plus de 192 tonnes d'hydrogène, dont 100 tonnes produites à partir de sources renouvelables ;
- le ravitaillement, en toute sécurité, de 9.000 bus ;
- une disponibilité des bus supérieure à 90%.

La Commission européenne a en outre annoncé le lancement d'une nouvelle initiative en faveur de l'hydrogène. Une série de projets de démonstration regroupés dans l'initiative «Hydrogène pour les transports» prévoit la mise en service, ces trois prochaines années, de quelque 200 véhicules à hydrogène. Ces projets, qui représentent un investissement total de 105 millions d'euros des secteurs public et privé (dont 48 millions de la Commission européenne), sont baptisés HyFLEET:CUTE, ZERO REGIO et HyCHAIN:MINITRANS.

Le projet HyFLEET:CUTE mobilisera une cinquantaine de bus à hydrogène sur trois continents: 34 bus alimentés par des piles à hydrogène seront mis en service à Amsterdam, Pékin, Barcelone, Londres, Luxembourg, Madrid, Perth (Australie occidentale) et Reykjavik, tandis que 14 bus à hydrogène équipés de moteurs à combustion interne sillonneront les rues de Berlin.

Le projet ZERO REGIO, quant à lui, portera sur le fonctionnement de huit voitures de tourisme alimentées par des piles à combustible à Francfort et Mantoue.

Enfin, le projet HyCHAIN:MINITRANS concernera 158 petits véhicules de transport (fourgonnettes, minibus, scooters et fauteuils roulants) en France, en Allemagne, en Espagne et en Italie.



Développés en partenariat avec Daimler-Chrysler, les 27 bus Citaro du projet CUTE ont une autonomie de 200km et peuvent transporter jusqu'à 70 passagers. D'une longueur standard de 12 mètres, ils peuvent atteindre les 80km/h. Seulement 15 minutes sont nécessaires au ravitaillement (40kg d'hydrogène). Ci-dessus : le premier bus du projet CUTE mis en service à Madrid le 5 mai 2003.

www.fuel-cell-bus-club.com

Le 14 mai dernier, le constructeur de bus flamand Van Hool a présenté son premier bus roulant entièrement au moyen d'une pile à combustible transformant l'hydrogène en électricité. La technologie a été affinée pour consommer moins d'hydrogène et laisser plus de place aux voyageurs. Résultats : une autonomie de 350km avec 40kg d'hydrogène et 104 places disponibles. Ce véhicule, qui n'émet pas de produits toxiques et roule silencieusement, contient en outre des batteries qui sont rechargées grâce à l'énergie récupérée du freinage. De Lijn a mis le premier exemplaire en circulation ce lundi 18 juin entre Lierre et Anvers (ligne 420). Une évaluation sera réalisée dans six mois.



Le bus développé par Van Hool se distingue d'un bus classique, par son essieu additionnel à l'arrière et par sa grande calotte sur le toit.

www.nieuwsblad.be

Stib : nouvelles rames de metro

La Stib injectera dès septembre sur la ligne 1B du metro bruxellois (Stockel-Erasme) les premières de ses 15 nouvelles rames « boa » qu'elle a commandées à la firme espagnole CAF pour faire face à l'augmentation de sa clientèle. La dénomination de ce type de véhicule est liée à la nouveauté qu'il représente par rapport aux véhicules actuels : les six voitures qui composent une rame ne sont plus séparées et présentent ensemble, un « boa » de 94 mètres de long que les usagers peuvent parcourir de bout en bout. Autre nouveauté : hormis aux extrémités, les sièges sont placés longitudinalement, ce qui accroît la fluidité à l'intérieur du véhicule. La STIB innove aussi en ce qui concerne le poste de conduite, qui est séparé de la zone passagers par une paroi de verre, comme dans les trams. A moyen terme, ces 15 nouvelles rames ne suffiront pas à transporter dans de bonnes conditions les navetteurs de la ligne 1 car il faudra prévoir le remplacement des premières rames datant des années 70. On évoque donc la possibilité d'accueillir, dès 2015, un metro sans conducteur sur cette ligne.

