

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 ordinaire** : 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.

SOMMAIRE

La gare de Ciney	2-3
Infrabel teste la LGV vers l'Allemagne	4-5
Enquête de ponctualité : les résultats	6-7
La réouverture du point d'arrêt d'Hergenrath	8
Busworld 2007	9-11
Bus propres : rêve ou réalité ?	12
En bref	13-14
Courrier des lecteurs	15
Bulletin d'adhésion	16



Gare de Namur (06-12 à 18h15) : le tableau des départs affiche 7 retards pour 17 trains ! © ACTP

Enquête de ponctualité : les résultats

L'enquête sur la ponctualité des voyageurs SNCB que nous présentions dans le précédent numéro de l'actp-Info a été une pleine réussite. L'ACTP et son homologue flamand, le BTTB, ont reçu plus de 10.000 formulaires dûment complétés ainsi que de nombreux témoignages pour lesquels nous remercions leurs auteurs. Ce succès témoigne de l'intérêt majeur que les clients de la SNCB portent à la ponctualité.

Le dépouillement a permis de mettre en évidence des résultats très intéressants. Les chiffres les plus importants à retenir sont les suivants :

- 65% des participants ont subi un retard d'au moins 5 minutes ;
- 20% des voyageurs devant emprunter une correspondance ont manqué celle-ci ;
- le retard moyen est de 9,7 minutes.

Vous trouverez une analyse détaillée en pages 6 et 7.

Infrabel et la SNCB ont aussi pris le problème de la ponctualité à bras le corps. Les responsables ont décidé de mettre en œuvre des mesures pour mieux évaluer l'ampleur des retards et pour en identifier les causes. Ces différentes mesures ont été présentées aux associations d'usagers lors de tables rondes. Elles tiennent compte des remarques formulées de longue date par l'ACTP et le BTTB. De nouvelles statistiques seront (et sont déjà pour certaines) publiées chaque trimestre à partir de janvier 2008 et des mesures d'amélioration de l'infrastructure et de l'exploitation seront mises en œuvre. Vous trouverez en page 6 le détail des actions proposées. L'ACTP restera attentive à leur évolution.



Le Midibus Solaris au salon Busworld 2007 : mais à quoi pensent donc les constructeurs ?

© Cédric PONCELET



L'ACTP vous souhaite de joyeuses fêtes et une année 2008 pleine de satisfaction en matière de mobilité !

La gare de Ciney



La gare de Ciney fut inaugurée le 1^{er} mai 1858, 15 jours avant la mise en service de la 1^{ère} portion de la ligne 162. 150 ans séparent ces 2 images.

A peine descendu du train, un détail attire directement le regard : la taille du parking de la gare où sont rassemblés de nombreux véhicules. Située sur la ligne 162 Namur-Luxembourg, Ciney comptabilise, chaque jour, l'embarquement de près de 2500 personnes principalement en direction de la capitale wallonne. Mais Ciney c'est bien plus qu'un simple point d'embarquement. Avec ses 5500 emplois, 5000 élèves et ses 250 magasins, la ville représente un pôle d'attraction à elle seule. L'ACTP menant actuellement un état des lieux complet de la ligne 162, l'occasion était donc belle de faire le tour du propriétaire et d'observer de plus près les services proposés aux usagers. Petite visite guidée ...

LES ABORDS. Une bonne note peut être attribuée à la connexion train-bus. Le quai Tec 1 est situé le long du bâtiment voyageurs et débouche sur la gare des bus où se succèdent les quatre autres quais. Ceux-ci sont, pour la plupart, munis d'abris et de sièges. On constate également la présence d'aribus pour l'ensemble des arrêts. On déplorera, en revanche, le manque d'information dans les abris ainsi que la mauvaise visibilité des horaires, voire leur absence totale. Notons que le quai de débarquement est situé sur le trottoir juste en face de la gare et qu'un passage pour piétons y garantit un accès sécurisé.

Un vaste parking gratuit de 260 places est à la disposition des automobilistes. Six emplacements sont réservés aux personnes à mobilité réduite. Les deux roues disposent quant à eux d'un parking couvert gratuit. Comme autres facilités, mentionnons encore les taxis (renseignés dès les couloir sous voies), une boîte aux lettres et plusieurs commerces et restaurants à proximité de la gare.

LE BATIMENT VOYAGEURS. Malgré sa petite taille, la gare de Ciney présente un ensemble de caractéristiques intéressantes. La principale réside sans nul doute dans l'information TEC qu'elle met à disposition de ses clients. A proximité des guichets SNCB, on trouve un présentoir comprenant les horaires des différentes lignes qui desservent la gare. Selon nous, cette démarche devrait être généralisée à l'ensemble des gares présentant une connexion train-bus.

Agréable, propre et lumineuse, la gare comprend deux guichets, une vingtaine de sièges, des toilettes publiques, des distributeurs de boissons fraîches et d'en-cas, un téléphone, des consignes bagages automatiques, une librairie et un buffet. Les heures d'ouverture de ces derniers sont malheureusement peu étendues.

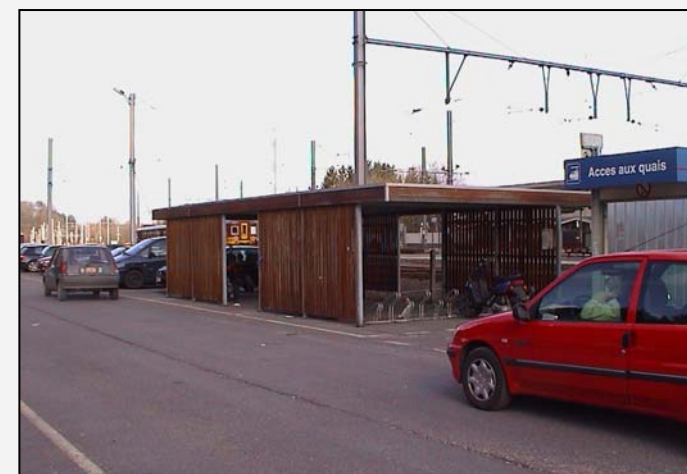


Quai TEC 1

© ACTP



Quais TEC 2, 3, 4 et 5 en enfilade et en dents de scie © ACTP



Parking vélos

© ACTP



En matière d'information TEC, le meilleur côtoie le pire. Dans la salle des guichets, un présentoir reprenant les dépliant horaires des bus desservant la gare est mis à disposition des voyageurs. Par contre, à l'extérieur, l'information est inexistante dans les abris et certains tambours sont particulièrement mal disposés. © ACTP



LE COULOIR SOUS VOIES. L'accès aux quais se fait par un couloir sous voies dont nous avons apprécié la propreté et la qualité de l'éclairage. Les informations mises à la disposition des clients sont multiples : affiches jaunes comprenant les horaires, destinations possibles avec la key-card, pictogrammes mentionnant les divers services proposés. Les deux extrémités du couloir débouchent sur la gare, les quais TEC et les taxis d'un côté et sur les parkings gratuits pour vélos et voitures de l'autre. Il est possible de se rendre sur les quais par des escalators montants ou des escaliers munis de goulottes pour les cyclistes.

