

SOMMAIRE

La nouvelle gare de Gemblox en images 2-4

Les nouveaux horaires SNCB 5

Enquête de ponctualité 2009 6-7

Busworld 2009 8-11

Namur : opération samedi mobile 12

En bref 13-14

Courrier des lecteurs 15

Bulletin d'adhésion 16



L'ICN du service intérieur Basel-Genève pendule dans la traversée du Jura

Photo : CFF

Nuages sur le rail wallon

Liège est dotée d'une gare moderne et a accès à des liaisons rapides. Mons aura aussi prochainement une nouvelle gare. Pourtant, la situation est loin d'être euphorique. En général, les vitesses commerciales sont insuffisantes, souvent indignes du 21^{ème} siècle : Charleroi-Bruxelles est plus lent qu'à l'époque de la vapeur. Sur la dorsale wallonne et sur Namur-Luxembourg, on est en dessous des vitesses des années 60. Même avec les travaux actuellement en cours sur la ligne 162, on ne retrouvera que les vitesses d'antan.

Pour réaliser une avancée plus moderne, il faudrait soit créer des voies nouvelles, soit utiliser les ressources de la technologie. Plusieurs réseaux ont introduit sur leurs lignes sinueuses la pendulation. Nous avons décrit cette technique qui consiste à accentuer artificiellement le dévers de façon à minimiser les effets de la force centrifuge sur les voyageurs. On peut ainsi obtenir des gains de temps appréciables sans modifications importantes des infrastructures. Les ICN des CFF (Basel-Genève) ont ainsi gagné 30 minutes dans la traversée du Jura. L'important et coûteux plan de remise à niveau de la ligne 162 ne permet pas l'utilisation de cette technique. Au budget de 459 millions d'euros, il faudrait ajouter quelques pourcents mais la SNCB est réticente. La ligne 162 pourrait donc rester le parent pauvre (et subir la concurrence du TGV-Est Paris-Strasbourg en relations internationales). La pendulation serait aussi très intéressante sur d'autres lignes sinueuses (42, 43).

Les relations régionales autour des grands centres sont également insuffisantes, surtout en soirée : à Liège il n'y a pas de train L sur la ligne 36 après 22h00, et à Charleroi, la carence est identique sur la ligne 130A. Plus grave, il n'est pas possible de quitter Bruxelles après 22h42 pour rentrer à Namur ! Enfin, Liège est toujours à 46 minutes de Bruxelles-Nord, malgré l'utilisation de la ligne à grande vitesse. Avec la mise en service des voies rapides entre Leuven et Bruxelles et du viaduc de Schaerbeek, on devra descendre sous les 45 minutes, et ce de manière significative si l'on veut offrir une alternative valable à la voiture. Notons encore que la cadence horaire n'existe toujours pas sur plusieurs relations surtout le week-end, mais aussi en semaine (ligne 42, ligne 165, IRq).

La nouvelle gare de Gembloux en images

Le jeudi 26 novembre à 05h30, la nouvelle gare de Gembloux a ouvert ses portes aux voyageurs un an et demi seulement après la pose de la première pierre en avril 2008. Les travaux, dont le coût total s'élève à 6,02 millions d'euros marquent un tournant majeur pour la ville qui draine quotidiennement 13.000 voyageurs.

Le nouveau bâtiment comprend un rez-de-chaussée de 700m² composé d'une salle d'attente centrale de 360m², de trois guichets flambant neuf, d'une librairie, d'une sandwicherie (encore en cours d'aménagement) et d'une petite salle d'attente fermée jouxtant les guichets. Entre autres facilités, on notera la présence d'un distributeur automatique de titres de transport, d'un bancontact et de consignes automatiques.

Longue de 60 mètres, la passerelle surplombant les voies est faite d'une structure d'acier sur des piliers de béton et est équipée, pour chaque quai, d'un escalier, d'un escalator et d'un ascenseur adapté aux personnes à mobilité réduite avec annonce vocale. Reliant le bâtiment voyageur au parking aménagé chaussée de Wavre, cette passerelle constitue un trait d'union entre les quartiers Est et Ouest de la ville.

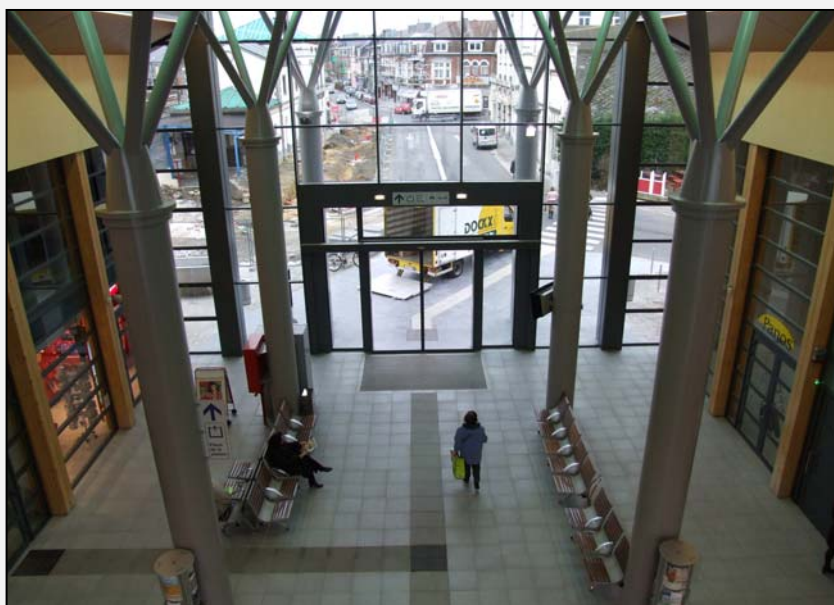
La connexion entre le train et les autres modes de transport a été relativement bien conçue. La gare dispose de vastes parkings de part et d'autres des voies et la nouvelle gare des bus présente bon nombre d'atouts : distance minimale par rapport à la nouvelle gare SNCB, bonne information, quais en épis pour des accostages de qualité, abris équipés de sièges, aribus, ...). Seul regret : les horaires ne figurent pas dans les abris et ne peuvent donc être consultés à couvert. Les deux roues ne sont pas en reste mais l'emplacement qui leur est réservé n'est pas couvert et affiche déjà complet.

Dans les prochaines semaines, l'ancienne gare sera démolie et les abords du bâtiment seront aménagés avec notamment un emplacement pour les taxis et un kiss and ride. Les quais feront aussi l'objet d'une réfection qui devrait se terminer courant 2010. Quant au chancre industriel voisin, il devrait également disparaître d'ici deux ans pour laisser place à des logements et des commerces. Avec cette requalification, le quartier de la gare renaîtra véritablement.



