

# BULLETIN D'ADHESION

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

Quatre possibilités s'offrent à vous, devenez :

- O **Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- O **Membre** : vous recevez notre bulletin d'information, des invitations à participer à nos différentes activités (groupes de travail, voyages d'études, ...). **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.**

Veillez 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.



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

# ACTP INFO

Trimestriel (janvier - mars 2007)

Expéditeur : ACTP asbl - pl. des Guillemins 17 B25 - 4000 LIEGE Bureau de dépôt : 4020 LIEGE 2 Agrégation : P302205

## SOMMAIRE

La gare de Rivage	2-3
Transport ferroviaire et service minimum	4-5
Echo de la 165	6
Le retour du tram à Paris	7
Une boucle pour le métro de Charleroi	8
Itinéraire intermodal sur le site de la SNCB	8
Liège-Palais, la mal nommée	9
Liège-Guillemins : installations provisoires	9
Le BusWay de Nantes	10
Pleins feux sur le Bova Lexio	11
L'Irisbus Airway	12
Jemeppe-sur-Meuse : la nouvelle gare routière	12
En bref	13-14
Courrier des lecteurs	15



Freudenstadt (Allemagne) : train-tram

© www.bahngalerie.de

## Train-tram : 4 projets étudiés par la SNCB

Après la visite, en août 2005, du train-tram de Karlsruhe en Allemagne (voir aCtp Info de septembre 2005), le groupe SNCB vient de boucler une étude de faisabilité relative à l'introduction du train léger sur le réseau belge. Plus économique et particulièrement adapté aux dessertes régionales, ce type de matériel rencontre déjà un vif succès chez plusieurs de nos voisins européens. Le dossier réalisé par la SNCB présente quatre cas d'étude. Le premier concerne la liaison Hasselt-Hasselt Université-Genk-Maasmechelen. Les deux scénarii suivants se rapportent aux lignes à qualité totale Eecklo-Gand-Saint-Pierre (ligne 58) et Marloie-Liège-Guillemins (ligne 43). Sur cette dernière liaison, l'introduction du light rail permettrait d'améliorer la vitesse commerciale et la fréquence des dessertes. Le cadencement horaire réclamé depuis longtemps par le comité de ligne pourrait donc devenir une réalité. L'arrivée de matériel léger sur cette ligne permettrait en outre de remplacer les AM classiques vieux de plus de 40 ans. La SNCB a par ailleurs évoqué la possibilité de rouvrir les arrêts de Comblain-au-Pont et de Chanxhe : grâce à ses meilleures accélérations et freinages, le train léger permet en effet des réductions de temps de parcours et l'insertion d'arrêts supplémentaires. Le dernier cas d'étude offrant des opportunités intéressantes concerne la liaison Bruxelles-Denderleeuw (ligne 50). Du côté des syndicats, l'introduction du train-tram n'est pas perçue d'un très bon œil. Ils invoquent les problèmes de sécurité qu'engendrerait la cohabitation entre trains légers et trains traditionnels. Cette cohabitation existe pourtant à l'heure actuelle entre trains de voyageurs et trains de fret. Les mêmes syndicats avaient toutefois vivement protesté suite aux récents propos de Leo Pardon qui prônait le remplacement des liaisons SNCB régionales par des lignes de bus. Si on veut assurer un avenir aux relations locales, il faudra bien modifier leur mode d'exploitation et y introduire du matériel léger plus adapté.



Gouvy : ICO en composition dromadaire

© ACTP

**ACTP (Association des Clients des Transports Publics)**

✉ Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

☎ 04/ 233 67 57 - 0499/ 19 57 27 📠 04/ 233 67 57

🌐 www.actp.be 📧 actp@skynet.be

Avec le soutien de la Région Wallonne



Direction Générale des Transports

## La gare de Rivage

Infrabel vient de terminer une rénovation des quais de Rivage et une amélioration de la bifurcation. Nous sommes allés nous rendre compte des avantages que ces travaux apportent à la clientèle.

C'est en abordant la gare la nuit tombée que l'effet est le plus saisissant : les plaques de dénomination de la gare sont maintenant lumineuses. De plus, elles sont disposées obliquement par rapport à la voie et en quinconce sur les deux quais. Voilà donc exaucés trois vœux souvent exprimés par les clients. Grâce en soit rendue à Infrabel qui est décidément à l'écoute de la clientèle de la SNCB.



Gare de Rivage : plaques de dénomination © ACTP

Ce n'est pas là le seul motif de satisfaction. Les quais ont été rehaussés, carrelés et équipés de bordures podotactiles. Le bâtiment voyageurs est désormais en contrebas mais la marche qui le sépare du quai est balisée par un garde-fou.



Gare de Rivage : abri quai 2 © ACTP

L'abri du quai 2 a été restauré dans sa forme initiale et offre une protection bien supérieure à celle des abris préfabriqués. Pour l'heure, il n'est malheureusement pas équipé de sièges. Ce n'est pourtant pas la place qui manque. Espérons que cette lacune sera rapidement comblée.



Gare de Rivage : garde-fou © ACTP

A Rivage, la traversée des voies se fait par un passage bien dessiné et bien réalisé. Un petit bémol : la présence d'une traverse en bois qui, par temps de pluie est très glissante. Malheureusement, lors du passage des trois convois auquel nous avons assisté, nous n'avons pas noté la présence de personnel pour aider à cette traversée. La présence de feux (ou mieux de barrières) est donc souhaitable et ce d'autant plus que la visibilité n'est pas excellente.



Gare de Rivage : traversée © ACTP

*Situé sur le territoire de la commune de Sprimont, Rivage est un hameau d'une dizaine d'habitations. La clientèle de la gare provient principalement de Comblain-au-Pont et du personnel de la gare. On trouvait d'ailleurs à Comblain deux gares proches de Rivage : celle de Liotte (fermée en 1924) et celle de Comblain-au-Pont.*

*C'est à Rivage que la ligne 43 (Liège-Jemelle) se sépare de la ligne 42 (Liège-Gouvy). Rivage se trouve donc sur l'itinéraire Liège-Luxembourg. Les IR, les trains P, le Gouvy-Bruxelles (depuis peu ICO<sup>1</sup>) qui assurent cette liaison ainsi que les L et P de la liaison Liège-Jemelle desservent Rivage 51 fois par jour ouvrable. Les cadences de base sur les 2 lignes sont d'un train toutes les deux heures<sup>2</sup>. Dans un seul sens (Liège-Rivage), elles sont presque parfaitement alternées, assurant ainsi une desserte horaire en heure creuse. Dans l'autre sens (Rivage-Liège) les convois des deux lignes roulent dans le même créneau horaire : la cadence est donc pratiquement bi-horaire<sup>3</sup>.*

Les convois roulant vers Gouvy sont généralement composés de voitures I10 ou I6. Ces voitures ayant leurs portes d'accès aux extrémités, elles présentent un gap important entre voiture et quai lorsqu'elles sont inscrites en courbe. Ce gap présente un danger malgré la présence d'un quai haut : la distance entre le marchepied et le quai peut en effet dépasser 30 cm. Nous estimons qu'il serait prudent d'installer une protection pour éviter les chutes sur le ballast, comme cela se pratique aux CFF. Cette mesure devrait d'ailleurs être généralisée dans les gares présentant une courbure importante. A ce titre, les cas de Bruxelles-Central et de Bruxelles-Luxembourg sont particulièrement significatifs.