Le chemin de fer du Bocq

En été, la gare de Ciney accueille de nombreux touristes. Elle est le point de départ du Chemin de Fer du Bocq qui parcourt la vallée entre Ciney et Purnode via l'ancienne ligne 128. C'est il y a un peu plus d'un siècle que la ligne 128 reliant Ciney et Yvoir voit le jour. Son inscription dans la vallée du Bocq et ses nombreuses œuvres d'art lui permettent d'accéder rapidement au rang des plus belles sections du chemin de fer belge. Le 7 novembre 1983, la fermeture définitive de la ligne est toutefois prononcée en raison d'un déficit d'exploitation. Il faudra pratiquement patienter dix années pour assister à sa remise en service par l'asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Aidée par des bénévoles, elle procède au débroussaillage de la section Ciney-Dorinne pour y faire circuler de vieux autorails à partir de 1992. Depuis 1999, une exploitation hebdomadaire est organisée tous les dimanches et jours fériés de juin à octobre.

Plus d'infos : www.cfbcq.be



Photo : Laurent Joseph

Infrabel teste la ligne à grande vitesse vers l'Allemagne

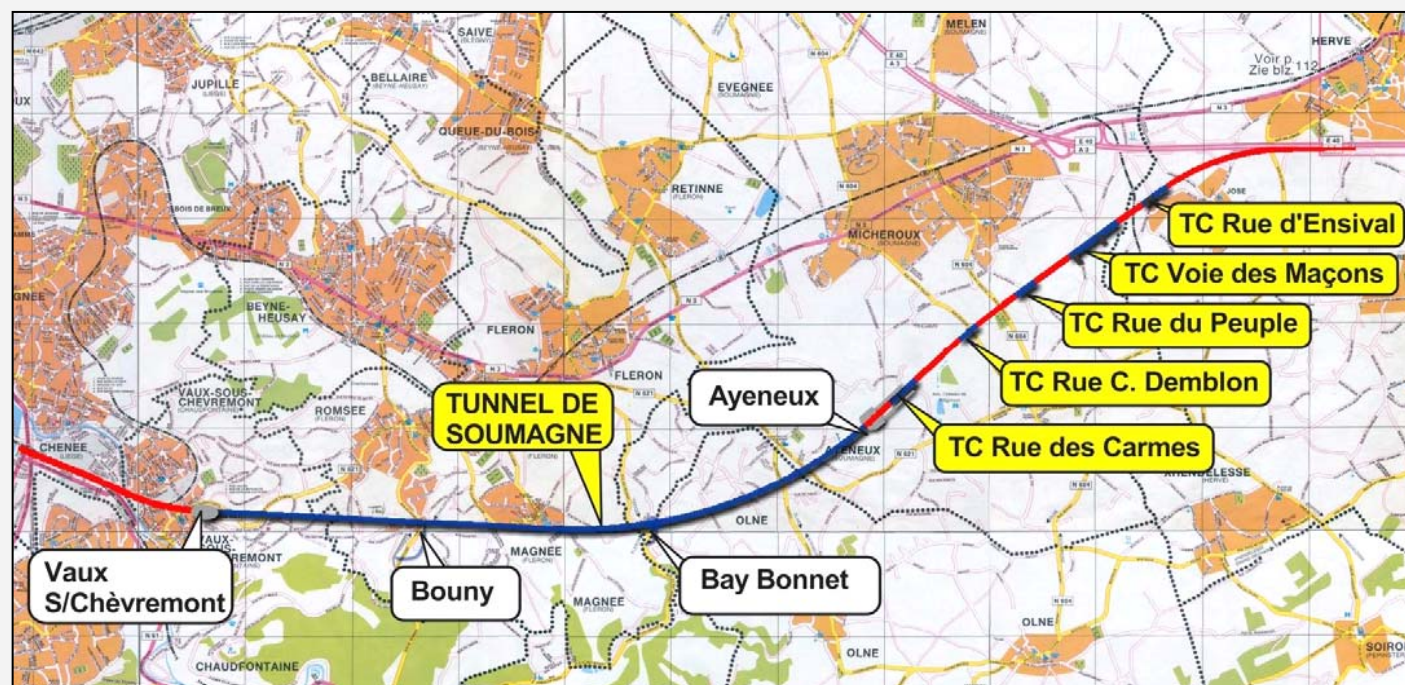
Du 1^{er} au 19 octobre, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a réalisé une série de tests sur la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) reliant Liège (Chênée) à la frontière allemande (Walhorn). Une rame classique a effectué plusieurs allers-retours par jour le long de la LGV 3 à la vitesse maximale, retenue pour la ligne, augmentée de 10%. Pour l'occasion, une des voitures du train avait été aménagée en laboratoire et les sièges remplacés par des ordinateurs. Différents points ont été étudiés. En voici un aperçu.

Le comportement de la voie. Dans un premier temps, Infrabel s'est attaché à vérifier de manière précise les critères de sécurité et de confort du voyageur. En terme de sécurité, il s'agissait d'analyser le comportement de la voie : lorsqu'on roule à la vitesse imposée, reste-t-elle toujours bien en place ? Les observations ont permis de constater que les normes étaient respectées. Les opérateurs se sont penchés sur le cas de nombreux ouvrages d'art que compte la ligne. Ils ont notamment mesuré les contraintes que subissaient les viaducs et ponts aux passages des trains. Tous les cas de figure ont été envisagés (accélération, freinage, freinage d'urgence,...). Les déformations enregistrées, de l'ordre de quelques millimètres restent dans les normes.

Le confort intérieur. Au-delà de la sécurité, l'établissement de normes d'accélération, de vitesse, ... contribue également au confort du client. Celui-ci doit pouvoir passer un agréable voyage : il ne doit pas être secoué et, dans le même ordre d'idée, la tasse de café qu'il aurait déposée sur la table ne doit pas se déplacer. Lorsqu'un convoi pénètre à grande vitesse dans un tunnel, il crée une surpression, espèce d'onde de choc, dont les effets éventuels sur les personnes ont été évalués. Grâce à la présence de portes de compartimentage, les voyageurs ne ressentent aucun effet. Seule l'ouverture des portes intérieures peut induire une légère gêne au niveau des oreilles de certains voyageurs.



Intérieur d'une rame Thalys lors des tests © SNCB-Holding



Plan de la LGV 3 (TC = tranchée couverte)

Pression dans le tunnel. Il était également essentiel de vérifier que la variation de pression dans le tunnel est sans danger pour les ouvriers ou pour les personnes qui pourraient s'y trouver. Les tests ont été effectués sur mannequin muni de capteurs et placé dans le tunnel. Aucun danger particulier n'a été mis en évidence. En revanche, ces essais ont permis de constater que la manœuvre des portes des issues de secours situées au milieu du tunnel peut être délicate au passage d'un train.

Normes acoustiques. Le développement de la ligne à grande vitesse Chênée-Walhorn ne peut causer préjudice aux riverains. Comme souvent, lorsqu'ils sont confrontés à des projets d'une telle envergure, les habitants émettent de sérieuses réserves, craignant pour leur qualité de vie. Infrabel a tenu à les rassurer et les chiffres obtenus lors des tests sont inférieurs aux normes de bruit fixées par la Région wallonne.