Avec ses quelques 13.000 voyageurs quotidiens, Gembloux est la 7^{ème} gare de Wallonie en terme de fréquentation. Ce chiffre pourrait bien s'accroître avec ces nouvelles infrastructures particulièrement attractives. Malgré un bilan d'ensemble positif, nous avons toutefois relevé quelques bémols :

- les grandes portes vitrées de part et d'autre du bâtiment voyageurs donnent lieu à des courants d'air ;
- l'accès depuis la ville n'est pas totalement sécurisé pour les piétons qui sont parfois contraints d'empiéter sur les bandes réservées aux bus et aux voitures ;
- l'ancien passage sous-voies qui permettait un accès rapide aux quais sans passer par le bâtiment voyageurs n'est plus accessible ;
- sur la voie 4, à hauteur du pilier de béton abritant l'ascenseur, le quai présente une largeur insuffisante pour garantir une bonne sécurité, particulièrement en cas de forte affluence.





Les trois nouveaux guichets

© ACTP



La librairie

© ACTP



La salle d'attente fermée

© ACTP



La passerelle surplombant les voies

© ACTP



La passerelle vue depuis le quai 2

© ACTP



La gare TEC et le parking vus depuis le bâtiment voyageurs. A peine 50 mètres séparent la gare SNCB de la gare TEC. Dommage que cette courte distance ne puisse être parcourue à couvert : le passage aérien pourrait être prolongé jusqu'aux quais bus. Cette solution permettrait en outre d'éviter les traversées de voiries. © ACTP



A l'entrée de la gare TEC, un panneau reprend les différentes lignes desservant la gare avec mention des quais d'embarquement. © ACTP



Chaque abri est équipé d'une poubelle et de deux sièges entre lesquels est judicieusement placé un plan du réseau. Les quais sont facilement identifiables grâce aux potences aux couleurs du TEC mentionnant leur numéro. Dommage toutefois que les horaires ne soient repris que dans des tambours sur les poteaux d'arrêt et donc, pas consultables à couvert. © ACTP



Le parking deux-roues n'est pas couvert et est déjà saturé © ACTP



Voie 4 : à hauteur de l'escalator et du pilier en béton abritant l'ascenseur, la largeur du quai est insuffisante pour garantir la sécurité des voyageurs © ACTP

Les nouveaux horaires SNCB

Comme chaque année à la même période, la SNCB a procédé à des adaptations horaires. Ces dernières sont entrées en vigueur le dimanche 13 décembre dernier. Parmi les principales modifications, on retiendra la desserte de la ligne de contournement ouest de Bruxelles, une nouvelle relation entre Courtrai et Tournai ainsi qu'une augmentation de la fréquence entre Ottignies et Louvain et entre Jemelle et Liège. L'offre a aussi été étendue à Noorderkempen et davantage de trains circulent entre la Belgique et Luxembourg.

Dans le cadre du RER autour de Bruxelles

Dans le cadre de la construction d'un RER autour de Bruxelles, la ligne de contournement ouest de Bruxelles permet désormais la desserte de Simonis et de Bruxelles-Ouest (deux trains par heure en provenance de Termonde). Toujours dans le cadre du RER, deux trains par heure desserviront Ottignies et Louvain, avec un service à la demi-heure.

Augmentation de la fréquence entre Jemelle et Liège

En semaine, la cadence horaire est enfin installée sur la ligne 43 Liège-Jemelle. L'ACTP voit ainsi une de ses revendications de longue date satisfaite.

Nouvelle relation directe Courtrai-Tournai

La relation IR d qui circule en semaine entre Anvers-Central, Bruxelles, Ath et Tournai est prolongée jusqu'à Courtrai. Les gares de Froyennes, Herseaux et Mouscron sont aussi desservies par cette nouvelle liaison assurée par des automotrices de type Break, actuellement en cours de modernisation. Ce nouveau train permettra à l'ensemble des voyageurs de la ligne Schaerbeek-Mouscron de disposer d'une seconde relation par heure, en semaine, entre Tournai et Mouscron. Les gares concernées ici sont celles de Leuze, Tournai, Froyennes, Herseaux et Mouscron. Pour les voyageurs en provenance de Mouscron, Herseaux et Froyennes, il s'agit aussi d'une deuxième relation horaire vers Bruxelles. Enfin, grâce à cette nouvelle liaison, les Mouscronnois disposent aussi d'un renforcement de l'offre vers et venant de Courtrai (deuxième relation par heure, à environ une demi-heure d'intervalle). L'objectif à court terme est d'attirer environ 3.500 voyageurs par jour de semaine entre Mouscron et Courtrai. A l'horizon 2020, l'objectif est de 5.600 voyageurs.

Desserte de Waregem

La relation Anvers-Lille dessert maintenant Waregem qui était jusqu'alors desservi par un seul train par heure.

Extension de l'offre entre Arlon et Luxembourg

Deux trains de pointe sont prolongés jusqu'à ou de Luxembourg et l'offre est augmentée (11 trains supplémentaires entre Arlon et Luxembourg).

Extension de l'offre à Noorderkempen

En semaine, le service de trains pour Noorderkempen est prolongé de 2 heures jusqu'à 22h00. Noorderkempen est aussi desservi le week-end entre 08h30 et 21h30.

Une relation supplémentaire entre Anvers et Bruxelles

Une relation IR supplémentaire circule entre Anvers et Bruxelles le weekend mais la gare de Bruxelles-Nord n'est plus desservie le weekend par le Benelux Bruxelles-Amsterdam.

Les points à revoir

- *Alors que nous demandons que le dernier départ des grands centres se fasse après 23h00, on supprime le train L 4772 de 22h15 sur la ligne 130a Charleroi-Erquennes.*
- *La Gaume est déjà fortement pénalisée en raison de son éloignement par rapport à Bruxelles (et Namur). Elle disposait de 7 correspondances à Libramont, permettant le parcours Virton-Bruxelles en un peu moins de 3 heures. Avec les nouveaux horaires, ce nombre est réduit à 3, les autres relations prenant désormais près de 4 heures.*
- *Sur la ligne 43, l'horaire du weekend ne profite pas de la cadence horaire. Cette ligne a pourtant une vocation touristique importante et une excellente fréquentation le samedi et le dimanche (à titre d'exemple, le point d'arrêt de Sy voit son nombre d'embarquement doubler le weekend).*

Comme les années précédentes, une évaluation des nouveaux horaires est effectuée. Si nécessaire, l'offre trains sera peaufinée à la mi-janvier 2010. Espérons que la SNCB tienne compte de ces observations.

Enquête de ponctualité 2009

Pour la troisième fois depuis 2006, notre homologue flamand TrainTramBus (TTB) organisait une grande enquête de ponctualité auprès des clients SNCB. Au contraire des statistiques publiées par Infrabel qui mesurent le retard des trains, l'enquête de TTB mesure le retard des voyageurs. Durant le mois d'octobre, 903 répondants ont cumulé un total de 7.500 trajets ferroviaires. Résultat : 48% des voyageurs arrivent avec au moins six minutes de retard à destination.