Quelques petites lacunes sont encore à signaler. Certains tambours horaires sont mal disposés par rapport aux lampadaires : une des faces ne peut être lue qu'à la lueur d'un briquet ... ou d'un gsm. Nous suggérons que les tambours soient dorénavant pourvus d'un éclairage intérieur, ce qui non seulement augmenterait leur visibilité mais éviterait la condensation.

La conception des affiches devrait être revue au niveau du fond (directions non mêlées comme le pratiquent les NS) et de la forme (caractères plus lisibles : certaines mentions sont écrites en caractères de 2 mm !).



Gare de Rivage : gap quai 2 ©



Gare de Rivage : tambours horaires et éclairage © ACTP



Gare de Grellingen (Suisse) : caillebotis © ACTP

### En résumé

Nous avons apprécié	Nous regrettons
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les quais rehaussés</li> <li>▪ La disposition des caissons lumineux</li> <li>▪ Le garde-fou entre le quai et le bâtiment voyageur</li> <li>▪ Les dalles podotactiles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'absence de siège dans l'abri du quai 2</li> <li>▪ La mauvaise disposition de certains tambours</li> <li>▪ Le gap entre les voitures et le quai 2</li> </ul>

<sup>1</sup> L'ICO est le train du service intérieur qui réalise, entre Ans et Bruxelles, la plus haute vitesse commerciale du réseau belge (129km/h).

<sup>2</sup> Les lignes 42, 43, 132 et 165, toutes situées en région wallonne, sont les seules du réseau belge qui n'offrent pas de desserte L à cadence horaire.

<sup>3</sup> Jusqu'en 1999, les dessertes Gouvy-Liège et Jemelle-Liège, parfaitement alternées, assuraient un départ vers Liège toutes les heures.

## Transport ferroviaire et service minimum Situation comparée en Europe et dans le monde

H. DELSAUX, membre du Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB

L'obligation de SM est liée au fait que la fourniture de services répondant à des besoins considérés essentiels à la vie économique et sociale est, de manière plus ou moins fréquente, interrompue par des grèves dans les entreprises et/ou organismes qui les fournissent.

La Charte sociale du Conseil de l'Europe (1961) reconnaît le droit de grève.

La Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (2000) reprend ce principe fondamental, qui doit néanmoins être lié au droit au travail, au principe de bonne administration ainsi qu'à la libre circulation de personnes, biens et services.

La moitié des Etats membres de l'UE et le Canada, prescrivent légalement ou par négociation, des obligations de SM. Des dispositions comparables existent aux USA, en Suisse, au Japon.

Dans de nombreux Etats membres, en particulier ceux qui ne prévoient pas de SM, le droit de grève est encadré, limité, voire interdit pour certaines catégories de travailleurs de la fonction publique. Ces limitations sont prescrites par la loi ou encore «négociées» entre partenaires sociaux des secteurs et/ou entreprises/organismes fournissant des services essentiels.

### 30 pays passés en revue

**Italie** : droit de grève étendu et obligation de service minimum : prescrits par la Constitution et définis par la loi (11/4/2000) => équilibre entre droit de grève et continuité des services publics essentiels (15 secteurs dont transports en commun urbains, ferroviaires, aériens). Modalités du service minimum définies par convention collective. La loi prescrit délai de préavis d'annonce d'une grève, une durée maximale (24h) et l'obligation d'assurer une desserte bus/train aux heures de pointe matin/soir, ainsi que pendant les périodes de congé scolaire et des élections. Bilan satisfaisant.

**Espagne** : encadrement des conditions de grève dans secteurs essentiels (pas de liste légale) où la grève est soumise à autorisation préalable (évaluation des motifs). Conditions SM pour distribution électricité/hydrocarbures. Dans autres secteurs essentiels : négociées au cas par cas. Minimum un train/jour/destination imposé à la RENFE (décret de 1980). En transport urbain : 50 à 60% des prestations aux heures de pointe et 15 à 20% aux heures creuses.

**Portugal** : liste de «besoins essentiels», dont le transport collectif. Obligation d'assurer sécurité/entretien. Modalités SM fixées par accord collectif ; si échec à 5 jours de la grève => défini par arrêté du gouvernement avec pouvoirs de réquisition. Bilan mitigé => renforcement des conditions de grève et obligation d'affecter des travailleurs au SM (depuis 1/12/2003).

**Grèce** : encadrement strict des grèves dans SP essentiels (11 secteurs, dont transports terrestres, aériens, maritimes). SM fixé par loi, complétée par accords collectifs (30 à 50% effectifs mobilisés pour SM) avec commissions de médiation. Jugé non satisfaisant parce que très peu appliqué, surtout en transport collectif.

**Suède** : SM défini uniquement dans conventions collectives des secteurs essentiels (clauses d'interdiction de grèves susceptibles d'être dommageables à la société), avec comités de conciliation. Le Parlement peut voter une loi ad hoc en cas d'urgence.

**Finlande** : SM uniquement par conventions collectives, avec système permanent d'arbitrage + loi 27/8/2003 uniquement pour distribution d'énergie. Jugé satisfaisant car peu de conflits et amendes prévues contre les syndicats.

**Belgique** : peu réglementé. Droit de grève découle de la jurisprudence. Loi du 19/8/1948 sur prestations d'intérêt commun en temps de paix, impose prestations minimales à entreprises du secteur privé (gaz, électricité, eau, entretien des centrales nucléaires, services santé, transport, collecte ordures). Dans le secteur public, il s'agit d'une faculté (cf. police, RTBF, VRT).

**Pays-Bas** : depuis 2001, contrat de performance entre Etat et NS reizigers, prévoyant des prestations de SM (amendes pour les syndicats qui ne le respectent pas).

**Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte** : des obligations de SM prévues par la loi, notamment pour les transports publics.

**Estonie** : pas de droit de grève pour les fonctionnaires. Les entreprises privées doivent assurer les besoins primaires (liste définie par le gouvernement). Les SM sont définis au cas par cas, par médiation du gouvernement.

**Slovénie** : dispositions légales de sauvegarde de services liés à la sécurité publique (police, armée, tribunaux pénaux, contrôleurs aériens, ...).

**Roumanie** : SM = 1/3 du personnel du service normal, mobilisable, pour assurer les services essentiels dans le secteur public.

**Allemagne** : droit de grève très réglementé (préavis, soumis aux 3 principes de conformité à l'ordre social, de proportionnalité et de loyauté, motif légitime – pas de grève politique ou de solidarité – majorité de 75%, d'abord négocier, ...).