Salaire des patrons SNCB

Le salaire des administrateurs délégués du groupe SNCB dépendra désormais en partie de la ponctualité des trains. C'est ce qu'a déclaré en mars dernier Bruno Tuybens, Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques. L'objectif est de prendre en compte des facteurs non financiers dans la rémunération des patrons des entreprises publiques.

La gare d'Ans rénovée

Après d'importants travaux de rénovation, la gare d'Ans a été inaugurée le 16 mai dernier. Ces trois dernières années, l'investissement de la SNCB-Holding s'est élevé à quelque 250 000 euros et a porté essentiellement sur la modernisation de la salle des pas perdus, l'aménagement d'un nouvel espace guichets, le remplacement des menuiseries de façades, la création de nouveaux sanitaires, l'amélioration de l'accès de la salle des pas perdus aux personnes à mobilité réduite et le rafraîchissement des peintures. L'éclairage et le mobilier ont également été remplacés. Ces travaux s'inscrivent dans la continuité des améliorations apportées les années précédentes à la gare d'Ans avec, en 2004, la mise en service de deux parkings entièrement rénovés. Dans le courant de l'année 2008 une passerelle (côté Liège) sera créée, reliant les installations existantes à un futur parking situé de l'autre côté des voies, dont la capacité sera de plus de 400 places.

Un Go Pass gratuit à 16 ans

Fin avril, le Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, Bruno Tuybens, a indiqué que tous les jeunes qui fêteront leurs seize ans recevront dorénavant un Go Pass gratuit. Dans le courant du mois de leur anniversaire, ils recevront un bon à échanger dans une gare de leur choix. Selon les statistiques, on compte en 2007 près de 130.000 jeunes âgés de 16 ans, ce qui fait un peu plus de 10.000 lettres envoyées par mois. Cette action est inscrite cette année au budget fédéral pour 2 millions d'euros et les crédits pourraient être adaptés par la suite en fonction du succès de la mesure.

TEC : bus de nuit

A l'instar de la Stib qui a mis en place le service de nuit « Noctis », les cinq TEC lanceront bientôt une expérience-pilote de service de nuit les week-ends. Dans un premier temps, de septembre 2007 à janvier 2008, deux services nocturnes seront organisés par chacun des TEC régionaux. Une première évaluation interviendra après cette période de six mois et les lignes les plus fréquentées seront alors pérennisées. La nouvelle a été annoncée le 22 mai dernier par le Ministre wallon des Transports, André Antoine, lors de son passage au congrès de l'Union Internationale du Transport Public à Helsinki. Lors de ce congrès, André Antoine a également annoncé une augmentation des relations interrégionale entre la Wallonie et la Flandre. Le gouvernement wallon a en effet dégagé 500.000 euros pour développer une ligne de bus Tournai-Mouscron-Courtrai et souhaite étendre l'expérience entre la Hesbaye et Tongres, Wavre et Leuven ainsi qu'entre Ath, Tubize et Hal.

Heureux les Suisses

Du 29 mai au 11 juin, les Suisses ont pu se prononcer en ligne sur le projet d'horaire 2008 des transports publics (trains, bus, bateaux et téléphériques). Sur le site officiel de l'Office Fédéral des Transports, les internautes ont ainsi pu consulter les modifications et soumettre des suggestions. Les autorités cantonales compétentes pour les transports en commun examineront les prises de position, les prendront en compte dans la mesure du possible et s'en serviront comme base de planification pour les années à venir. Un exemple à suivre !

Rapports annuels

Comme chaque année, le second trimestre a vu la publication des rapports du Médiateur et du Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB (CCU).

Alors qu'une forte augmentation avait déjà été enregistrée en 2005, le nombre de plaintes traitées par le Médiateur a augmenté, toutes catégories confondues, de 23,7% en 2006. C'est dans la catégorie « service » et plus particulièrement « les retards » que l'augmentation est la plus importante : le médiateur en a traité 75 % de plus qu'en 2005, ce qui corrobore bien le sentiment général des utilisateurs. Parmi les dossiers de plaintes les plus fréquents, figurent ensuite les titres de transports (avec notamment les Pass et les cartes train) et l'information.