En 2006, afin de mettre en évidence les carences des statistiques de ponctualité publiées par Infrabel, TTB lançait la première enquête visant à mesurer la ponctualité des voyageurs. Les résultats présentés par Infrabel, bien que répondant aux normes européennes, ne reflétaient en effet pas le sentiment des usagers et en particulier des navetteurs.

L'année suivante, du 1^{er} au 30 octobre 2007, l'ACTP s'associait à TTB pour une deuxième enquête, cette fois à l'échelon national. L'action fut un véritable succès avec 10.707 voyages, soit 67% de plus qu'en 2006. A l'époque, 65% des répondants avaient, à l'arrivée, un retard d'au moins 5 minutes. Ce pourcentage anormalement élevé par rapport à 2006 (41%) et 2009 (48%) s'expliquait en partie par des actions de grève et des vols de caténaires.

Depuis ces deux enquêtes, Infrabel a opéré de nombreux changements dans la manière de mesurer la ponctualité et surtout dans la manière de communiquer les résultats. Depuis janvier 2008, chaque trimestre, le gestionnaire du réseau publie en effet des statistiques plus détaillées (taux de correspondances assurées, pourcentage de trains supprimés, distinction heures creuses, heures de pointe, ...) et l'information à la clientèle a été fortement améliorée (retards en temps réel sur le site internet railtime.be, information par SMS, ...).

Malgré ces efforts, les chiffres d'Infrabel (90,9% de trains à l'heure pour le troisième trimestre 2009) restent encore bien loin de la réalité quotidienne des voyageurs. C'est la raison pour laquelle TTB renouvelait son enquête en 2009. Cette année encore, les résultats diffèrent sensiblement des statistiques de ponctualité présentées par Infrabel. Sur 7.500 trajets enregistrés, 48% ont encouru un retard d'au moins 6 minutes. Sans surprise, c'est aux heures de pointe et

en particulier à Bruxelles que la situation est la plus préoccupante : près de 63% des voyageurs se rendant à Bruxelles durant les heures de pointe arrivent avec au moins six minutes de retard. Les correspondances restent un point faible, selon l'organisation de voyageurs. Les voyageurs devant changer de train ratent dans 14% des cas leur correspondance et doivent parfois attendre le train suivant durant une heure, voire plus.

« Notre étude de ponctualité est la plus objective »

« Notre propre mesure de ponctualité est plus objective que celle de l'organisation TrainTramBus », a indiqué le gestionnaire du réseau ferroviaire belge Infrabel en réaction à une étude de ponctualité de TrainTramBus publiée le 7 décembre dernier et selon laquelle près de la moitié des voyageurs belges empruntant le réseau ferroviaire arrivent en retard à destination. « Nos chiffres se basent sur tous les déplacements ferroviaires, soit près de 4.000 par jour », explique Bram De Saedeleer d'Infrabel.

La dernière étude de ponctualité d'Infrabel couvre les mois de juillet, août et septembre. Il en ressort que 90,9% des trains sont à l'heure. L'étude de ponctualité de TrainTramBus, réalisée auprès de 903 répondants, indique, pour sa part, que près de 48% des voyageurs arrivent avec au moins six minutes de retard à destination. L'organisation des voyageurs a également tenu compte des voyageurs qui ratent leur correspondance en raison d'un (léger) retard.

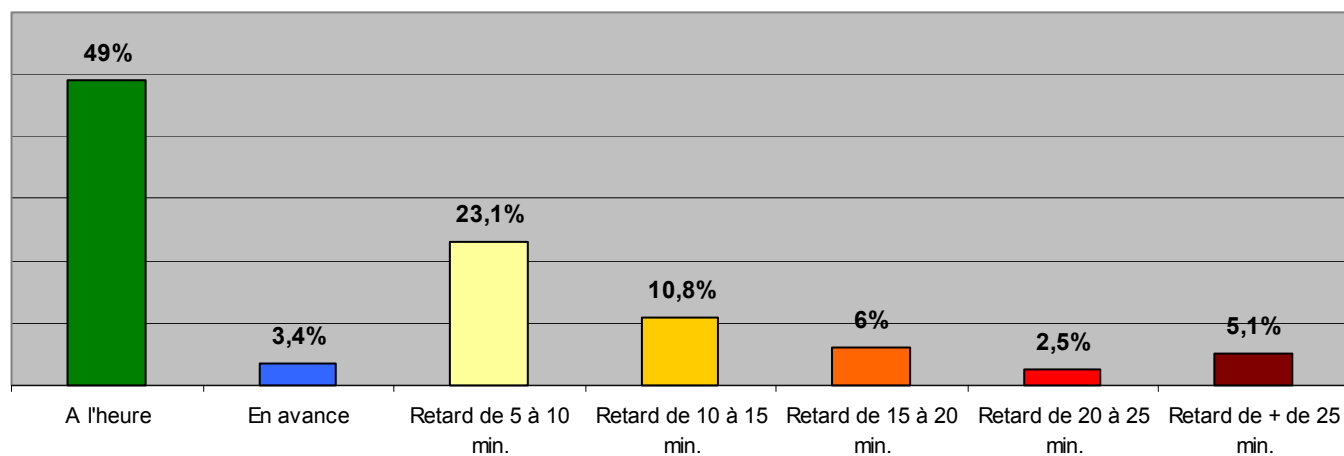
TreinTramBus ajoutait qu'à partir du 13 décembre, date à laquelle les nouveaux horaires de la SNCB seront d'application, les temps d'attente des trains qui doivent assurer une correspondance avec un train en retard seront réduits. « A partir de cette date, nous serons en effet plus sévères. Nous tiendrons davantage compte lors de la décision de faire attendre le train ou non, de l'impact sur l'ensemble de la grille horaire du jour », explique Jochem Goovaerts de la SNCB.

Infrabel promet néanmoins de tenir compte des résultats de l'étude de l'organisation de voyageurs.