**Autriche et Danemark** : très forte limitation du droit de grève dans la fonction publique, avec larges pouvoirs de réquisition en cas de conflit mettant en risque des services vitaux.

**Royaume-Uni** : comme en Allemagne, grèves politiques et de solidarité non admises. Comme en Autriche et au Danemark, non respect des règles peut engendrer licenciement et larges pouvoirs de réquisition.

**Irlande** : SM prescrit pour navigation aérienne, hôpitaux, gendarmerie) + code de bonnes pratiques, avec un médiateur du gouvernement qui a reconnu le SM dans 5 autres secteurs, dont les transports collectifs.

**Luxembourg** : conditions strictes préalables au déclenchement d'une grève, avec un organe de conciliation.

**Rép. Tchèque, Bulgarie** : encadrement strict du droit de grève dans le secteur public.

**Slovaquie** : droit de grève garanti par Constitution mais étroitement limité dans secteur public (interdit pour magistrats, militaires, contrôleurs aériens) grève possible uniquement après échec des négociations (loi du 13/9/2001).

**Pologne** : SM appliqué ponctuellement. Nombreux fonctionnaires n'ont pas droit de grève.

**France** : droit de grève très large. SM prévu uniquement pour contrôle aérien, radio/TV, centrales nucléaires, services de santé.

**Suisse** : recours à la grève interdit par convention collective aux CFF + loi du 24/3/2000 destinée à limiter le droit de grève si l'intérêt général le requiert.

**Canada** : fortes restrictions du droit de grève dans les services de santé et de sécurité publiques. Obligation de négociation faite aux partenaires sociaux pour les SP essentiels. SM en transport urbain peut être prescrit pour assurer la mobilité des services d'urgence.

**Etats-Unis** : procédures généralement efficaces de négociation, médiation, arbitrage en cas de grève (variantes d'un Etat à l'autre).

**Japon** : pas de droit de grève pour les fonctionnaires. Droit de grève très encadré pour les travailleurs du secteur privé fournissant des services vitaux, notamment les chemins de fer. Nécessité d'un motif légitime (cf. Royaume-Uni, Allemagne).

### Conclusions

- Plusieurs pays, même parmi ceux qui ne connaissent qu'occasionnellement des conflits sociaux, ont ressenti, au cours de la dernière décennie, la nécessité de légiférer davantage en ce qui concerne l'encadrement du droit de grève ou encore le SM.
- Avec la France, la Belgique appartient à une forte minorité des pays démocratiques, où à la fois le droit de grève et le service minimum ne sont pratiquement pas réglementés.
- Les transports ne font pas toujours partie de ces services. Dès lors, il existe dans ce secteur, assez souvent des dispositions réglementaires ou conventionnelles visant à garantir un SM aux usagers.
- Une forte majorité de pays démocratiques limitent et encadrent légalement le droit de grève dans la fonction publique, en particulier dans les secteurs fournissant des services vitaux ou essentiels.

Informations collectées par Henri Delsaux sur base du rapport R. Ledou – doc. N°1274 du 04/12/2003 de l'Assemblée Nationale – France, pour l'Union Européenne.

**Echos de la 165  
Quand Infabel met le turbo...**

Dans notre dernier bulletin, nous avons le plaisir de vous annoncer la réouverture des liaisons Virton-Arlon et Virton-Luxembourg, plus de vingt ans après la fermeture de la ligne 165 au trafic voyageurs. Pour assurer le succès de ces nouvelles relations, il restait à lancer les travaux de rénovation des quais des points d'arrêt d'Halanzy, Aubange et Messancy. Infrabel vient de franchir une étape importante dans le respect de cet engagement puisque le marché concernant ces chantiers a été attribué le 25 janvier dernier à l'entrepreneur JEROUVILLE s.a. de Libramont-Chevigny. Les travaux ont donc pu commencer à la mi-février, avec 15 jours d'avance sur le planning annoncé initialement.

Concrètement, Infrabel va procéder à la pose de 2 nouveaux quais à Aubange et Halanzy et d'un nouveau quai unique à Messancy. Ces quais de 55 cm de haut auront une longueur de 80 m à Messancy et 185 m à Aubange et Halanzy pour permettre l'arrêt des trains luxembourgeois les plus longs.

A Messancy, l'unique quai est terminé de gros œuvre (y compris le carrelage). Il reste à installer l'éclairage, les tambours horaires, les haut-parleurs, les interphones, ... C'est la commune qui assurera la réhabilitation de l'ancien abri de quai. Il sera à la disposition des voyageurs. Les caissons lumineux portant le nom de l'arrêt seront disposés à 45 degrés par rapport à la voie, ce qui assurera une bonne visibilité (voir notre article sur la gare de Rivage page 3). A ce propos, Infrabel nous a assuré que « lors du renouvellement des équipements de quais, la pose en oblique sera appliquée dans la mesure du possible ».

A Aubange et Halanzy, le gros œuvre des quais B est presque terminé.

Les conditions climatiques ont été favorables. Il est donc pratiquement certain que le délai annoncé par Infrabel, à savoir mai-juin, sera tenu. Les nouvelles liaisons pourront alors prendre tout leur essor. Espérons que, à la même date, les CFL auront obtenu l'autorisation de rouler avec leur matériel sur le réseau belge, ce qui permettra de disposer de 3 relations supplémentaires.

Pour rappel, le délai initial remis par Infrabel était décembre 2007 !



Halanzy : travaux de réfection des quais © Amis du Rail Halanzy



Messancy : travaux de réfection des quais © Amis du Rail Halanzy



Aubange : travaux de réfection des quais © Amis du Rail Halanzy

**Le retour du tram à Paris**

Nous vous l'annonçons dans notre dernier numéro : après 69 ans d'absence, le tram a fait son retour à Paris intra-muros en décembre dernier. La ligne baptisée « T3 » utilise les boulevards des Maréchaux du Pont de Garigliano à la Porte d'Ivry.

Le nouveau tramway de Paris en site propre se décline avec un mobilier urbain redessiné, de nouveaux abris et un matériel moderne. L'ensemble s'intègre parfaitement dans le paysage urbain.

Longue de 7,9km, la plate-forme représente une ligne de verdure de bout en bout. En dehors du côté esthétique incontestable, la voie engazonnée offre l'intérêt de réduire considérablement le bruit de roulement.

Le matériel roulant est composé de 21 rames de type CITADIS d'Alstom. Chaque rame, longue de 44 mètres au gabarit de 2,65 mètres, offre 304 places dont 78 assises.

Le montant de l'investissement s'élève à 214 millions d'euros pour l'infrastructure et 53 millions d'euros pour le matériel roulant. La ville de Paris y a ajouté 44 millions d'euros pour la requalification de l'espace public.