L'exploitation. Restait à solutionner le problème de signalisation. Du côté allemand, le poste de contrôle d'Aachen a été supprimé ; c'est dorénavant celui de Duisburg qui s'occupe de la gestion du trafic sur le

réseau allemand et ce, évidemment, exclusivement en langue allemande. Il était donc impératif de trouver un poste belge dont les opérateurs pouvaient assurer une bonne communication en allemand. Celui de Welkenraedt n'étant plus en service, c'est Verviers qui s'est logiquement imposé. Déjà responsable de la ligne 37, la cabine de Verviers aura pour mission de commander, la nouvelle LGV depuis Angleur jusqu'à la frontière.

Et le futur ? Les caténaires, pantographes et le GSM-R (version ferroviaire du GSM) ont également été testés. Avec succès. La LGV longue de 36 kilomètres reliant Liège à la frontière allemande est prête à accueillir des trains et faire de Liège un nœud ferroviaire entre la France, Bruxelles et l'Allemagne. Les temps de parcours entre Bruxelles-Cologne et Bruxelles-Francfort devraient d'ailleurs diminuer de quelques 40 minutes. Si le tableau semble idyllique, la réalité est sensiblement différente puisqu'on ne devrait pas voir de train sur la ligne avant de nombreux mois. En cause : une incompatibilité entre les systèmes de signalisation à bord des convois et les systèmes de signalisation au sol. Eu égard aux quelques 830 millions d'euros investis dans le projet, cette situation est pour le moins surprenante.



Le viaduc de Prester (commune de Raeren) à l'extrémité est de la ligne

© SNCB-Holding

Enquête de ponctualité : trop de voyageurs en retard

Les résultats de l'enquête de ponctualité menée par L'ACTP et le Bond van Trein, Tram en Busgebruikers (BTTB) auprès des clients de la SNCB du 1^{er} au 31 octobre 2007 ont été présentés le 30 novembre dernier lors d'une conférence de presse à Bruxelles. Ils révèlent une ponctualité en net recul : 65% des 10.700 voyages enregistrés ont connu un retard.

Après l'action menée par le BTTB du 18 septembre au 31 octobre 2006, c'est la deuxième fois qu'une enquête de ponctualité était organisée par les clients du rail eux-mêmes. Cette année, l'action a été un véritable succès avec 10.707 voyages enregistrés, soit 67% de plus qu'en 2006 (6.400 formulaires). La plupart des participants ont enregistré systématiquement l'ensemble de leurs déplacements et pas seulement les voyages pour lesquels ils ont subi un retard assurant ainsi à l'enquête une bonne représentativité.

65% des participants ont, à l'arrivée, un retard d'au moins 5 minutes. Ce pourcentage élevé par rapport aux résultats de 2006 (41%) s'explique, en partie seulement, par des actions de grève (notamment le 26 octobre) et des vols de caténaires. Augmentation du nombre de voyageurs en retard mais aussi de la durée des retards : le retard moyen est de 9,7 minutes contre 5,7 minutes en 2006. Aux heures de pointe, le retard moyen dépasse même les 10 minutes. Ce sont surtout les voyageurs effectuant une ou plusieurs correspondance(s) qui sont lésés puisqu'ils manquent celle(s)-ci dans plus de 20% des cas.

L'enquête a également révélé une ponctualité particulièrement mauvaise sur les liaisons Turnhout-Bruxelles, Luxembourg-Bruxelles et Charleroi-Bruxelles. Sur les lignes Anvers-Bruxelles et Luxembourg-Bruxelles, des trains ont régulièrement été supprimés.

Les résultats de l'enquête diffèrent sensiblement des statistiques de ponctualité présentées par Infrabel qui enregistre la ponctualité des trains et non celle des voyageurs. Infrabel comptabilise de la même manière un train vide en heure creuse et un train bondé à l'heure de pointe : les retards ne sont donc pas pondérés en fonction du nombre de voyageurs ayant subi un préjudice. Cette situation est aggravée par le fait que les convois circulant en heures de pointe sont généralement moins ponctuels. Par ailleurs, les chiffres d'Infrabel ne tiennent pas compte des retards enregistrés dans les gares (ou points d'arrêt) intermédiaires, des correspondances ratées et des trains supprimés.

Infrabel et la SNCB à l'écoute

Pour le 1^{er} semestre 2007, Infrabel a publié, outre les statistiques classiques, des nouvelles informations qui permettent de mieux refléter la réalité des voyageurs :

- La ponctualité en heures de pointe, en heures creuses et le weekend. Sans surprise, cette statistique révèle que les pointes du matin et du soir sont les moments les plus critiques. La pointe matinale est particulièrement mauvaise sur la ligne Namur Bruxelles (79,9 %) tandis que le meilleur score en heure de pointe revient à la ligne Mons-Bruxelles (94,3% pour la pointe du soir).
- La ponctualité des 10 grandes lignes à l'arrivée à Bruxelles. Anvers-Bruxelles est la plus mauvaise ligne (86,7%). La meilleure ligne est Mons-Bruxelles avec 95,1%.
- La ponctualité suivant le type de train. Les trains L sont les plus réguliers (92,2%), ce qui n'est pas étonnant vu la détente importante de leurs horaires. Les IC par contre ne réalisent qu'un score de 84,4%.
- La ponctualité des grandes relations : la plus mauvaise est la dorsale wallonne (79,3%), la meilleure est Schaerbeek-Mouscron (86,5%).

A partir de 2008, Infrabel prévoit :

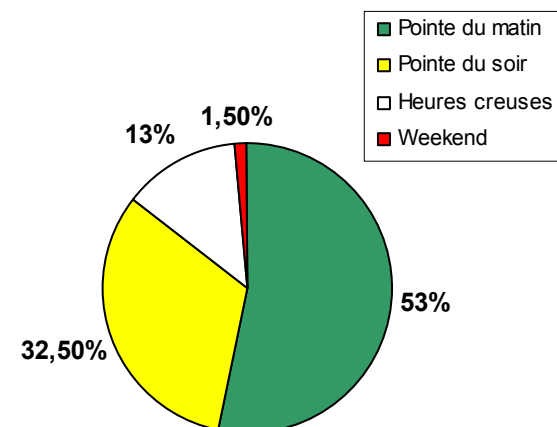
- Des statistiques des retards dans les grandes gares. On sait déjà que pour 2007, Namur est la plus mal lotie (84,5 %), la meilleure réalisant un score de 91,3% (première gare Bruxelloise)
- De relever les retards aux nœuds importants du réseau, alors qu'actuellement ils ne le sont qu'au terminus et/ou à l'entrée à Bruxelles ;
- D'attribuer un coefficient aux trains, suivant leur occupation supposée.
- De publier le taux de correspondances réussies.

Quant aux mesures qui seront prises pour améliorer la ponctualité, on relève des actions à court, moyen et long terme : remplacement de caténaires (cause fréquente de retards importants), mise en place d'équipes d'intervention rapide, ...