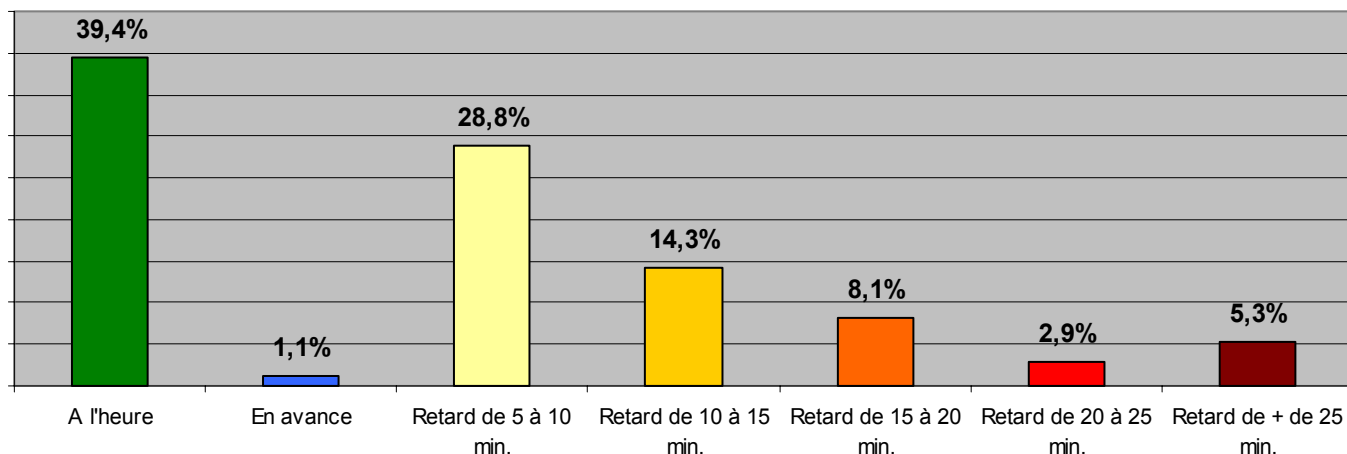
(d'après Belga)



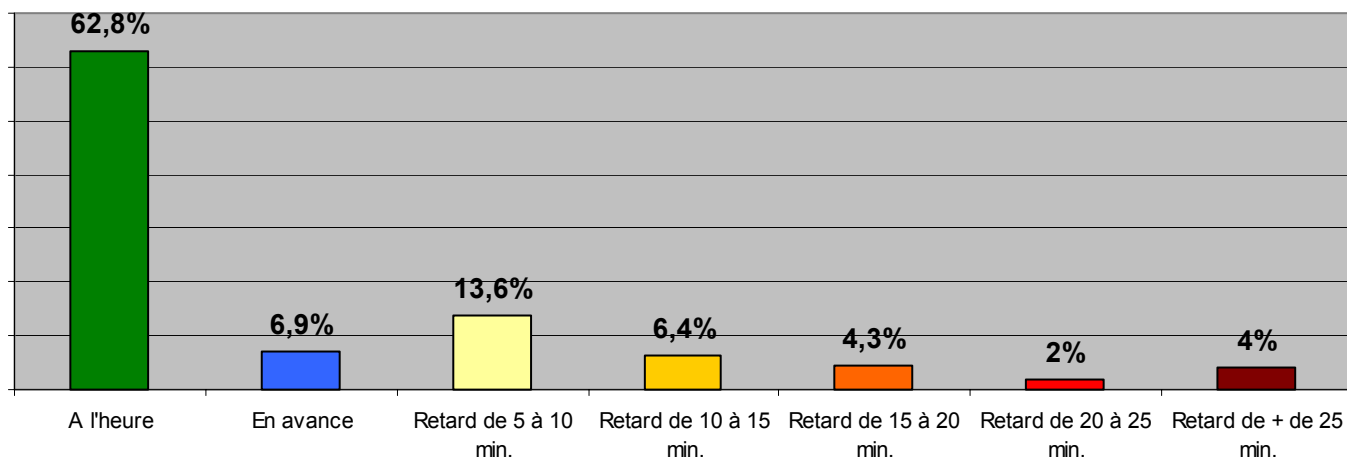
Résultats généraux



Résultats heures de pointe du matin



Résultats weekend



Busworld 2009

Busworld Europe à Courtrai est le plus grand et le plus ancien salon de l'autobus et de l'autocar au monde. Exposition biennale, Busworld Europe est parvenu en 2009 à sa vingtième édition. Au total, 389 exposants venant de 29 pays se sont partagés les 50.000 m² du Kortrijk Xpo. Pour l'occasion, un nouveau hall avait été construit

(hall 7) et l'aménagement du salon revu. Au rayon des nouveautés, on notera surtout la présence de nombreux bus hybrides (Vanhool, Volvo, Solaris, Temsa, ...). Deux grands absents pour cette édition : Irisbus Iveco, le plus grand constructeur français et le TEC dont, contrairement à la Stib et De Lijn, aucun véhicule n'était exposé.

Van Hool

Chez lui, Van Hool disposait d'un des plus grand stand (hall 6) avec Mercedes, Setra (hall 5) et Temsa qui occupait à lui seul le hall 7 en lieu et place d'Irisbus. Pour cette édition, notre constructeur national avait clairement mis l'accent sur les bus propres. Trois bus hybrides étaient exposés : un NewA360 et un NewAG300 tous deux en livrée De Lijn et un NewA300 destiné au transporteur hollandais Connexxion. Au total, Vanhool a déjà vendu 104 bus hybrides (79 à De Lijn, 24 à Connexxion et 1 au réseau français de Beauvais). Un NewA300L Fuel Cell destiné au client californien AC Transit était également visible sur le stand. 16 de ces véhicules ont déjà trouvé acquéreur aux Etats-Unis. Pour rappel, lors de l'édition 2007, Van Hool avait déjà présenté un bus à pile à combustible exploité par De Lijn. Aux côtés des bus propres, le constructeur flamand exposait également le premier NewA330 de la série commandée par la Stib en avril 2009 et un midibus NewA309 en livrée De Lijn.



Van Hool NewA360 hybride en livrée De Lijn

© ACTP



Van Hool NewAG300 hybride aux couleurs De Lijn. 20 de ces bus articulés doivent être livrés progressivement d'ici fin 2010 pour remplacer les trolleybus qui ne circulent plus à Gand depuis fin 2008.

© ACTP



Van Hool NewA300 hybride destiné au transporteur hollandais Connexxion

© ACTP



Van Hool NewA300L Fuel Cell destiné au transporteur californien AC Transit © ACTP



Van Hool NewA330 en livrée Stib

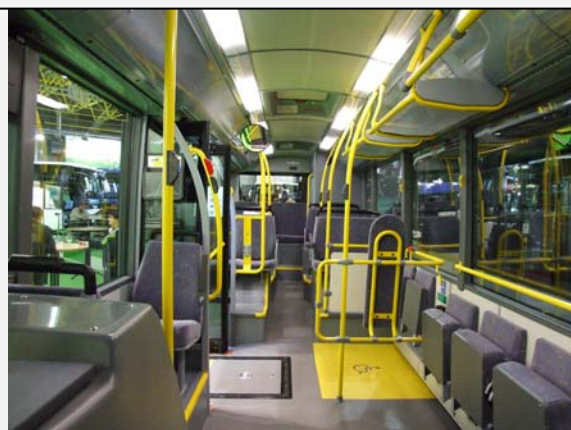
© ACTP



Midibus Van Hool A309.