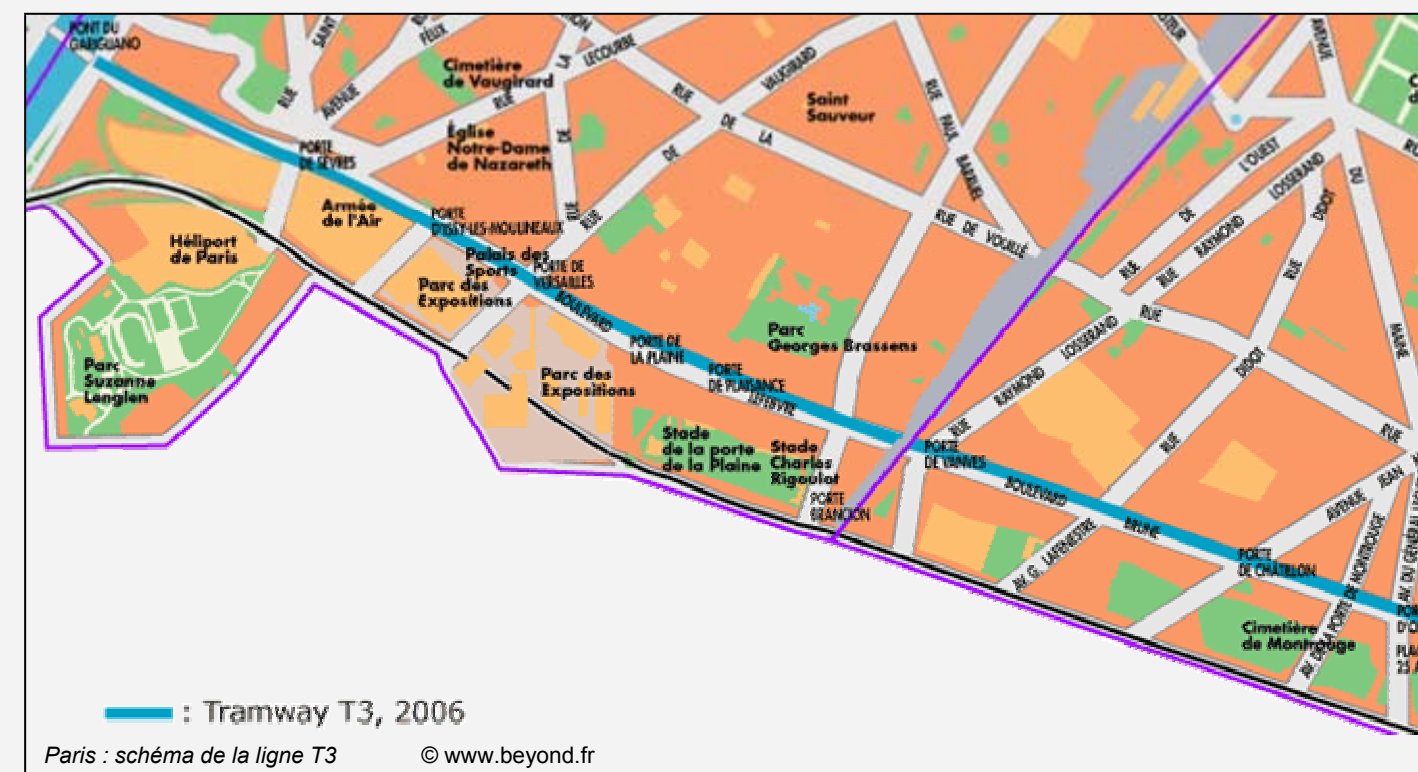
Le prolongement de la ligne vers l'Est jusque la Porte de la Chapelle est d'ores et déjà planifié.



Paris : ligne T3 © www.funimag.com



Paris : Alstom Citadis © David MONNIAUX

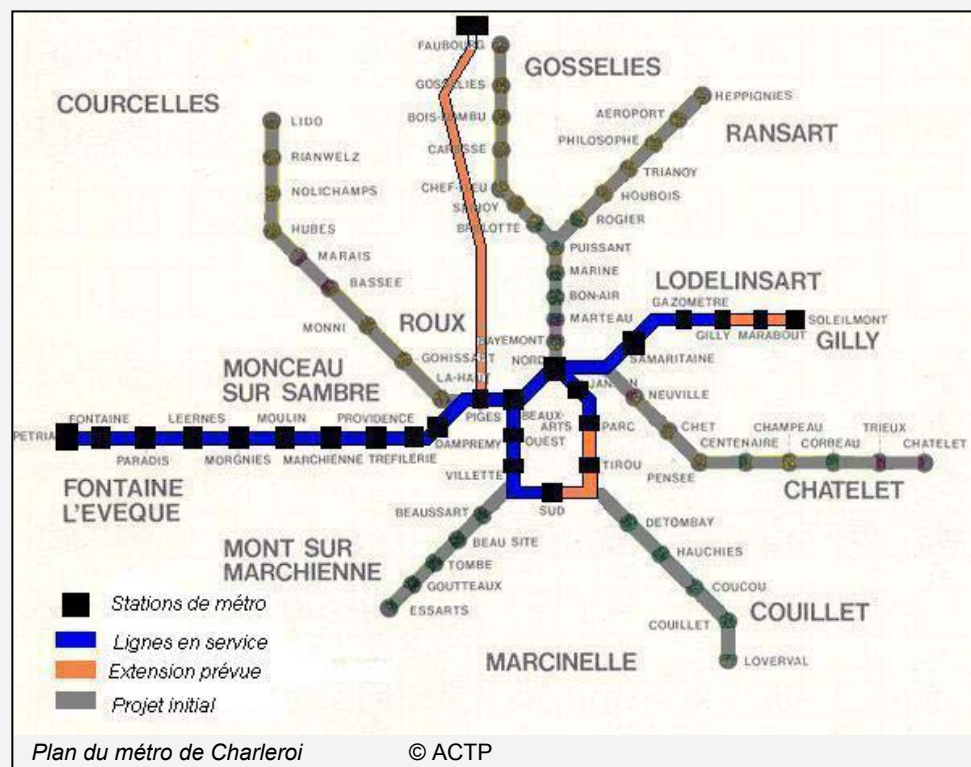


Paris : schéma de la ligne T3 © www.beyond.fr

## Une boucle pour le métro de Charleroi

Le permis d'urbanisme relatif à la boucle urbaine de Charleroi a été signé le 11 décembre dernier. Le métro roulera dans le centre-ville en 2010, soit 45 ans après la première décision. Concrètement, il s'agit de réaliser une liaison ferrée de deux kilomètres entre la gare de Charleroi-Sud et la station Parc. Cela nécessitera le déplacement du rond-point du boulevard Tirou, la construction d'un ouvrage d'art sur la Sambre et la mise à sens unique du quai de Brabant et du quai de la Gare. Parallèlement, l'antenne de Gilly sera prolongée jusqu'à Soleilmont et se terminera par un parking de dissuasion. L'antenne de Gosselies, longue de dix kilomètres, sera également finalisée et Jumet verra la création d'un parking de dissuasion de 200 places.

