

## SOMMAIRE

Railtime : information en temps réel 2-3

La gare de Statte 4

La rénovation des rames Thalys 5

La nouvelle gare de Bruxelles-Luxembourg 6

Trois bus à l'éthanol pour le TEC 7

Escapade à Paris 8-11

Publication : histoire des TP belges (1945-1960) 12

En bref 13-14

Courrier des lecteurs 15



Bruxelles-Central © ACTP

## Ponctualité

Le début de cette année a été marqué par une offensive hivernale qui, sans être vraiment exceptionnelle, a causé pas mal de soucis aux usagers. En une seule semaine, les retards et suppressions de trains se sont multipliés. Les bus ont aussi connu des difficultés dans certains coins de la région.

Les statistiques trimestrielles publiées par Infrabel reflèteront certainement ces difficultés mais on doute qu'elles traduisent exactement les énormes désagréments que les clients du rail ont éprouvé.

En effet, il y a une grande différence entre les statistiques officielles et la perception des usagers. Ainsi, alors que les derniers chiffres officiels font état d'une ponctualité de 92.5%, les données provenant des voyageurs consultés par les Associations (ACTP et BTTB) conduisent à une ponctualité de 40 % ! D'où vient cette énorme différence ?

Il faut d'abord noter qu'Infrabel ne prend pas en compte les trains supprimés, lesquels sont responsables des plus grands désagréments encourus par la clientèle. Ensuite, le taux de ponctualité officiel, évoqué contractuellement, est un taux global, qui considère l'ensemble des trains circulant tant en heures creuses qu'en heures de pointe.

Les usagers par contre, circulent majoritairement en heures de pointe, c'est à dire aux moments les plus difficiles, où les retards sont les plus fréquents et les plus conséquents. Deux tiers des voyageurs de la semaine embarquent en effet dans les deux segments horaires de pointe (07h-09h et 16h-20h) des 5 jours ouvrables.

Nous demandons donc que la SNCB publie un indice de ponctualité qui reflète mieux la situation que vivent 60% des clients qui voyagent en pointes. Il prendrait en compte tous les écarts observés par rapport au plan de transport.

Il serait aussi intéressant de chiffrer en minutes l'importance de ces retards. Un retard de 5 minutes a, dans les statistiques Infrabel, le même poids qu'un retard d'une heure, ce qui n'est pas normal.

## Railtime : l'information en temps réel

**D**ans l'aCtp-Info de juin 2008, nous présentons la réalisation suisse qui permet d'obtenir sur internet des informations sur la situation du trafic en temps réel. Nous terminions en souhaitant qu'une telle application soit rapidement mise en œuvre par Infrabel. C'est aujourd'hui chose faite : l'application est dénommée **RAILTIME** ([www.railtime.be](http://www.railtime.be))

### Mode d'emploi

La première fenêtre qui s'ouvre permet de choisir la langue et le mode d'accès aux informations. Il y a à ce niveau deux possibilités : soit une recherche par gare<sup>1</sup>, soit une recherche par numéro de train<sup>2</sup> (on notera que la mention facultatif qui accompagne le champ de sélection de train n'est pas très explicite). En haut de la page, un bandeau défilant donne, sur fond orange, des informations sur les perturbations<sup>3</sup>.

Pour effectuer une recherche par gare, utilisez le menu déroulant qui s'affiche dès l'entrée des premières lettres du nom<sup>4</sup>. Cochez ensuite départ ou arrivée<sup>5</sup> puis activer la recherche. La liste des trains de la tranche horaire actuelle s'affiche avec, en regard de chaque train, le retard encouru pour les minutes déjà écoulées et la prévision de retard pour les minutes à venir. Les informations relatives aux minutes passées sont en gris tandis que celles relatives aux minutes à venir sont en noir. Les retards à venir sont quant à eux en rouge. A noter : la mention actualisée du numéro de voie<sup>6</sup>.

A partir de l'aperçu de la gare, il est possible d'afficher le détail du parcours d'un train en cliquant sur « détails »<sup>7</sup>. Ici également, les événements passés sont en gris, les événements à venir sont en noir, les retards prévus sont en rouge. Ils sont susceptibles d'évoluer dans le temps (dans les deux sens !) et il est donc prudent d'actualiser périodiquement au moyen du bouton « actualiser ». Une boule bleue<sup>8</sup> signale la position actuelle du train.

L'autre possibilité d'accès à l'information est la recherche par numéro de train. Elle conduit directement à l'itinéraire du train sur lequel les retards de plus de 5 minutes s'affichent en regard de chaque gare desservie par ce train. Si cette information vous intéresse et que vous ne connaissez par le numéro du train, vous pouvez le retrouver en passant par l'aperçu de la gare en appliquant la procédure décrite ci-avant, en consultant

l'indicateur, le feuillet horaire de votre ligne ou la recherche d'itinéraire sur le site [www.sncb.be](http://www.sncb.be). Le numéro des trains figure aussi sur les affiches jaunes.

### Quelle utilisation pour railtime ?

Si vous entamez un voyage, vous pouvez prendre connaissance, avant de vous rendre à la gare (à partir de la maison ou du bureau), de la situation de votre train.