Contrairement aux bus Van Hool circulant sur les réseaux wallons et bruxellois, les exemplaires destinés à De Lijn sont équipés de sièges épais. Un exemple à suivre.

© ACTP



Mercedes

Le Salon de Courtrai coïncidait avec la livraison du 25.000^{ème} bus Citaro (dont 600 en Belgique depuis 2001). Dévoilé pour la première fois en 1977, le Citaro s'est constamment perfectionné et est aujourd'hui

disponible en douze modèles. Sur le stand cette année, on pouvait voir un Citaro LE U (bus interurbain Low Entry) tandis qu'un autre Citaro destiné à un exploitant privé roulant pour De Lijn se trouvait sur le parking extérieur.



Mercedes Citaro LE U



© ACTP

Volvo

Le constructeur suédois exposait son nouveau bus hybride (le 7700) qui permet une réduction de la consommation de l'ordre de 30%. La production en série de ce modèle est prévue dès le printemps 2010. En plus des deux prototypes présents à Busworld, un

véhicule de ce type est en test à Göteborg (Suède) depuis mai 2009. Depuis le 4 décembre, un Volvo 7700 hybride roule également en service commercial pour le compte du transporteur luxembourgeois Sales-Lentz qui en a commandé six exemplaires.



Volvo 7700 hybride



© ACTP

Temsa

Temsa disposait à lui seul du hall 7 récemment construit augmentant ainsi sa surface d'exposition de 30% par rapport à l'édition 2007. Outre un tout nouveau logo pour l'Europe, le constructeur turc présentait pour la première

fois son nouveau bus urbain Avenue Low Floor en version hybride. Ce bus équipé d'une technologie développée par Siemens permet des réductions de consommation de carburant et d'émissions peuvent atteindre 30%.



Temsa Avenue LF hybride
© ACTP

Solaris

Solaris, constructeur polonais, présentait cette année deux innovations récentes : un nouveau bus interurbain (l'InterUrbino) et un bus urbain hybride (l'Urbino 12). On connaissait déjà l'Urbino 18 hybride, un bus articulé qui était exposé à Courtrai en 2007, voici donc une version de 12 mètres. Sur ce modèle, les ingénieurs de Solaris ont incorporé un système start-stop automatique : le moteur s'éteint lorsque le bus est à l'arrêt et il ne redémarre que lorsqu'on accélère. Cette technologie permet de réduire encore un peu plus la consommation et les émissions. La ville de Coulommiers (Seine et Marne) devrait être la première à s'équiper avec la mise en service de trois Urbino 12 hybride en avril 2010.



Solaris Urbino 12 hybride

© ACTP

VDL



VDL Citea CLE 137

© ACTP

Le Néerlandais VDL présentait en première mondiale une nouvelle version de son bus Citea, le CLE 137 (pour 13,7 mètres). Avec ce nouveau venu, la gamme Citea compte désormais quatre longueurs (de 12 à 14,5 mètres) en Low Entry (plancher surbaissé sur la partie avant, la partie entre la porte médiane et l'arrière étant surélevée) qui seront toutes livrables courant 2010. Sur le stand de VDL, on pouvait également observer un Citea CLF au plancher bas sur l'entièreté du véhicule et disponible en une seule version de 12 mètres. Il ne manque désormais plus qu'un bus articulé pour compléter la gamme urbaine de ce constructeur.

Mario Luybaerts élu meilleur chauffeur de bus belge à Busworld

Mario Luybaerts de De Lijn a le droit de s'appeler meilleur chauffeur de bus de Belgique. Le concours s'est déroulé en marge du salon Busworld. C'est la première fois que les trois sociétés régionales de transport (De Lijn, le TEC et la STIB) organisaient en collaboration avec la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars, la FBAA, le concours du « Meilleur chauffeur de bus de Belgique ».

Un meilleur chauffeur a également été choisi par organisation le week-end dernier. Pour la STIB, il s'agit d'Omar Barham, pour le TEC Pascal Furnémont et pour la FBAA Jan Vandenbogaerde.

A l'instar d'autres pays européens, l'idée a germé de désigner via un concours le meilleur chauffeur de bus de Belgique. Par ce défi, les organisateurs veulent mettre en évidence différents aspects de la profession de chauffeur de bus : esprit commercial, prestation de service, conduite, adresse, connaissance du code de la route, connaissances techniques, ...

Pour les manoeuvres, deux bus standards du type A360 de Van Hool ont été utilisés. Deux bus standards, type Citaro de Mercedes, ont servi pour le parcours sur la route et un troisième a été utilisé pour le jeu de rôle.

Namur : opération samedi mobile

Depuis la fin juin, le centre de Namur vit au rythme de l'opération Samedi Mobile. Les artères principales du centre-ville sont interdites aux voitures tous les samedis après-midi, de 14h00 à 18h00. Par ailleurs, ponctuellement, afin de sensibiliser les Namurois à la mobilité douce, une animation spéciale est organisée. Ainsi, ce samedi 17 octobre la rue de Fer accueille l'opération Le Bus à l'état pur.

Tous les samedis depuis le 27 juin 2009 jusqu'au 3 janvier 2010, Mise en piétonnier les rues de Namur formant le carrefour des 4 coins sont mises en piétonnier jusqu'à 18h00. Pour cela, des mesures d'accompagnements ont été mises en oeuvre afin de permettre un accès aisé aux commerces. C'est ainsi que des navettes gratuites circulent dans Namur tandis que les parkings-relais sont gratuits. Des consignes ont par ailleurs été installées dans le haut et le bas de la ville pour permettre aux clients de déposer leurs paquets encombrants. Des taxis-vélos permettent aux clients d'éventuellement retourner à leur voiture avec leurs paquets s'ils le désirent. Enfin, de nouveaux emplacements spécifiques pour PMR ont été créés.

L'initiative samedi mobile a été lancée pour répondre à une demande de la part des usagers et des commerçants du centre ville. En effet, les résultats de l'enquête réalisée par le service Mobilité durant les fêtes de fin d'année 2007-2008 auprès d'une centaine de clients du centre-ville sont les suivants :

- « Que pensez-vous de mettre l'axe Fer-Ange en piétonnier tous les samedis ? » : 58% des personnes interrogées ont répondu « très bien » et 31% « bien » ;
- « Que pensez-vous de mettre une navette en circulation le samedi entre le centre ville et les P+R ? » : 44% des personnes interrogées ont répondu « très bien » et 42% « bien ».

Par ailleurs, les résultats de l'enquête réalisée par l'asbl GAU durant les fêtes de fin d'année 2007-2008 auprès de 350 commerçants du centre-ville sont les suivants :

- « Que pensez-vous de mettre l'axe Fer-Ange en piétonnier tous les samedis ? » : 19% des commerçants interrogés ont répondu « très bien » et 34% « bien » ;
- « Que pensez-vous de mettre une navette en circulation le samedi entre le centre ville et les P+R ? », 47% des commerçants interrogés ont répondu « très bien » et 35% « bien ».