L'arrivée du métro sur cette ligne sera aussi l'occasion d'une rénovation de « façade à façade ». Un budget de 100 millions d'euros sera octroyé pour l'ensemble des travaux qui devraient se terminer en 2011.



## Itinéraire intermodal sur le site de la SNCB

Horaires Nationaux Carte Informations Gares Besoin d'aide ?

Votre horaire

Votre demande d'itinéraire

de Liège-Guillemins [8] Date: Je, 01/03/07 Heures: 16:33 (Départ)

à MALONNE Port [7]

Changer Nouvelle demande Retour Trains en correspondance

Détails	Gare/Arrêt	Date	Heure	Durée	Change	Produits
Liège-Guillemins [8]		01/03/07	16:33	1:03	1	
Liège-Guillemins [8]		01/03/07	16:47	1:08	1	
MALONNE Port [7]		01/03/07	17:01	1:03	1	

Détails pour sélection Détails pour tout Jour d'impression S'abonner

Autres informations

Folder Voir travaux Voir gare

Vue détaillée

Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Vois	Produits	Remarques
Liège-Guillemins [8]	01/03/07	16:33	16:01		TC, Bus	Direction: Bruxelles Midi [3]
MALONNE Port [7]		17:04			Bus 55	30 min.
MALONNE Gare Des Autobus [1]		17:20			Bus 55	Direction: MALONNE Malpas Place [7]
MALONNE Port [7]		17:34			Bus 55	

www.b-rail.be

Annoncé initialement en juin 2005 et reporté à plusieurs reprises, l'outil de recherche d'itinéraires de porte-à-porte de la SNCB est désormais lancé. Depuis le 28 février dernier, il est possible d'effectuer un itinéraire complet de son voyage via le moteur de recherche du site internet [www.b-rail.be](http://www.b-rail.be) : l'outil de recherche ne se limite plus aux gares mais tient désormais compte des trajets en bus, tram et métro dans toute la Belgique.

Lorsque cette application entrera dans sa deuxième phase, il sera aussi possible d'imprimer des brochures horaires personnalisées et de télécharger les itinéraires sur un PDA. Espérons que l'ensemble des arrêts TEC seront répertoriés, ce qui n'est pas le cas actuellement.

## Liège-Palais, la mal nommée

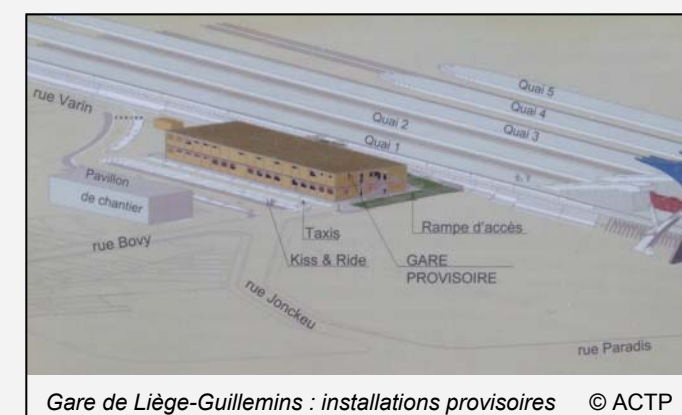
Située à 300 mètres de la place Saint Lambert, cœur historique de la Cité Ardente, la gare de Liège-Palais constitue une entrée idéale pour de nombreux navetteurs et pour les touristes étrangers.



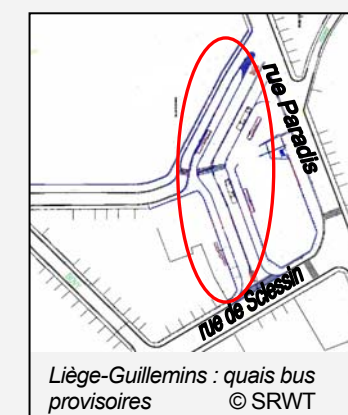
2500 personnes embarquent (et débarquent) chaque jour ouvrable dans des trains directs vers Bruxelles, Lille-Flandre, Luxembourg, Jemelle, Verviers, Hasselt, ou vers Liège-Guillemins pour des correspondances. Construite sous les voies qui sont elles-mêmes sous le niveau de la voirie, cette gare est d'une accessibilité médiocre. C'est pourquoi décision a été prise de la remplacer par une gare située en voirie comme c'était le cas antérieurement. En attendant, Infrabel a entrepris un rafraîchissement des lieux. Malheureusement, les escalators sont exclus de toute intervention. Si le projet de gare en voirie se concrétise dans les cinq ans (hypothèse optimiste), les voyageurs devront d'ici-là s'imposer... 2.500.000 escalades des escaliers fixes ! En supposant que quelques pour cent de l'écot qu'ils versent à la SNCB y soient affectés, cela permettrait certainement une remise en service provisoire des escalators. Outre l'amélioration de l'accessibilité, une surveillance des lieux et des abords s'impose pour éviter des dégradations déplorables : la SNCB et la ville de Liège méritent une porte d'entrée plus accueillante.

## Liège-Guillemins : installations provisoires

Entre la démolition de l'ancienne gare et l'ouverture de la nouvelle salle des guichets, les voyageurs fréquentant Liège-Guillemins seront accueillis dans des installations provisoires. Celles-ci prendront place dans l'angle de la rue Varrin et de la rue Bovy. Elles seront composées d'un bâtiment voyageurs, de 11 emplacements taxis, de 32 places de parking courte durée (dont six réservées aux PMR) et



d'une zone « kiss and ride ». Un emplacement vélos a également été prévu. Depuis la gare provisoire, un plan incliné permettra l'accès au quai 1. La desserte des différents quais se fera côté Meuse grâce à la passerelle intégrée à la charpente métallique. Les quais TEC devront également être déplacés à l'angle des rues Paradis et de Sclessin. Seuls les bus



1, 38b et 40a s'arrêteront rue Paradis pour débarquer. Ces installations devraient être opérationnelles au plus tôt pour juillet 2007 et seront exploitées au moins pendant un an et demi.

## Le BusWay de Nantes Une alternative au tram ?

Opérationnel depuis le 6 novembre 2006, le BusWay est un nouveau concept de transport collectif en site propre intégral. Sur les sept kilomètres que compte le trajet, des bus articulés fonctionnant au gaz circulent en site propre sur une plate-forme surélevée par rapport aux voies de circulation. Ces bus bénéficient de tous les avantages traditionnellement réservés aux tramways : stations aménagées, accès par 4 portes à fermeture automatique, priorité aux carrefours, fréquence de passage élevée (toutes les 4 minutes aux heures de pointe). C'est la première application de ce nouveau concept de transports en commun en France. Après avoir remis le tramway au goût du jour il y a vingt ans, la métropole nantaise franchit un nouveau pas dans le service aux usagers. Adapté aux besoins de fréquentation élevée de la zone Sud-Est de Nantes, le BusWay séduit par sa rentabilité : son coût est trois fois moins élevé que celui d'un tramway sur rail de longueur identique. Le budget alloué par Nantes Métropole pour ce concept innovant est de 53 millions d'euros dont 10 millions pour l'acquisition du matériel roulant.