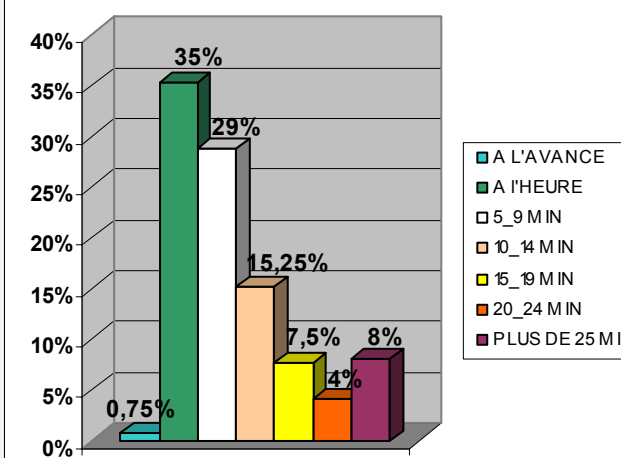
L'opérateur SNCB, promet entre autres :

- un meilleur contrôle du déroulement du trafic ;
- des rappels de formation du personnel plus fréquents.

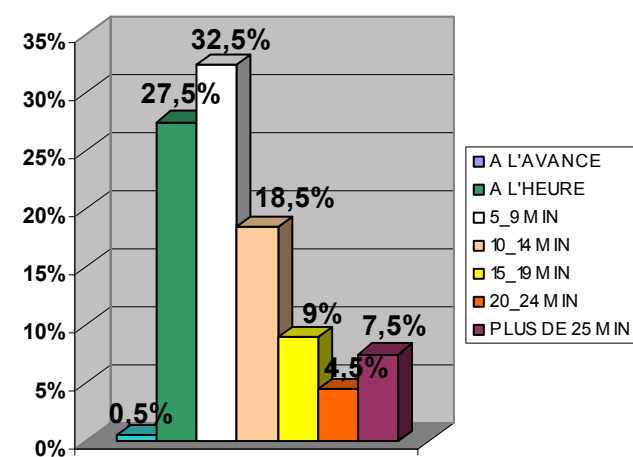
Répartition temporelle des déplacements



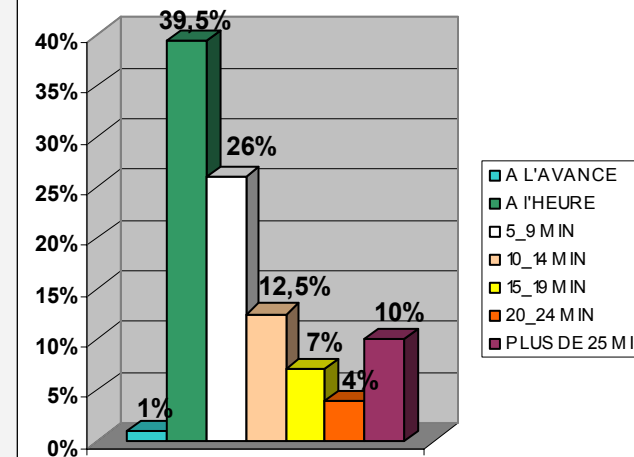
Retards : vue d'ensemble



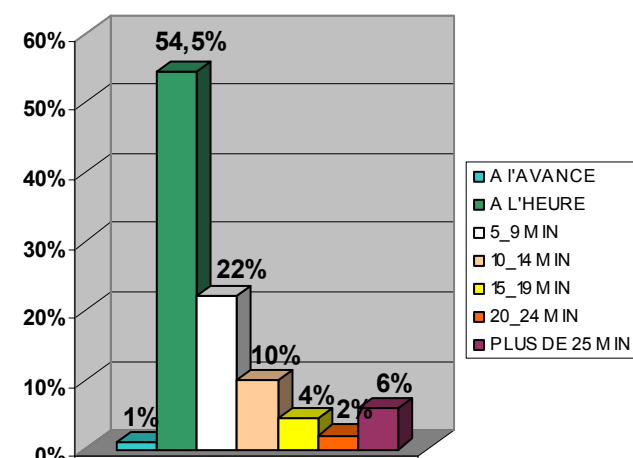
Retards : pointe du matin



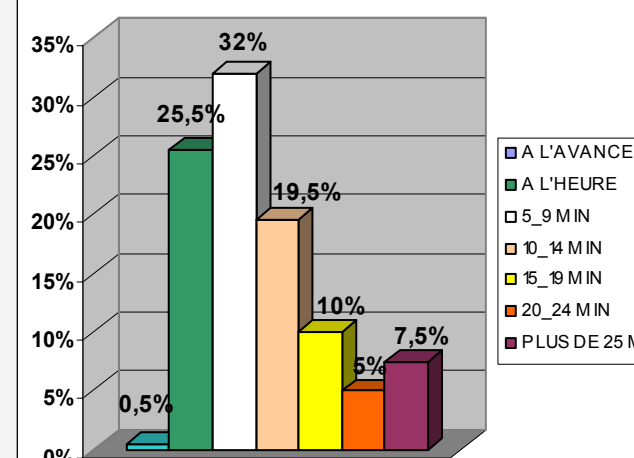
Retards : pointe du soir



Retards : heures creuses



Retards vers Bruxelles (pointe du matin)



La réouverture d'Hergenrath

Depuis le 9 décembre, date de mise en service des nouveaux horaires, le point d'arrêt d'Hergenrath, situé à moins d'un kilomètre de la frontière allemande, est à nouveau en service sur la ligne 37 (Liège-Aachen). Il avait été fermé au trafic voyageurs le 1^{er} juin 1988.

Dans un premier temps, le point d'arrêt sera exploité avec un seul quai de 130 mètres. Le second quai sera accessible au printemps 2008. A terme, chaque quai comportera un abri, des sièges et sera équipé de dalles podotactiles pour les personnes malvoyantes, ainsi que d'éclairage et de l'équipement sonore. Deux parkings, de 21 et 27 places, seront également aménagés. Les travaux représentent un budget de 425.000 euros (240.000 euros à charge d'Infrabel, le reste étant financé par Interreg, fonds européen visant à promouvoir des projets transfrontaliers).

Pour les voyageurs occasionnels, le prix du billet aller-retour Hergenrath-Aachen en 2^{ème} classe est de 4,40€. Pour les voyageurs réguliers, la carte-train revient à 20€ pour une semaine et à 60€ pour un mois.

Susceptible de capter les navetteurs transfrontaliers qui devaient précédemment embarquer à Welkenraedt pour se rendre à Aachen, l'arrêt d'Hergenrath ne sera desservi que par une vingtaine de trains par jour. Espérons que cette réouverture sera suivie, dans un avenir proche, d'une amélioration de la relation IRq Liège-Aachen actuellement bi-horaire et assurée, la plupart du temps, avec du matériel non rénové.



Le 9 décembre 2007, près de 20 ans après sa fermeture, le point d'arrêt d'Hergenrath est rouvert au trafic voyageurs. L'exploitation avec un seul quai jusqu'au printemps 2008 ne pose aucun problème puisque l'entrée à Aachen doit se faire à voie unique en raison du nouveau tunnel du Busch (voir ci-contre). © ACTP



L'unique quai de 130 actuellement en exploitation est entièrement équipé. Deux regrets toutefois : l'absence de siège sous abris et les plaques de dénomination qui ne sont pas disposées en oblique.