Le 17 octobre dernier, c'est donc dans le cadre de l'opération samedi mobile que le TEC Namur-Luxembourg a mis à l'honneur quatre bus dit « propres » : un bus Fuel Cell de Van Hool (voir page ...), un VDL Jonckheere articulé hybride appartenant à De Lijn, un Scania Omnicity roulant au bioéthanol et un Jonckheere Transit Volvo B7RLE équipé d'un filtre à particules. Malheureusement, seuls trois des quatre bus annoncés étaient présents, le Van Hool à pile à combustible manquant à l'appel. Des panneaux explicatifs étaient disposés dans les trois bus et des personnes compétentes répondaient à toutes les questions.



Jonckheere Transit Volvo B7RLE. Les premiers exemplaires de ce bus équipé d'un filtre à particules sont en service sur le réseau namurois depuis le 29 juin 2009. Ils sont principalement utilisés sur la ligne 82 Namur-Jodoigne. © ACTP



Scania Omnicity bioéthanol. Depuis le 17 septembre dernier, trois de ces bus circulent à Namur sur les lignes urbaines. Un suivi d'une durée de 3 ans sera mené afin d'évaluer le bilan écologique, la consommation et les coûts d'utilisation © ACTP

TEC : les perturbations par SMS

Le 23 octobre, un nouveau système d'informations à la clientèle par SMS, a été lancé le groupe TEC. Désormais, les clients des TEC pourront être avertis via SMS des perturbations sur les lignes de bus.

Ce nouveau service se décline en deux formules. La première, TECxto forfait permet de recevoir pendant un an toutes les informations concernant une ou des ligne(s) du TEC. Pour cela, le client envoie un SMS au 9222 dans lequel il précise le numéro de la ligne pour laquelle il souhaite obtenir des informations. L'abonnement dure alors un an et coûte 0,30 euro par an.

La deuxième formule, TECxto Express, permet de recevoir une information ponctuelle sur une ligne du TEC. Au moment où le client veut recevoir une information sur une ligne des TEC, il envoie un SMS au 2442 en indiquant le numéro de la ligne des TEC. Une réponse lui parviendra alors dans les secondes qui suivent son envoi. TECxto Express coûte 0,15 euro par SMS envoyé.

Pour les deux formules, TECxto renseigne donc la clientèle des TEC sur des perturbations prévisibles et des perturbations inopinées telles que des intempéries, des accidents, ou la densité de la circulation.

SNCB : Billet Shopping

Pour 9€ en 2ème classe et 13€ en 1ère classe, le Billet Shopping vous permet de voyager aller-retour vers n'importe quelle ville de Belgique pendant tous les weekends de décembre et de janvier ainsi que durant la période des vacances de Noël (du samedi 19 décembre 2009 au dimanche 3 janvier 2010).

Adaptation tarifaire SNCB : hausse limitée en février

Chaque année, en février, la SNCB adapte ses tarifs. En 2010, cette augmentation sera en moyenne de 0,57%. Le prix du billet normal restera inchangé. En plus de cette adaptation tarifaire, une simplification de la gamme des produits est prévue.

Adaptation tarifaire

- Le prix d'un billet normal ne change pas.
- Les abonnements augmentent de 0,66%.
- Le rail Pass (10 voyages en 2e classe) augmente de 1€. Il passe donc de 73€ à 74€. En première classe, il passe de 112€ à 113€.
- Le prix de la carte "Campus" est ajusté en fonction de la carte train scolaire, c'est-à-dire, une augmentation de 0,66%.
- Le prix du Go Pass ne change pas. Il reste donc de 50€ pour 10 voyages en 2e classe.
- Le billet Senior augmente de 0,20€ (5,20 au lieu de 5€). Par ailleurs, la SNCB propose à partir du 1er février un billet Senior en 1ère classe au prix de 12€.

Simplification de la gamme actuelle

Dès le 1er février, la SNCB simplifiera progressivement sa gamme de produits. Il n'y aura que très peu de produits supprimés. En revanche, les produits seront intégrés dans des formules existantes. L'objectif annoncé est de clarifier / simplifier sans engendrer de coûts supplémentaires pour le client. Les conditions d'utilisation du billet senior seront améliorées. Les tarifs enfants seront également adaptés : jusqu'à 4 enfants âgés de 0 à 12 ans pourront voyager gratuitement à condition d'être accompagnés.

La ponctualité des trains se dégrade encore

Entre juillet et septembre derniers, Infrabel a relevé une ponctualité de 90,9% sur le réseau belge, ce qui représente une baisse de 1% par rapport au troisième trimestre 2008. Bien pire, le gestionnaire recense 7.325 trains supprimés pour ce troisième trimestre, soit 2,2% du total. Pour rappel, l'an dernier, 3.027 trains avaient été supprimés (0,9% du total) sur la même période. Le taux de correspondances assurées est également préoccupant puisqu'il chute de près de 3% par rapport au troisième trimestre 2008, passant de 91,2% à 88,5%. D'après Infrabel, cette dégradation s'explique par l'incendie du 4 août à Herentals. Cet incident a eu des conséquences sur le trafic ferroviaire jusqu'au 21 septembre. Infrabel estime que 3.500 à 4.000 trains ont été supprimés à cause de l'incendie.

Nivelles-Navette

Le 26 septembre, la Nivelles-Navette est entrée en fonction. Elle relie gratuitement les parkings périphériques au centre-ville. Deux véhicules tournent en permanence aux heures de pointe (de 07h30 à 10h00 et de 14h30 à 19h00) et également le samedi de 08h00 à 14h00. Le service est assuré par des monovolumes de huit places ayant la particularité de pouvoir rouler à l'essence ou au gaz naturel. Une seule boucle a été définie pour servir d'itinéraire. Elle comprend notamment deux arrêts de part et d'autre du parking du Mont-Saint-Roch, un près de la Grand-Place, un sur la place De Lalieux, un autre à proximité du parking Roblet, un aux Récollets et deux dans le parc de la Dodaine.

La SNCB réduit les tarifs transfrontaliers

Depuis le 13 décembre, date de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, les voyageurs transfrontaliers bénéficieront de tarifs réduits de 20%. La baisse concerne la partie belge du prix du billet alignée sur la structure tarifaire du trafic intérieur. La mesure profite aux voyageurs des lignes Courtrai-Lille (7,40€ au lieu de 8,80€), Mouscron-Lille (5,60€ au lieu de 6,40€), Arlon-Luxembourg (9,60€ au lieu de 10,20€) et Aubange-Rodange (4,80€ au lieu de 5,60€). On regrettera que cette réduction ne s'applique pas à l'ensemble des relations transfrontalières et en particulier à la liaison Gouvy-Trois-Vierges (7,80€ l'aller-retour alors que le même parcours en service intérieur, soit 16km, coûterait 3,80€ !!!).