Le Comité Consultatif des Usagers a, quant à lui, émis 32 avis en 2006, dont un seul à la demande des autorités. La plupart des réponses de la SNCB à ces avis sont décevantes, comme c'était malheureusement déjà le cas les années précédentes. Plus de la moitié des avis concernent l'accueil des voyageurs sur les quais des gares et particulièrement dans les petites gares, où il se révèle souvent insuffisant (signalétique trop sommaire, mauvais confort d'attente, sécurité aléatoire, ...). Le Comité s'est également penché sur les retards (tout comme le médiateur, il plaide pour une nouvelle méthode de calcul de la ponctualité reflétant mieux la perception des clients sur le terrain), la tarification des relations transfrontalières (jugée excessive), l'avenir des lignes rurales et le démantèlement des lignes inexploitées.

Les rapports du Médiateur et du Comité peuvent être consultés sur notre site internet, www.actp.be.

De Lijn : montée par l'avant

Depuis le 14 mai dernier, De Lijn impose la montée par l'avant sur treize lignes de bus. La mesure vise à améliorer le sentiment de sécurité et à lutter contre la fraude. La montée par l'avant a déjà montré son efficacité en la matière puisque, selon une étude internationale, elle divise par trois le nombre de resquilleurs. Depuis son introduction sur le réseau TEC en 2005, le REB a entraîné une hausse significative des recettes (on parle de 30%) et une réelle satisfaction de la clientèle de voir libérer les bus de ceux qui ne paient pas.

Plaque d'immatriculation contre abonnement

Voici un an, le Ministre André Antoine présentait les modalités pratiques de l'échange de la plaque d'immatriculation d'une voiture familiale contre un abonnement TEC. Cette formule qui est passée, depuis le mois d'avril, de 1 an à 2 ans de gratuité, s'accompagne désormais de réduction sur les coûts des voitures partagées suite à un accord conclu avec la société Cambio.

Toute personne, en remettant à la DIV une plaque d'immatriculation existant depuis au moins 6 mois, peut bénéficier soit pour elle-même, soit pour un membre au choix de sa famille d'un abonnement libre-parcours sur tout le réseau TEC. L'abonnement est délivré pour une première période de douze mois puis automatiquement renouvelé pour une nouvelle période de douze mois. En contrepartie, chaque membre de la famille du demandeur s'engage, pendant la validité de l'abonnement gratuit, à ne pas demander un nouveau numéro de plaque.

Infos par SMS

Du 1^{er} avril au 31 mai 2007, le TEC Charleroi a testé un projet consistant à informer, via SMS, tout voyageur souhaitant obtenir davantage d'information sur son parcours tant en situation « normale » qu'en cas de perturbations. Durant cette période, les clients pouvaient envoyer un sms au tarif classique afin de recevoir gratuitement l'information désirée sur leur GSM. Après évaluation, ce projet pourrait définitivement être appliqué dès l'été 2007.

Desserte des Lacs de L'Eau d'Heure

L'expérience de desserte des Lacs ayant été un succès en 2006, elle est réitérée cette année avec, en plus du transport 7 jours sur 7 en juillet et en août, deux nouveautés. D'une part une navette pour les mois de mai et juin durant les week-ends et jours fériés, ainsi qu'en semaine sur réservation et d'autre part, la mise sur le marché d'un ticket B-Excursion depuis toutes gares belges. Toutes les informations concernant les horaires et les tarifs sont disponibles sur notre site internet, www.actp.be ou sur www.infotec.be.

TEC Brabant wallon : bus gratuits

Du 1^{er} au 30 juin, le TEC Brabant wallon offre la gratuité sur les lignes 14 et 15. L'objectif est de lancer ces nouvelles liaisons intra-communales proposant deux boucles qui desservent aux heures de pointe soit la gare de Rixensart, soit la gare de Genval. Le projet, considéré comme une expérience pilote, est cofinancé par le TEC Brabant wallon et la commune concernée.