Label de service déposé par le groupe Transdev, BusWay se caractérise par une véritable charte de services signée par trois instances que sont Nantes Métropole, Transdev et la SEMITAN. Leurs engagements sont les suivants : un service attractif (bonne vitesse commerciale, fréquence élevée, service continu le week-end jusqu'à 02h30 et en semaine jusqu'à 00h30), l'accessibilité (planchers bas, portes coulissantes et rampes d'accès activées à chaque station) et l'aménagement des stations (système d'information en temps réel, distributeurs automatiques de titres de transport, aménagement piétons, mobilier urbain ergonomique et signalétique enrichie).

La ligne 4 sur laquelle est exploitée le BusWay relie la périphérie (Porte de Vertou) au centre (Place Foch). Sur le parcours, 4 parkings relais (P+R) vidéosurveillés ou gardés ont été implantés offrant ainsi plus de 800 places de stationnement gratuit.

Le matériel roulant en service sur le BusWay est composé de 20 Mercedes Citaro articulés propulsés au gaz naturel. Long de 18 mètres, ces véhicules permettent de transporter jusqu'à 150 passagers.

A l'intérieur, des aménagements spécifiques délivrent des informations utiles aux voyageurs : les temps de correspondances affichés sur 4 écrans plats, annonces sonores des stations et schéma de ligne dynamique afin de visualiser le trajet.

Sans atteindre le confort, la souplesse et la capacité du tram, le BusWay constitue une alternative valable.



Nantes : BusWay © ACTP



Nantes : BusWay © ACTP

## Pleins feux sur le Bova Lexio

En novembre 2006, trois Bova Lexio acquis par l'exploitant privé Collard-Lambert ont fait leur apparition sur le réseau TEC. Ils sont affectés aux lignes 163C (Bastogne-Houffalize-Gouvy) et 1011 (Liège-Athus) où ils remplacent désormais les Scania Irizar (voir aCtp-info de septembre 2005).

Construit sur un châssis DAF et équipé d'un moteur de la même marque, ce bus de ligne néerlandais se décline en 4 versions. Les trois exemplaires wallons présentent une double porte centrale et une plateforme offrant des places debout. Cette particularité justifie en grande partie le remplacement des Irizar par le Lexio : doté uniquement de places assises, le modèle Scania posait problème en période d'affluence.

Comme la plupart des bus à vocation inter-régionale, le Lexio présente un emmarchement important : l'accessibilité n'est pas une priorité puisque les embarquements sont peu fréquents sur les lignes auxquelles ce bus est affecté. Le plancher haut permet en outre d'éviter des saillies trop importantes des passages de roues, sources d'inconfort. A l'intérieur, le confort laisse quelque peu à désirer.



Liège Opéra : Bova Lexio © ACTP



Liège-Guillemins : Bova Lexio © ACTP

### Fiche technique

Longueur : 13.060 mm  
 Largeur : 2.535 mm  
 Hauteur : 3.338 mm  
 Empattement : 6.940 mm  
 Porte à faux avant : 2.735 mm  
 Porte à faux arrière : 3.385 mm  
 Emmarchement : 350 mm  
 Diamètre de braquage : 24.500 mm  
 Moteur vertical à l'arrière  
 Climatisation et vitres teintées de série  
 Afficheurs LED frontal et latéral



Bova Lexio : vue intérieure © ACTP

Les sièges sont épais et munis d'appuis-tête mais leur position est trop verticale et ils ne sont pas inclinables. L'absence d'éclairage individuel est également à déplorer. On regrettera aussi la disposition « farfelue » des boutons de demande d'arrêt sur l'unique main courante ainsi que leur couleur rouge qui porte à confusion. Nous avons toutefois apprécié l'airco, les vitres teintées et la boîte de vitesse qui garantit une grande souplesse de conduite. Notons aussi qu'en plus d'une vaste soute (6,45 m<sup>3</sup>), le Lexio dispose de porte-bagages. Ces derniers ne sont toutefois pas équipés de parois de retenue latérales pourtant très utiles en cas de choc. Dernier bémol : l'absence de toilettes. Il y a quelques années, le bus Scania roulant sur la ligne 1011 en était pourtant équipé.

**Irisbus Airway**



Les TEC Brabant wallon ont récemment reçu treize Irisbus Airway qui sont répartis entre les dépôts de Jodoigne et Nivelles. C'est le 11 décembre 2006 que les premiers exemplaires ont fait leur apparition sur la ligne Rapidobus 1. Au courant de la même semaine, les Arways ont aussi "repris" les autres lignes Rapidobus.

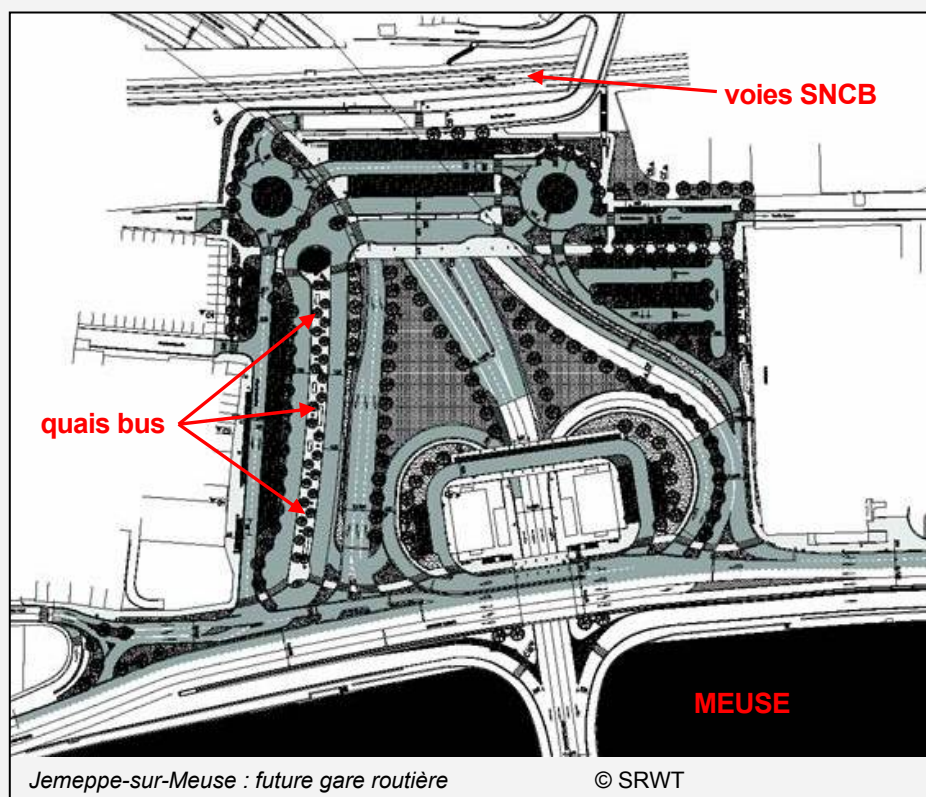
Peu de temps après, les TEC Namur-Luxembourg ont également mis en service cinq Airways. Quatre d'entre eux sont visibles sur la ligne express 56 (Namur-Couvin-Nismes) au départ du dépôt de Florennes.