© ACTP

Le tunnel du Busch

En cette fin 2007, les choses bougent décidément sur la ligne Liège-Aachen. Côté allemand cette fois, le nouveau tunnel du Busch a été inauguré le 23 novembre dernier. Cette nouvelle galerie de 711 mètres à voie unique peut être parcourue à 160km/h. L'ancien tunnel à double voie, où la vitesse était limitée à 40km/h, sera quant à lui transformé en tunnel à voie unique dans les années à venir. Le « goulot » actuel sera alors supprimé et après la modernisation du tronçon entre Aachen et Düren (fin de travaux prévue pour 2012), la ligne Bruxelles-Cologne sera totalement adaptée à la grande vitesse.



Photo : Michaël Jaspers

Busworld 2007

Evénement de taille rassemblant plus de 350 exposants sur une surface de 50.000 m², Busworld 2007, le 19^{ème} salon biennuel du bus et du car s'est tenu du 19 au 24 octobre au Palais des Expositions de Courtrai.

Au rayon des nouveautés, les visiteurs ont pu découvrir le premier Irisbus Citelis en livrée TEC et le Lion's City du constructeur MAN dont les premiers exemplaires belges ont été mis en service le 12 novembre dernier. Au niveau des bus propres, Solaris, constructeur polonais, exposait un Urbino 12 fonctionnant au gaz naturel comprimé (CNG) ainsi qu'un Urbino 18 (véhicule articulé) hybride.

Largement représenté, notre constructeur national Vanhool exposait quant à lui son bus à hydrogène testé par De Lijn (voir aCtp Info avril-juin 2007, p.12). Côté carburant classique, les normes Euro 4, Euro 5 et EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles) sont désormais incontournables.

Autre nouveauté cette année, après le lancement de Busworld TV lors de l'édition précédente (voir aCtp Info octobre-déc. 2005, p.20), les organisateurs ont mis sur pied un forum de discussion sur l'actualité bus et car dans le monde entier (<http://www.busworld.org/forum>).

Le rendez-vous est déjà pris du 16 au 21 octobre 2009 pour la 20^{ème} édition.

Van Hool

Le constructeur flamand Van Hool, qui fêtait son 60^{ème} anniversaire, exposait un bus de chaque région du pays : un New AG 300 en livrée TEC (les TEC ont commandé 31 exemplaires de cet autobus articulé. 21 sont destinés au TEC Liège-Verviers et 10 au TEC Liège-Hainaut), un New A 360 en livrée De Lijn et un New A 330 aux couleurs de la Stib.

Le bus à hydrogène exploité par De Lijn depuis le 18 juin dernier était aussi présent sur le stand. 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 davantage de place aux voyageurs. Résultat : une autonomie de 350km avec 40kg d'hydrogène et 104 places disponibles. Ce bus se distingue des véhicules classiques par son essieu arrière additionnel et par sa grande calotte sur le toit.

Van Hool exposait également le seul trolleybus du salon : un New A 330 T destiné à la ville de Lecce en Italie.



Le New AG 300 aux couleurs TEC
Photo : zone01



L'intérieur du New A 360 en livrée De Lijn. Si le confort des sièges laisse à désirer dans les bus Van Hool commandés par les TEC et la Stib, les clients de De Lijn bénéficient quant à eux de sièges épais. Un exemple à suivre.

© ACTP



Le Van Hool A 330 Fuel Cell, bus à hydrogène

© ACTP



Le New A 330 de la Stib était équipé d'un valideur MoBIB. Fonctionnant avec une carte à puce destinée à remplacer les anciens titres de transport, ce système sera progressivement installé à chaque entrée de station de métro, dans les trams et à bord des bus. Il suffit de passer la carte à proximité de la zone de validation pour enregistrer son trajet. L'écran permet quant à lui d'afficher toutes les informations contenues sur la carte.

© ACTP

Irisbus

Chez le constructeur Irisbus, c'est surtout le Citelis aux couleurs des TEC qui a retenu notre attention. Les premières livraisons des 169 nouveaux Irisbus Citelis commandés par la SRWT sont attendues dans les semaines à venir. 116 exemplaires seront affectés au TEC Liège-Verviers, 39 au TEC Charleroi et 14 au TEC Namur-Luxembourg.

Le Citelis succède à l'Agora avec lequel il présente de nombreuses similitudes. Une nouveauté de taille toutefois : le moteur Euro 5 qui permet de réduire fortement les émissions (oxyde d'azote, monoxyde de carbone et particules).

On peut s'étonner que ces nouveaux Irisbus soient équipés de rampes d'accès manuelles et non de lames automatiques (à l'exception de la ligne 5 des TEC Namur-Luxembourg et de la ligne 6 des TEC Charleroi). Le système manuel est en effet inadapté puisqu'il nécessite une lourde manipulation imposant aux chauffeurs de quitter leur poste de conduite.



L'Irisbus Citelis en livrée TEC
© ACTP

VDL

Le constructeur néerlandais VDL présentait son nouvel autobus urbain, le Citea. De capacité (27 à 32 places assises selon le nombre de portes) et de dimension (12 mètres de long pour 2,55 mètres de large) classiques, ce bus présente un plancher bas et plat sur toute sa longueur.

Développé par la société APTS, filiale du groupe VDL, le Phileas était également exposé. Ce bus à haut niveau de service (BHNS) guidé au sol par des aimants et équipé de moteurs thermique et électrique est déjà en service depuis juillet 2004 à Eindhoven. Il roulera bientôt à Douai sur une nouvelle ligne de 12km opérationnelle courant 2008.



Le Citea de VDL
© ACTP



Après Eindhoven où il effectue les liaisons entre la gare et l'aéroport, le Phileas roulera bientôt à Douai.
Photo : Mauritz Vink

Busworld 2007 (suite)

Solaris



Un Solaris Urbino 12 roulant au CNG (gaz naturel comprimé)
© ACTP



Solaris exposait aussi cet Urbino 18 hybride. Ce bus articulé roule principalement en Allemagne mais aussi à Lenzburg en Suisse. S'il permet une économie de carburant de l'ordre de 20%, son prix d'achat est deux fois supérieur à celui d'un véhicule ordinaire.
© ACTP

MAN



En matière d'autobus urbains, le constructeur MAN a longtemps été absent du marché belge. L'apparition du Lion's City sur le réseau belge est donc une nouveauté. Dix véhicules ont été vendus à des exploitants privés flamands roulant pour le compte de De Lijn et deux en Wallonie. Les premiers exemplaires sont entrés en service le 12 novembre dernier sur les deux nouvelles lignes du projet START entre Leuven et l'aéroport de Bruxelles-national. Primé à de nombreuses reprises (notamment élu « Bus of the Year 2005 »), le Lion's City se décline en de nombreuses versions : articulé (Lion's City G ou GL), suburbain (Lion's City Ü), version compacte (Lion's City M), diesel ou gaz naturel, moteur vertical ou horizontal.
© ACTP

Accessibilité : un goût de trop peu

(extrait de la Newsletter de GAMAH - Novembre 2006)

Quoi de neuf dans le monde des bus ? Manifestement, pas mal de choses ! Mais nous devrions plutôt dire, quoi de neuf dans le monde du bus accessible ? Et là, il y a malheureusement moins de choses à raconter. Il est vrai que le visiteur moyennement averti que nous sommes s'est égaré entre les moteurs, rétroviseurs, pare-brise et autres tapis de sol. Pour se rendre compte finalement que, même si de plus en plus de fournisseurs intègrent la problématique PMR, il n'y a que peu d'innovations. Les rampes manuelles restent légion et quand rampes automatiques il y a, celles-ci disposent toutes du même système de sécurité. En effet, lors d'un contact avec un obstacle quelconque, la rampe se rétracte automatiquement pour éviter les accidents. Comme beaucoup le savent, ce système est souvent trop sensible. Or, souvent, il s'agit du seul équipement dont dispose un bus dit « accessible ».