Billet Euregio

A l'occasion de la prochaine augmentation de 13,50 € à 14€, le 10 juin prochain, du billet Euregio, la SNCB vient de republier les conditions d'utilisation de cette formule. On retrouve hélas dans ce document officiel l'habituelle myriade d'erreurs et d'approximations si caractéristique de la SNCB : l'IC A Oostende - Köln circule toujours au-delà d'Aachen et le billet Euregio n'y est pas valable, les bus du Limbourg néerlandais sont toujours exploités par Hermes et il y circule toujours des services Interliner ! Le plus gag est la mention des jours fériés luxembourgeois parmi ceux lors desquels le billet Euregio est valable pour 2 personnes !

benoitv

le 26-04-07 sur notre forum

Démontage d'anciennes voies ferrées

Pour ceux qui suivent l'actualité; le gouvernement wallon a voté 82 mesures contre le réchauffement planétaire. Bravo et merci pour ... n'avoir aucunement pris en compte les transports publics par rail !

Depuis la fin novembre 2006, presque toutes les lignes hors service wallonnes ont été mises en adjudication pour démontage, si bien que presque toutes sont démolies, et ce, dans l'indifférence la plus complète et surtout des responsables wallon, alors qu'un potentiel existait ou pouvait exister. Ces lignes sont : la ligne 141 (Court-st-Etienne - Genappe), la ligne 48 (Raeren - Wevercée), la ligne 45A (Wévercée - frontière allemande) ; la ligne 45 (Trois Ponts - Malmédy - Wévercée), la ligne 147 (biff. Ligny-Sombreffe), la ligne 150 (Aisemont-Mettet-Anhée), la ligne 109 (biff. Cuesmes - Harmignies) et, en projet, la ligne 86 (Leuze en Ht - Frasnes lez Anvains - Rennais/Ronse).

Ce certainement en vue de la création de réseau Ravel... donc : à vos bicyclettes ...

Fromont

le 25-03-07 sur notre forum

Voir une ligne de chemin de fer être déferrée, c'est en effet mourir un peu. Mais on peut comprendre les motivations de la SNCB. Au prix de l'acier à l'heure actuelle, revendre des rails non utilisés rapporte un certain profit et c'est plus rentable que de les laisser rouiller sur place jusqu'à disparition complète. Il vaut mieux que cet acier serve à nouveau.

D'autre part, les lignes en question, dans l'état où elles se trouvent, ne sont plus aptes à supporter un trafic important en toute sécurité. Si on veut un jour revoir rouler des trains sur ces lignes, il faut totalement les remettre à un niveau de sécurité actuel et rénover totalement les voies pour que les trains roulent tout de même plus vite que 20km/h. Renouveler les voies, cela signifie d'abord enlever les anciennes et en placer des nouvelles. Infrabel a donc, ici, déjà réalisé la moitié du travail. Le plus important est de conserver le tracé intact afin que, lorsque le besoin se fera sentir et/ou lorsque la volonté politique sera là, il soit possible de reconstruire rapidement la voie et de faire à nouveau rouler un train. Dans ce contexte de réchauffement climatique, de pénurie croissante de pétrole et de congestion du trafic routier, je crois que ces reconstructions de lignes seront bien vite envisagées, car, de fait, le chemin de fer est quasiment la seule alternative qui se présente à nous pour remplacer le roi camion et la reine voiture.

Pierre ROLAND

le 12-04-07 sur notre forum

Ponctualité des trains

Je me suis vraiment déçu par la ponctualité des trains. Je prends le train tous les jours et ce qui m'énerve le plus c'est de commencer ma journée avec un train en retard. J'ai appris il n'y a pas longtemps qu'il existait un document à remplir par le navetteur quand un train était en retard. Si le nombre de train en retard dépasse 25 sur un semestre on est remboursé d'un certain montant. Le terme train en retard me fait un peu rire. Car pour la SNCB on ne peut indiquer sur ce papier que les trains qui ont plus de 15 min de retard. La SNCB fait donc tout pour ne pas dépasser ce délai. Pour moi 5 min de retard c'est déjà de trop surtout lorsque cela arrive deux à trois fois sur la semaine ! Aussi il parle que lorsqu'une grève est annoncée longtemps à l'avance je ne dois pas l'indiquer sur le papier. Mais moi je suis désolé, s'il y a grève, je dois prendre ma voiture pour aller travailler et mon employeur ne me rembourse pas plus ! Pour moi une grève est à considérer comme retard avec ou sans avertissement ! Je ne sais pas ce que vous en pensez. Je suis peut être un peu directe mais je trouve que l'on pourrait un peu améliorer la chose.

alex

le 21-03-07 sur notre forum