Nous réserverons un article plus détaillé sur ce bus interurbain dans un prochain numéro.

Gare des bus de Jodoigne : Irisbus Airway © zone01

**Nouvelle gare routière à Jemeppe-sur-Meuse**

Quatre hectares vont être transformés en plein cœur de Jemeppe-sur-Meuse, au milieu de l'axe de circulation Liège-Flémalle. Au programme : un nouveau tracé de circulation et l'aménagement d'une nouvelle gare des bus. Prévues initialement pour accueillir un projet de tram qui n'a pas vu le jour, l'ancienne gare routière n'était pas adaptée aux bus et de nombreux problèmes de circulation s'y posaient. Dans le même temps, le point d'arrêt SNCB « Pont-de-Seraing » devrait être amélioré. La création d'un passage à niveau pour piéton (afin d'éviter les traversées sauvages des voies) est actuellement à l'étude. Financés conjointement par l'Europe et la Région wallonne, les travaux coûteront 4 millions d'euros. Ils ont débuté le 12 février dernier et se poursuivront jusqu'en juillet 2008.



Jemeppe-sur-Meuse : future gare routière © SRWT

**Accord de partenariat entre Fortis et la SNCB**

Fortis a signé un accord avec la SNCB-Holding pour l'installation de distributeurs de billets dans les principales gares de Belgique. Début 2006, à titre d'essai, Fortis a mis en service son premier comptoir automatique à Bruxelles-Midi. Celui-ci arrive en tête des distributeurs de billets les plus utilisés en Belgique sur le plan du nombre d'opérations réalisées en 2006. Un contrat a dès lors été conclu afin d'étendre ce service aux principales gares de Belgique. D'ici le 15 mars, la gare d'Ottignies accueillera un distributeur, et celle de Louvain en sera dotée d'ici la fin juin. Les autres gares les plus fréquentées du pays suivront ensuite progressivement dans le courant de l'année.

**Des points vélos pour les gares SNCB**

Dès cette année, huit grandes gares SNCB bénéficieront de points vélos. Leurs fonctions seront multiples : parking surveillé, location de vélos et même atelier de réparation. Les premiers points vélos ouvriront leurs portes après les vacances de Pâques à Bruxelles-Nord et à Anvers-Central. Suivront les gares d'Anvers-Berchem, Gand-Saint-Pierre, Louvain, Bruges, Courtrai et Malines. Cette initiative est le fruit d'une collaboration entre les autorités fédérales, la Région bruxelloise, la Région flamande et la SNCB-Holding. L'ouverture de ces huit stations représente une première phase du projet. L'objectif est de créer d'autres points vélos dans les gares à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie.

**Stib : le tram commande les feux**

Depuis fin 2006, les trams qui circulent avenue Louise peuvent influencer les feux grâce à un système intelligent. Ce projet pilote visant à améliorer la vitesse commerciale a été baptisé « Utopia ». Avantage par rapport à une télécommande classique : des caméras repèrent l'avancée du tram en différents points et envoient ces informations par onde aux contrôleurs de carrefours qui peuvent ainsi faire évoluer la situation. Les premiers résultats sont plutôt encourageants puisque sur le tronçon de six à sept minutes de l'avenue Louise, les trams gagnent une à deux minutes de temps de parcours.

**SNCB : hausse tarifaire limitée.**

Le 2 février dernier, le Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques, Bruno Tuybens, a lancé un signal à l'adresse de la direction de la SNCB, l'enjoignant à améliorer d'urgence la ponctualité des trains. Les chiffres présentés récemment par la SNCB traduisaient en effet un net recul pour le second semestre 2006. Les adaptations tarifaires de la SNCB étant partiellement définies en fonction de la ponctualité, la prochaine hausse des tarifs, prévue le 1<sup>er</sup> février 2008, sera limitée.

**TEC : hausse de fréquentation**

Alors que plus de 190 millions de voyageurs ont déjà été transportés par les TEC en 2005, la croissance s'est poursuivie en 2006 avec une hausse de 14% du nombre de clients.

**Le nouvel Integro**

Dans notre bulletin de juin 2006, nous vous présentions le bus interurbain Mercedes Integro. Depuis février dernier, Le 1<sup>er</sup> Mercedes Integro 2 a été mis en service en Belgique. Ce nouveau modèle est légèrement plus spacieux que son prédécesseur. C'est la société Picavet, exploitant privé de plusieurs lignes en Brabant wallon, qui l'a acquis.



Gare de Tubize : Integro 2 © zone01

**Traffic Control**

Début février, Infrabel a inauguré un nouveau centre de coordination du trafic ferroviaire : le Traffic Control. Sa fonction est de surveiller l'évolution de la circulation des trains en temps réel et de prendre des mesures correctives en cas de perturbation. Le Traffic Control regroupe les anciens dispatchings national (Bruxelles) et régionaux (Gand, Anvers, Namur, Mons). Il se compose d'un poste de signalisation complet qui gère et commande le trafic sur les lignes à haute vitesse. Le système dispose en outre d'une base de données des trains consultable à tout moment. En parallèle de cette centralisation des dispatchings, Infrabel prévoit de concentrer ses 368 postes de signalisation en 31 cabines plus modernes. Espérons que ces mesures permettront d'améliorer la sécurité et la ponctualité.

**Bomal : les handicapés privés de gare**

A la gare de Bomal, le personnel de la SNCB a toujours apporté son aide aux personnes à mobilité réduite pour monter et descendre du train. Depuis le 1<sup>er</sup> février, les PMR doivent désormais se débrouiller seules. La SNCB leur conseille de se rendre dans deux autres gares : à Jemelle et à Rivage. Apparemment, les employés ne seraient pas couverts en cas d'incident lors du transport de chaises roulantes. Du côté d'Infrabel, on précise qu'il est impossible de placer des rampes mobiles dans toutes les gares.



Gare de Bomal : embarquement PMR © ACTP

**Contractual Ticket On Line (CTOL)**

Moyennant la conclusion d'une convention gratuite avec la SNCB, les entreprises, les administrations et les asbl peuvent bénéficier d'une connexion personnalisée et sécurisée qui leur permet de commander des titres de transport nominatifs pour les membres de leur personnel, des clients, ...

Pour tout renseignement ou pour une démonstration :

SNCB Direction Voyageurs  
Jean-Luc PIRARD  
0476/86.03.38  
jeanluc.pirard@b-rail.be

**Stib : gratuité pour les moins de 25 ans**

D'ici un an ou deux, la gratuité dans les transports en commun bruxellois devrait être instaurée pour les jeunes de 12 à 18 avec l'espoir de porter la limite à 25 ans.

**Modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg**

Le vendredi 2 mars, Infrabel a officiellement lancé les travaux de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Le but de l'opération est de gagner, au mieux, 20 minutes de temps de parcours entre les deux capitales d'ici 2013. On est donc loin de l'avancée décisive en termes de mobilité et d'attrait d'une nouvelle clientèle présentée par Infrabel puisqu'il s'agit d'un retour à un temps de parcours qui prévalait dans les années soixante. Si le projet initial (baptisé « EuroCap-Rail ») visant à créer une liaison grande vitesse entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, était difficilement réalisable, on aurait toutefois pu faire mieux, par exemple en exploitant la ligne avec du matériel pendulaire adapté au tracé sinueux entre Jemelle et Libramont.

**TGV EST EUROPEEN**

Dès le 10 juin prochain, le TGV EST EUROPEEN reliera Paris à Strasbourg en 2h20. Une trentaine d'autres villes seront également desservies. Ce TGV roulera à la vitesse maximale de 320 km/h. Cette liaison sera une rude concurrence pour la liaison classique Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. (Dossier complet sur le site www.tgvvesteuropeen.com).

**Stib : entrée en service des T4000**

Nouveauté sur le réseau de la Stib : les T4000 ont été mis en service le 5 février dernier. Identique au T300, il se démarque de ce dernier par sa longueur (43 mètres) qui en fait le plus long tram jamais vu à Bruxelles.

**ICO : mise en train laborieuse**

Depuis sa mise en service le 11 décembre dernier, l'ICO a connu pas mal de vicissitudes. Il a été victime de problèmes d'aiguillage, de PN, de personnel (non bilingue) et de matériel. Quant à la ponctualité, elle est chroniquement mise à mal malgré les adaptations appliquées depuis le 5 février. Pour faire face à l'affluence enregistrée par le Gouvvy-Bruxelles, la SNCB a instauré une composition « sandwich » ou « dromadaire » (voir photo en dernière page) permettant d'alléger rapidement la rame en heures creuses (la locomotive est insérée entre 2 voitures d'une part et 8 voitures d'autre part). A peine instaurée, cette mesure a connu un couac : l'appendice de deux voitures a temporairement disparu au grand dam des utilisateurs. Par ailleurs, les performances de ces convois sont très disparates. Le meilleur temps de parcours porté à notre connaissance est de 41 minutes (soit 10 minutes de moins que le temps alloué à l'horaire). Pourtant, pas mal de services retardés ne connaissent pas de récupération significative. L'attractivité de cette liaison ne sera pas assurée si cette précarité perdure. De nombreux navetteurs sont déjà revenus à l'ICA, dont la régularité est bien meilleure.

**Indemnisation en cas de retards fréquents**

J'ai écrit à la SNCB pour me plaindre au sujet de l'indemnisation de plus ou moins 11 euros que je vais peut être recevoir suite aux retards fréquents. D'abord mes statistiques réelles : en 6 mois, sur 100 jours de travail et 200 voyages, j'ai eu 36 retards, 1164 minutes de retard, 18 % de mes trains avec un retard de plus de 15 minutes (on ne compte pas les « petits retards ») et 23 minutes en moyenne par retard. Donc je vais recevoir un bon d'achat d'une valeur de 10 ou 11 euros pour avoir perdu au moins 2,5 journées de travail, soit un montant de salaire net perdu d'environ 200 euros.

Je leur explique mon mécontentement, et le montant ridicule de l'indemnisation. Ils m'ont répondu ceci :

*Il s'agit d'un geste concret, certes mesuré. Vous comprendrez certainement que nous devons respecter des limites budgétaires et ne pas mettre en péril notre politique d'investissement, qui tend à une amélioration constante de la qualité.*

*En effet, un plus large geste pécuniaire, bien que populaire, réduirait les moyens disponibles et ses conséquences se révéleraient rapidement négatives pour la clientèle.*

*Ces compensations vous semblent purement symboliques ? Comme elles sont calculées sur la base du prix par trajet de votre titre de transport, cela prouve en tout cas que nos tarifs sont modérés. Par ailleurs, la régularité des trains de la SNCB figure parmi les meilleures en Europe. Enfin, il faut considérer une offre ferroviaire dans son ensemble : la fréquence des trains, la ponctualité générale, le niveau des prix, ... Dans tous ces domaines, la SNCB n'a pas à rougir de ses prestations !*

En tout cas, si la SNCB ne rougit pas, moi bien, et de colère ...

Sur ce, sncbez-vous bien.

**uspyd**  
sur notre forum le 21-02-07

**STIB : affichage incomplet des tarifs**

Depuis le 1/2/2007, la STIB n'affiche plus que les « principaux tarifs » dans les véhicules ou les stations de métro.

Pourtant, dans ces dernières, ce n'est pas la place qui manque pour afficher les tarifs complets.

Le texte des « principaux tarifs » ne reprend que le nom du titre de transport (ex. « Jump 1 voyage ») et son prix, rien d'autre !

Un voyageur débarquant à Bruxelles ne saura pas qu'il peut voyager en correspondance de la STIB vers De Lijn par exemple !

Le plus scandaleux est de ne pas y signaler que la carte d'un jour est, le week-end et les jours fériés, valable pour 2 personnes !

Outre qu'elle méconnaît les dispositions de l'article 25,2° de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, la STIB, par cette omission, trompe certains voyageurs en les amenant à acheter deux cartes d'un jour alors qu'ils pourraient voyager à deux avec une seule carte !

**benoitv**  
sur notre forum le 19-02-07

Je partage votre indignation, d'autant plus que le « MTB » ne fait plus partie non plus de ces « principaux tarifs ».

La STIB préfère manifestement promouvoir l'abonnement « STIB uniquement », qui lui rapporte plus.

**Gérard CHEVALIER**  
sur notre forum le 20-02-07

**Carte SNCB 50%**

La SNCB vient de changer au 01/02/2007 la règle de calcul des billets avec la carte 50%. Avant ceux-ci avaient un tarif plafonné à celui du Railpass mais sans prévenir, la SNCB a supprimé cette règle. Si juridiquement, on ne peut rien dire pour les clients qui en achèteront une à partir de demain, il en va de soi que ce n'est pas la même chose pour ceux, comme moi, qui l'ont achetée avant. C'est une rupture unilatérale de contrat. J'ai donc demandé le remboursement de ma carte au prorata temporis. On verra bien. Si j'avais un peu de temps, j'attaquerais en justice en cas de réponse négative.

**Laurent**  
sur notre forum le 31-01-07

En cas de refus, ce sera un beau cas à soumettre au médiateur.

**visiteur**  
sur notre forum le 02-02-07

La SNCB a accepté de me rembourser !

**Laurent**  
sur notre forum le 08-02-07