Toutefois, la société Irisbus Iveco a beaucoup travaillé sur d'autres volets de l'accessibilité. Elle présentait un bus qui intègre la dimension vocale et visuelle en plus de l'accessibilité au chaisard. En effet, cette société propose des bus à plancher bas muni d'une rampe automatique et disposant d'un espace intérieur suffisant pour manœuvrer en chaise roulante. Chaque arrêt est annoncé sur écran et vocalement. De plus, lors de son arrivée à l'arrêt, un message vocal annonce le numéro de la ligne et la direction. Nous espérons que tous les concepteurs œuvreront dans ce sens pour que tous présentent des bus aussi bien équipés lors du prochain salon en 2009 !

Bus propres : rêve ou réalité ?

Les problèmes posés par la mobilité ne cessent de croître. En milieu urbain, la pollution de l'air et le bruit s'ajoutent aux embarras de circulation. Cette évolution a amené les pouvoirs publics, les transporteurs et les constructeurs à envisager des remèdes en proposant des bus plus respectueux de l'environnement et capables d'offrir un plus grand confort à la clientèle. La notion de bus propres a donc fait son apparition.

Si l'image du bus couronné d'un panache de fumée noire est heureusement révolue, le bus reste un pollueur insidieux. Certaines instances, dont l'UE, ont donc promulgué des réglementations. Parmi celles-ci, des normes concernent les moteurs. Ils devront à l'avenir respecter certaines limites d'émission de polluants : anhydride carbonique (gaz à effet de serre), CO², CO, HC (hydrocarbures imbrûlés), NOx (oxydes d'azote) et particules.

L'amélioration des moteurs thermiques peut porter sur :
Le combustible. Le diesel peut être désulfuré et on peut lui substituer un carburant d'origine végétale (biodiesel). L'essence (plus rarement utilisée dans les bus) peut être remplacée par l'éthanol, le méthanol, le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié (GPL). Ces substitutions n'amènent toutefois pas de réduction de CO². Le carburant classique peut aussi être remplacé par l'hydrogène. Cette filière a déjà fait l'objet de voitures prototypes. La combustion de l'hydrogène ne produit aucun polluant au niveau du véhicule (le seul résidu est de l'eau) mais la production d'hydrogène est source de pollution.

Les accessoires. Il s'agit de filtres pour microparticules, de catalyseurs pour CO et HC ou d'injecteurs d'additifs. Pour satisfaire aux normes les plus sévères, il est nécessaire de recourir à différents accessoires simultanément.

A côté de bus classiques améliorés, de nouvelles filières ont vu le jour. La chaîne traditionnelle de transmission : moteur-boîte-pont-roues est maintenant remise en cause par des chaînes hybrides où l'énergie cinétique provient de deux sources différentes. Un (parfois plusieurs) moteur électrique est adjoint au moteur thermique qu'il seconde ou auquel il se substitue dans certaines phases de fonctionnement (démarrage et freinage). L'énergie électrique provient de batteries alimentées par le moteur thermique, lequel tourne alors à un régime quasi constant et optimal : il ne connaît plus les variations de charge qui

peuvent altérer la combustion. Lors du freinage, l'énergie cinétique du véhicule est aussi récupérée pour la recharge des batteries. Cette filière, qui connaît deux variantes (série et parallèle¹) est déjà commercialisée et connaît un bel essor particulièrement en automobile (Toyota Prius, Honda Civic Hybrid). 1.500 bus hybrides roulent à New-York.

L'énergie électrique peut également provenir d'une pile à combustible. Dans ce cas, le moteur thermique disparaît et avec lui tous ses polluants. Mais si le combustible de la pile est l'hydrogène, la production de ce dernier peut être source importante de pollution.

Le bus 100% propre n'est donc pas pour demain mais le bus respectueux de l'atmosphère des villes existe. De nombreux exemplaires roulent déjà. Seules les municipalités déterminées et bien argentées consentent aux suppléments de prix de ces matériels.

Notons encore :

- *Si l'électricité est d'origine nucléaire, les polluants classiques sont fortement réduits, mais d'autres nuisances apparaissent (stockage de certains déchets).*
- *L'électricité d'origine éolienne ne pourra pas suffire à l'alimentation directe (trolleybus) ni indirecte (production d'hydrogène pour alimentation de moteurs ou de piles) d'une flotte importante de bus.*
- *L'éthanol ou le biodiesel, bien que générant moins de polluants divers génèrent tout autant de gaz à effet de serre, polluant principal. Si elles sont renouvelables, ces formes d'énergie ne sont donc pas la panacée. Qui plus est, soustraire des terres de culture à la production d'aliments pour les affecter à la production de carburants fait monter le prix des produits alimentaires (céréales notamment).*
- *L'hydrosol est une filière qui permet de produire de l'hydrogène à partir d'eau et d'énergie solaire. Elle est actuellement expérimentée (en Grèce) en laboratoire mais il semble que, si on parvient à atteindre un stade industriel, elle ne sera applicable que dans les pays jouissant d'un fort ensoleillement.*

¹ dans la filière série, il n'y a pas de boîte de vitesse, la souplesse et le confort sont donc meilleurs que dans la filière parallèle.

Ticket unique en 2010

Le 31 mai 2006, les ministres des Transports belges ont signé un protocole d'accord prévoyant l'intégration, d'ici 2010, des différents systèmes tarifaires proposés par les quatre sociétés de transport en commun (TEC, De Lijn, Stib, SNCB). Aujourd'hui, le projet semble en bonne voie puisque la création d'une nouvelle société baptisée Ubigo et chargée de gérer le titre de transport unique a fait l'objet d'un accord de principe déjà avalisé par les gouvernements flamands et wallons et par les conseils d'administration de De Lijn et de la SRWT. Pour des raisons de facilité et de sécurité, le futur billet unique devrait se présenter sous la forme d'une carte à puce dont la mise en place sera pilotée par Syntigo, la cellule informatique de la SNCB.