TEC : augmentation des tarifs

Le prix du titre de transport TEC sera globalement augmenté de 5,8 % au 1er février 2010. Si cette augmentation est conforme au contrat de gestion, elle est regrettable à plus d'un titre. Le TEC profite déjà d'une augmentation de ses recettes, par l'accroissement de sa clientèle. Par ailleurs, cette hausse tarifaire paraît dissuasive au moment où l'on souhaite la promotion du transport en commun : les petits déplacements deviennent plus chers en bus qu'en voiture. Enfin, le service a, ces derniers temps, connu pas mal de défaillances pour faits de grèves. Il serait souhaitable que le prochain contrat de gestion tienne compte de ces différents facteurs afin que les futures augmentations tarifaires soient justifiées par de bonnes performances.

La SNCB rénove les automotrices « Break »

La SNCB a entamé la modernisation de 139 automotrices de type "Break". La première circulera début novembre sur la ligne Anvers-Liège. Les automotrices « Break » rénovées proposeront l'air conditionné ... pour le conducteur !!!, des toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite, une nouvelle peinture grise, des fenêtres plus adaptées pour davantage de lumière, l'affichage extérieur et intérieur et un vaste espace multifonctionnel. La rénovation est effectuée dans l'atelier central de la SNCB à Malines. Il s'agit d'un investissement de 216 millions d'euros pour la SNCB. La livraison de ces automotrices modernisées s'échelonne entre fin 2009 et 2016. On regrettera que la SNCB ait décidé, une fois de plus, d'obliger ses clients à voyager en été dans des voitures bruyantes et exposés aux courants d'air. Ce matériel est aussi affecté d'une accessibilité médiocre. Vous avez dit modernisation ?

Accident mortel en gare de Mons

Le jeudi 19 novembre dernier, le train reliant Tournai à Charleroi a déraillé peu après 23 heures alors qu'il entrait en gare de Mons. La SNCB a annoncé le décès d'un accompagnateur de train tandis que le conducteur a été grièvement blessé. Il semble qu'une vitesse excessive soit à l'origine de cet accident mortel. Le trafic ferroviaire entre Mons et Quévy et Mons et Saint-Ghislain a été suspendu et des navettes de bus ont été mises en place pour les usagers de ces lignes.

Les voyageurs financent le projet Diabolo

Pour financer les travaux du projet Diabolo, la SNCB perçoit, depuis le 1er novembre, une taxe de 2,05 euros sur chaque billet acheté de et vers la gare de Bruxelles-National Aéroport. Cette taxe sera indexée chaque année pour une durée de 35 ans et devrait être doublée dès la fin des travaux. Précisons tout de même que les détenteurs de titres de transport domicile-travail et de toutes formules d'abonnement sont dispensés de la redevance. En revanche, les voyageurs avec Rail-Pass, Go-Pass ou autre Key-Card devront s'acquitter des frais pour les travaux.

Diabolo est le nom d'un projet d'infrastructure important qu'Infrabel fait construire depuis déjà deux ans. L'objectif est de relier directement la gare de Bruxelles-National au nord du pays, et en particulier aux gares de Malines et d'Anvers. Pour l'instant, les voyageurs en provenance de ces gares doivent faire un crochet par Bruxelles pour relier l'aéroport.

Maigre fréquentation des lignes TEC vers la Flandre

Il y a juste un an, le TEC Hainaut lançait trois nouvelles lignes censées faciliter le déplacement des wallons qui travaillent de l'autre côté de la frontière linguistique. Apparemment elles sont loin d'avoir rencontré leur public. Ces lignes de bus avaient été instaurées au départ de Mouscron, Bernissart et Ath pour desservir notamment les zonings de Courtrai et Audenarde. Un an plus tard, le constat se passe de commentaires : un voyageur en moyenne par jour entre Herseaux et Courtrai, douze entre Blaton et Audenarde et 23 qui rejoignent la Flandre au départ d'Ath.

Correspondances TEC-SNCB

Le dimanche 25/10/2009, l'IC venant de la Côte et à destination de Genk qui devait arriver à 13h11 à Tienen a été annoncé avec 9 minutes de retard. Cela n'a pas empêché le bus TEC 339 > Hannut de partir à 13h17 sans attendre la correspondance (le suivant étant à 18h17). Idem pour le bus De Lijn 313 > Sint-Truiden de 13h18 (le suivant étant à 15h18). J'espère qu'il n'y avait pas de voyageurs en correspondance et me demande bien à quoi sert le système Aribus installé dans cette gare pour régler les correspondances train > bus ?

Benoit
sur notre forum, le 26-10-09

Les nouveaux horaires SNCB

Je viens d'apprendre que le train L Charleroi-Erquelines de 22h15 allait être prochainement supprimé. Alors que dans cette zone semi-rurale, la quantité et la qualité des transports en commun est déjà actuellement insatisfaisante, la SNCB ne trouve rien d'autres que de supprimer un train quotidiennement. La SNCB se borne actuellement à la rentabilité et oublie son rôle social et de service aux citoyens. Alors que cette ligne a déjà vu fermer la totalité (hormis Lobbes) de ses gares, elle se voit amputer d'un train par jour ! S'en est trop. La logique de rentabilité de la SNCB devient insupportable. Alors que l'ensemble des messages vont dans le sens d'une prise de conscience écologique, la SNCB ne trouve rien de mieux que de réduire la faible offre de transport en commun existante dans cette zone. La réorientation des moyens est claire : la SNCB met le paquet sur les grandes lignes utilisées par les navetteurs profitant de l'augmentation chronique des déplacements domicile-travail et de l'hyper-mobilité des travailleurs pour réaliser ses objectifs d'augmentation de voyageurs annuellement. Mais apparemment notre chère société de chemin de fer oublie que parmi les utilisateurs des trains on ne retrouve pas que des navetteurs voyageant sur autoroutes ferrées en heures de pointes. Par cet acte, la SNCB néglige en effet sa mission de service public envers des personnes n'ayant pas suffisamment de moyens pour utiliser d'autres modes de transports et envers ceux qui ont opté par choix pour un mode de transport durable. Dorénavant (et hélas déjà depuis quelques années) le train c'est avant tout pour aller bosser ! C'est à croire que tout est fait pour décourager les gens d'utiliser le train pour les loisirs en dehors des heures de pointes et sur des lignes considérées par la SNCB comme étant annexes. C'est évident, déjà actuellement il est impossible d'utiliser le train le soir pour aller au théâtre ou au cinéma en semaine à Charleroi lorsqu'on habite Lobbes par exemple. Même avec le dernier train programmé à 22h15 à

Charleroi, il faut espérer que la séance soit courte et surtout, il vous est interdit d'aller boire un verre avec vos amis. Il est malheureusement interdit d'avoir des relations sociales lorsqu'on circule en train !