Train hybride

En octobre dernier, le premier train hybride au monde, l'AGC bibi de Bombardier (Autorail Grande Capacité bi-mode et bi-courant), est entré en service commercial en Champagne-Ardenne. La technologie bi-mode (électrique et diesel) et bi-courant (1.500 et 25.000 volts) confère à l'AGC bibi la possibilité de circuler sur l'ensemble du réseau ferroviaire français et d'optimiser le recours à l'alimentation électrique partout où elle est présente. Cette configuration permet de réaliser des économies d'énergie et d'envisager des trajets s'affranchissant des contraintes liées à l'infrastructure, et ce sans rupture de charge. En Champagne-Ardenne, le nouvel autorail sera exploité par la SNCF en particulier sur les lignes Paris-Troyes-Culmont et Culmont-St Didier - Vitry.

Le train Moscou-Paris reprend du service

Depuis le 11 décembre, la société des chemins de fer russes, la RJD, propose à ses passagers de gagner directement Paris depuis Moscou via Berlin en environ deux jours de voyage. La liaison, qui existait à l'époque soviétique, avait été fermée au début des années 1990 faute de moyens. A titre d'exemple, un aller-simple Moscou-Paris en 2^{ème} classe (c'est-à-dire dans un compartiment accueillant trois personnes) coûte 330 euros. Concrètement, sa réouverture se traduit par l'ajout, deux fois par semaine l'hiver et trois fois l'été, d'une voiture-lits au train qui relie Moscou à Berlin. Une fois à Berlin, cette voiture sera transféré lors d'une escale de plusieurs heures en queue du train qui opère Berlin-Paris. Cette escale, bien qu'elle permette de visiter trois grandes capitales en un seul voyage, risque certainement de décourager plus d'un voyageur potentiel puisqu'elle dure 12 heures sur Paris-Moscou et 7 heures en sens inverse.

Outre la liaison parisienne, la RJD a également inauguré, en décembre, les liaisons Moscou-Amsterdam, Moscou-Bâle et Moscou-Munich ainsi qu'une billetterie à Berlin destinée à ses clients occidentaux.

Une crèche à Charleroi-Sud

A l'été 2009, une crèche verra le jour à proximité immédiate de la gare de Charleroi-Sud (dans une partie de l'ancien tri postal) grâce à la concrétisation d'un projet commun entre la SNCB, la Région wallonne, la Communauté française et la Ville de Charleroi. Cette crèche, une première en Belgique sous cette forme, sera en priorité destinée aux navetteurs de la SNCB avec des heures d'ouverture adaptées (06h30-18h30).

SNCB : nouveaux horaires

Les nouveaux horaires sont entrés en application ce 9 décembre. En ce qui concerne la région wallonne, les modifications concernent des adaptations rendues nécessaires par l'exécution de travaux d'infrastructure sur les lignes Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Namur et Namur-Charleroi.

L'avenir nous apprendra si des allongements des temps de parcours de 2 à 4 minutes suffiront à restaurer la ponctualité. On peut en douter car les retards endémiques subis par les voyageurs sur ces lignes étaient bien supérieurs.

Un point d'arrêt est rouvert : il s'agit de Hergenrath : nous en avons déjà parlé dans notre précédente édition. Si la réouverture d'un arrêt est toujours réjouissante, on regrettera que sa desserte (bi-horaire) ne soit pas attractive. Il y a cinq ans, lors de l'inauguration de la relation IRq, qui dessert Hergenrath, la SNCB avait formellement promis une cadence horaire pour décembre 2003 !

L'ICO, le train intérieur qui circule entre Ans et Diegem sur des voies dévolues à la grande vitesse est accéléré dans un sens : Bruxelles-Liège se fera en 49 minutes tandis que le trajet inverse exigera toujours 51 minutes. Ce trajet a pourtant fait l'objet de temps beaucoup plus brillants : 43 et même 41 minutes, en exploitation commerciale ordinaire.

Comme d'habitude, les usagers ont découvert les nouveaux horaires 8 jours avant leur mise en service (un mois s'ils disposent d'Internet). Des difficultés sont apparues dans certaines correspondances. Elles pourraient être mises en évidence et éventuellement évitées si la SNCB, comme le font les CFF, ouvrait une période de consultation du public 6 mois avant l'entrée en vigueur des changements.

Augmentation tarifaire

Le 1er février 2008, la SNCB procédera à une augmentation tarifaire de 2,29% en moyenne. Concrètement, le Go Pass passera de 45 à 49 euros, le Rail Pass (en 2ème classe) passera de 69 à 71 euros et la Key Card passera de 15 à 16 euros. Le prix minimum du billet 2ème classe (1,60 euros) et le prix du billet senior (4 euros) resteront quant à eux inchangés. Comme les années précédentes, la hausse prévue est supérieure à l'indice santé. Elle reste toutefois conforme aux dispositions prévues par le contrat de gestion puisque la SNCB est en droit d'appliquer une augmentation supplémentaire en cas de régularité des trains supérieure à 90%. Les clients sont toutefois en droit de douter du bien-fondé d'une telle augmentation puisque la ponctualité est en baisse constante depuis 2004.

A partir du 1er février 2008, les TEC augmenteront également les tarifs de certains titres de transport. En moyenne, la hausse sera de 1,29%. Afin d'encourager la fidélité des usagers réguliers, le prix de l'abonnement annuel ne variera pas. Il n'en sera pas de même pour les cartes urbaines, inter, inter% et pour les abonnements mensuels. En fonction des titres, du nombre de voyages qu'ils permettent d'effectuer et du nombre de zones parcourues, l'augmentation variera de 20 à 50 centimes.

Desserte de l'aéroport de Bierset

Dès le 1er novembre, certains voyages de la ligne 53 « Saint-Lambert - Montegnée - Grâce-Hollogne - Jemeppe » assureront la desserte de l'aéroport et du centre logistique de Bierset. Cette desserte

sera assurée, tant en semaine scolaire que pendant les vacances, ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés. Deux nouveaux arrêts seront implantés sur l'itinéraire, à savoir « Liège Airport » et « Liège Logistics ». La desserte de « Bierset Fret » ne subira quant à elle aucune modification. La desserte de Liège Airport et de Liège Logistics sera assurée comme suit :

En semaine scolaire : Liège Airport sera desservi par 12 voyages au départ de Liège et de Jemeppe. Liège Logistics sera desservi par 5 voyages au départ de Liège et par 7 voyages au départ de Jemeppe.

Le samedi : Liège Airport et Liège Logistics seront desservis par 4 voyages, tant au départ de Liège que de Jemeppe.

Le dimanche et jours fériés : Liège Airport sera desservi par 7 voyages au départ de Liège et par 3 voyages au départ de Jemeppe. Liège Logistics sera desservi par 3 voyages au départ de Liège et par 1 voyage au départ de Jemeppe.

En période de vacances : Liège Airport sera desservi par 10 voyages au départ de Liège et par 9 voyages au départ de Jemeppe. Liège Logistics sera desservi par 5 voyages au départ de Liège et par 4 voyages au départ de Jemeppe.

Informations par SMS

Les utilisateurs du train peuvent désormais obtenir des informations sur leur GSM en cas de grosses perturbations du réseau. Il leur suffit d'envoyer un SMS, contenant le mot TRAFIC, au 3236. Le service est assuré en semaine de 7 à 18 heures, hors période de vacances et coûte 0,50 euros pour chaque message reçu. Mise en place par le gestionnaire du site navetteurs.be,

l'initiative a pour objectif d'informer les clients des perturbations importantes du trafic ferroviaire (bris de caténaires, mouvements sociaux, accidents de personnes,...). Les sources d'information ont une triple origine : les navetteurs eux-mêmes, les communiqués d'Infrabel et de la SNCB et les communiqués de presse. Un service intéressant : il figure d'ailleurs dans la liste des revendications publiée par l'ACTP depuis 2004. En juin 2006, des parlementaires avaient demandé sa mise en oeuvre au Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques mais à l'époque, « *la SNCB était convaincue que la charge financière de ce service n'était pas supportable* ».

Eurostar déménagement de Waterloo à Saint-Pancras

Le mercredi 14 novembre dernier, Eurostar a inauguré ses services vers et à partir de la gare de Saint-Pancras International. L'ouverture de la gare, entièrement rénovée et récemment inaugurée par la reine Elizabeth en personne, coïncide avec la mise en service du dernier tronçon à grande vitesse du parcours entre Ebbsfleet, au sud-est de Londres et Saint-Pancras. Avant la mi-novembre, la portion britannique du trajet se faisait sur ligne conventionnelle. Grâce au nouveau tracé parcourable à 300km/h, les temps de parcours sont désormais réduits de 20 minutes en moyenne mettant Londres à 2h15 de Paris, 1h20 de Lille et 1h51 de Bruxelles. La gare de Saint-Pancras offre par ailleurs de meilleures correspondances en métro et en train. L'événement, dont la date avait été annoncé il y a plus d'un an, est tombé en pleine grève contre la réforme des régimes spéciaux de retraite à la SNCF, sans influence toutefois sur le trafic Eurostar.

SNCB : augmentation tarifaire

Avec le prix de la Key-Card à 16€, elle ne présentera plus d'intérêt pour les très petits trajets, le billet étant au même prix. Curieuse promotion pour la Key-Card. Après la réduction de la durée de validité de l'année passée, que pourront-ils encore inventer ?

Victor SMAL

le 02-11-07 sur notre forum

Victor Smal a raison : la Key-Card passera à partir du 1er février 2008 de 15€ à 16€ tandis que le prix du billet minimum en 2ème classe ne changera pas (1,60€). La Key-Card ne présentera donc plus aucun intérêt pour les très petits trajets.

ARL

le 05-11-07 sur notre forum

SNCB : une amende à 12,50 €

Ce matin 30/04/2007, dans l'IC vers Luxembourg, l'accompagnatrice arrive pour contrôler les billets. Devant moi deux jeunes qui n'avaient pas de billet demandaient à en acheter un mais ils avaient omis de prévenir un accompagnateur avant de monter dans le train. L'accompagnatrice, d'un ton plutôt sec prévient : « *Puisque vous n'avez prévenu personne avant de monter, je dois vous compter une amende de 12,50€. C'est d'ailleurs indiqué partout dans le train!* ». Discussion, le ton monte et l'agressivité aussi. L'accompagnatrice sentant l'hostilité venir termine en disant : « *Je n'ai pas envie de discuter aujourd'hui et je vais seulement vous compter la surtaxe de confection à bord du train* ». Elle s'est donc laissée influencer par une attitude violente et n'a pas effectué correctement son travail ce qui, dans ce cas, est humainement compréhensible.

Voici donc une situation à laquelle les accompagnateurs sont régulièrement confrontés et ce genre de situation peut être source d'agression si elle est mal gérée avec comme conséquence une grève du personnel de la SNCB pour remercier les voyageurs.

Cet événement m'a fait réfléchir à deux choses. Premièrement, les accompagnateurs sont aussi les représentants commerciaux de la SNCB. Ils devraient donc, à ce titre, suivre des formations de techniques de vente. Cela aurait peut-être permis à cette accompagnatrice d'utiliser un langage moins sec et un ton moins agressif si elle avait pu gérer son stress. Plutôt que de parler directement d'amende et de sanction, pourquoi ne pas taire cet élément et seulement demander gentiment à ces voyageurs, qui, je le rappelle, voulaient acheter un billet, où ils étaient montés et leur émettre un billet y compris la surtaxe de 12,50€ comme le prévoit les conditions de vente. Et si par la suite le voyageur trouve le prix élevé, lui annoncer que, dorénavant, s'il achète un ticket en

gare il épargnera de l'argent car c'est moins cher et éventuellement lui remettre une brochure explicative résumant les conditions en matière d'émission de billets, ceci toujours avec le sourire. Le bon vendeur doit en toutes circonstances éviter d'utiliser un langage négatif. Mais ça, ça s'apprend et ce n'est pas facile.

D'autre part, en chargeant les accompagnateurs de négocier et d'encaisser les amendes, la SNCB les soumet à un stress important et à des agressions certaines si le voyageur n'est pas coopératif. On l'entend régulièrement. Alors pourquoi ne pas intégrer cette amende, que nous préférons appeler surtaxe, directement dans le prix du billet. La SNCB connaît les gares qui n'ont pas de guichet et les heures d'ouverture des gares qui ont un guichet. Toutes ces informations peuvent être intégrées dans le système IBIS des accompagnateurs et lorsque l'accompagnateur émet un billet, le système intègre automatiquement au prix la surtaxe pour confection de billet à bord si la gare de départ est une gare avec guichet ouvert au moment du passage du train. Cette surtaxe pourrait passer à un prix situé entre la surtaxe de confection actuelle et l'amende de 12,50€ et ce, systématiquement pour tous, même pour ceux qui préviennent avant de monter. Cela éviterait bien des marchandages de tchouc tchouc (c'est le cas de le dire) qui tourment à l'agression. La STIB et De Lijn sont passées à un système où le billet acheté à l'avance est moins cher que celui acheté à bord des trams et bus et elle l'a annoncé à grand coup de publicité. Que la SNCB fasse de même : le billet acheté d'avance en gare ou via internet sera au prix normal et celui acheté auprès de l'accompagnateur systématiquement plus cher. Si le système IBIS calcule un prix amende-surtaxe comprise dès le départ, l'application de la surtaxe ne sera plus laissée à l'appréciation de personne ni subordonnée à la peur, légitime, d'une accompagnatrice. Les campagnes de pub régulières auront averti tout le monde et on ne parlera plus ni d'amende ni de surtaxe mais bien d'un billet de train plus cher car émis dans le train.

Pierre ROLAND

le 03-05-07 sur notre forum

Tout à fait d'accord. La perception d'une amende est chose délicate dans le chef d'un accompagnateur et doit se faire avec doigté. En Hollande, il n'est plus délivré de billet à bord des trains mais on trouve dans toutes les gares, même les plus petites, des distributeurs commodes d'emploi et qui acceptent la monnaie européenne. Idem en Allemagne : sur les portes des voitures, il est indiqué que l'accès est seulement autorisé aux porteurs d'un titre de transport. Les appareils subissent certes quelques outrages : la SNCB estime que cela n'est pas praticable chez nous en raison du vandalisme. Mais il existe une alternative : la vente de pass dans les librairies, boulangeries, ... proches des gares.

Victor SMAL

le 03-05-07 sur notre forum