Autre exemple : le week-end, ne tentez pas d'avoir une journée bien remplie car le premier train n'est qu'à 7h55 de Lobbes. Calculez bien votre coup mais il est effectivement impensable de passer la journée à la mer ou dans les Ardennes, tout juste arrivé il faudra très vite penser à revenir car le service des trains le week-end est limité à un toutes les deux heures sur cette ligne ... et le dernier train démarre à 20h46 de Charleroi-Sud ... Il est malheureusement interdit de prévoir des journées de détente lorsqu'on circule en train !

Alors évidemment, ces situations de vie ne poussent pas à utiliser le train et c'est précisément pour cela que certains trains connaissent une fréquentation faible. Mais c'est absolument normal ! Les gens, ne pouvant se baser sur une offre de transport en commun satisfaisante, s'organise autrement : achète une voiture, déménage, s'enferme dans leur région, ...

Au départ de quelques petits aménagements horaires visant des économies, la SNCB contribue et participe activement à l'impossibilité d'habiter en zone semi-rurale et d'avoir une vie active tout en ayant des comportements respectueux de l'environnement. Au contraire de cette logique et orientation simpliste de la SNCB, il faudrait bien entendu étendre l'offre de transport en commun, et pas uniquement sur les grandes lignes. Cela afin que le train devienne un réel choix possible pour les nombreux utilisateurs potentiels. Ces derniers pourraient ensuite avoir confiance et pouvoir compter réellement sur l'offre disponible afin d'adopter des modes de déplacement respectueux de l'environnement et accessible au plus grand nombre.

Gyom
sur notre forum, le 14-11-09

Je viens de constater qu'au prochain changement d'horaires de décembre, tous les trains Halanzy-Virton-Libramont n'auront plus de correspondance à Libramont pour Namur/Bruxelles. C'est tout simplement scandaleux et inacceptable. En effet, pour pouvoir aller à Namur ou Bruxelles il faudra changer de train à Bertrix ET Dinant, ce qui aura pour conséquence l'allongement du temps de parcours d'une demi heure. Tout cela pour faire partir les trains d'Arlon 3 ou 4 minutes plus tôt. Donc il manquerait ces 3, 4 minutes à Libramont pour avoir correspondance. Je pense qu'après la réouverture en 2006-2007, la SNCB prépare à nouveau la mise à mort de la ligne 165 à brève échéance et en toute discrétion.

utilisateur ligne 165
sur notre forum, le 23-11-09

BULLETIN D'ADHESION

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

- Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- Membre ordinaire** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 12 euros.** Si vous ne souhaitez pas recevoir notre bulletin en version papier, **la cotisation est réduite à 5 euros.**
- Membre effectif** : si vous souhaitez participer de façon plus active à la vie de l'association, la cotisation de membre effectif vous autorise à participer à l'assemblée générale. **Le montant de la cotisation est fixé à 15 euros** et l'inscription est réservée aux membres ordinaires comptant au moins **deux années d'ancienneté consécutives.**
- Membre d'honneur** : en plus de bénéficier de tous les avantages réservés à nos membres ordinaires, vous désirez soutenir notre action par un appui financier. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**
- Associations, organismes, administrations, ...** : vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**

Veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Nom : Prénom :

Adresse :

Date et signature :

Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :

Téléphone : Fax :

GSM : e-mail :

Ligne(s) empruntée(s) :

SNCB : TEC :

DE LIJN : STIB :

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

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



En 2007, Japan Railway Hokkaido a mis en service son véhicule DMV (Dual Mode Vehicle), un bus pouvant rouler sur rail et sur route. Lorsque le DMV passe de la route au rail, des essieux ferroviaires s'abaissent et soulèvent le véhicule mais l'essieu arrière routier reste au contact des rails pour assurer la propulsion. Le changement est réalisé en 15 secondes.
Photo : <http://ecologie.caradisiac.com>

ACTP asbl

Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

Tél. / fax : 04 233 67 57

Email : actp@skynet.be

Site : www.actp.be

L'ACTP vous souhaite une excellente année 2010



Chaque année durant le mois de décembre, le Märli tram va promener les petits et grands enfants dans les rues de Zürich. Et c'est le Père Noël en personne qui conduit le tram !

Photo : www.rail-train.ch

A nos lecteurs,

Vous attendiez probablement l'aCtp-Info de septembre. Le trimestriel a bien été déposé à la poste (le 24-09) mais n'a pas été distribué. Nous avons mené de nombreuses démarches sans succès : le bulletin a probablement disparu définitivement de la circulation.

Nous devons donc constater qu'il règne un certain désordre à la poste. Nous sommes aussi convaincus, en ce qui concerne l'accueil et le contact, que cette institution est en dessous de tout. La réception des appels téléphonique, centralisée au seul call-center rend l'acheminement long et compliqué. Aucun de nos appels n'a abouti lorsque nous essayions de contacter le bureau de dépôt ou le centre de tri. La responsable du bureau de dépôt elle-même nous a même déclaré ne pouvoir entrer en communication téléphonique avec son centre de tri ! Le service des plaintes, est incapable de donner une information et se borne à enregistrer le dépôt d'une nouvelle plainte à chaque fois qu'on le contacte !

Si vous disposez d'une liaison Internet, vous avez pu prendre connaissance sur notre site du contenu de ce bulletin égaré. Si vous souhaitez en recevoir un exemplaire papier, faites nous signe, nous ferons procéder à une réimpression et vous le ferons parvenir.

A propos du bulletin, nous avons malheureusement perdu le soutien du sponsor de la publication. Cela nous amène à réviser les montants des cotisations. Nous sommes obligés de la hausser à un niveau qui couvre réellement les frais d'impression et de distribution du bulletin. Nous avons cependant créé la catégorie de **membre ordinaire sans bulletin papier** dont le montant est réduit à **5 €**, à côté de la **cotisation avec bulletin papier** qui est portée à **12 €**. La cotisation « **membre d'honneur** » est inchangée (**20 €**) et donne bien évidemment droit au bulletin papier. Si vous souhaitez participer de façon plus active à la vie de l'association, la cotisation de « **membre effectif** » vous autorise à participer à l'assemblée générale. Le montant de la cotisation est fixé à **15 €** et l'inscription est réservée aux membres ordinaires comptant au moins deux années consécutives d'ancienneté. Toutes les cotisations payantes donnent le droit de participer à nos activités (conférences, voyages, ...). Nous avons plusieurs projets pour 2010 que nous vous soumettrons prochainement. Nous ne doutons pas que vous pourrez continuer à nous accorder votre confiance et nous vous en remercions.