Si vous devez accueillir quelqu'un à la gare, vous pouvez, de même, vérifier si le train est à l'heure. S'il est en retard, vous avez une prévision de ce retard. Ce dernier peut toutefois évoluer dans le temps, d'où la restriction mentionnée par Infrabel : « la validité des horaires n'est garantie qu'au moment où ils sont communiqués ».

Railtime rendra de grands services lorsque la version pour smartphone sera opérationnelle. Le voyageur pourra alors avoir des informations en temps réel en cas de perturbation. On la promet pour un proche avenir.

### Des améliorations ?

Dans l'ensemble, l'application tourne bien et est facile d'emploi.

On souhaiterait toutefois des liens directs de l'itinéraire vers les gares, comme ils existent de la gare vers les trains.

Par ailleurs, les retards ne sont mentionnés que s'ils sont égaux ou supérieurs à 5 minutes. Or, certaines correspondances officielles sont de 5 minutes et sont compromises par un retard de 3 ou 4 minutes.

La lisibilité n'est pas optimale : la distinction entre minutes passées et minutes à venir n'apparaît pas clairement. L'utilisation de nuances de gris et la boule bleue trop discrète en sont responsables.

Si les tableaux des trains peuvent être consultés toute la journée, les aperçus des gares ne peuvent l'être que pour une heure en arrière. Or, pour remplir une demande de compensation en cas de retard, le client a intérêt à mentionner le retard officiel relevé par Infrabel. Il devrait donc être possible de disposer des aperçus des gares au moins jusqu'à la fin de la journée, de façon à permettre de remplir la demande (on doit en effet y mentionner le numéro du train que l'on connaît rarement et l'aperçu des gares est alors le moyen le plus simple d'en prendre connaissance).



## Railtime : départs et arrivées en temps réel

FR NL

9:02 - jeudi 5 mars 2009

Plage horaire  
09:00 - 10:00

Gare **1**  
n|

N° train **2**  (facultatif)

**5**  Départs  Arrivées

**4**

- NAMECHE
- NAMEN
- NAMUR
- NANINNE
- NATOYE
- NEERPELT
- NEERWINDEN
- NESSONVAUX
- NEUFCHATEAU

Aide

Railtime : page d'accueil avec recherche par numéro de train ou par gare (menu déroulant).

© Infrabel

## Trains au départ à Namur

Actualiser

Namur		Destination	Voie <b>6</b>	Type de train	N° train	<b>7</b>
Départ	Retard					
09:09		Wavre	7	L	6280	Détails
09:14		Liers	10	IC	2408	Détails
09:18		Dinant	10	IC	2508	Détails
09:20		Libramont	8	L	5759	Détails
09:21	+ 00:07	Bruxelles-Midi	9	IC	2130	Détails
09:21		Jambes	5	IR	3829	Détails
09:29		Tournai	5	IC	931	Détails
09:33		Herstal	4	IC	907	Détails
09:41		Luxembourg	10	IC	2108	Détails
09:42		Tournai	5	IR	3809	Détails
09:47		Huy	11	L	5680	Détails
09:51		Bruxelles-Midi	9	IC	2430	Détails

Railtime : recherche par gare présentant les trains au départ pour la tranche horaire sélectionnée.

© Infrabel

La validité des horaires en temps réel est garantie uniquement au moment où ceux-ci sont communiqués.

< -1 heure

+1 heure >

## **3** L.50 Bruxelles - Schellebelle: dérangement de signalisation L.26 Vilvoorde - Halle: dérangement

11:51 - lundi 9 mars 2009

### Train 9224 passant par Bruxelles-Central

Actualiser

Retour à l'aperçu Nouvelle recherche

Arrêts desservis	A 11:51	Arrivée		Départ		Commentaires
		Horaire	Retard	Horaire	Retard	
Amsterdam-Centraal Station	○			08:54		
Schiphol	○	09:08		09:10		
Den Haag-Hollands Spoor	○	09:33		09:35		
Rotterdam-Centraal Station	○	09:53		09:55	+ 00:09	
Dordrecht	○	10:09	+ 00:09	10:10	+ 00:12	
Roosendaal	○	10:32	+ 00:12	10:34	+ 00:12	
Anvers-Central	○	11:00	+ 00:16	11:03	+ 00:13	
Malines	○	11:19	+ 00:15	11:21	+ 00:14	
<b>Bruxelles-Central</b>	<b>○</b>	<b>11:38</b>	<b>+ 00:15</b>	<b>11:39</b>	<b>+ 00:15</b>	
Bruxelles-Midi	○	11:42	+ 00:15			

**8**

Railtime : recherche par numéro de train présentant l'itinéraire du convoi. On notera le bandeau défilant orange mentionnant les perturbations en cours. En cliquant sur une perturbation, une fenêtre s'ouvre et en donne le détail.

© Infrabel

La validité des horaires en temps réel est garantie uniquement au moment où ceux-ci sont communiqués.

## La gare de Statte

**D**ans la série de gares fermées puis réaffectées, nous vous avons présenté le cas d'Houyet (aCtp-Info de décembre 2008). C'est désormais au tour de la gare de Statte d'être l'objet de nos observations.

Située sur la ligne 125 (Liège-Namur), la gare de Statte accueille chaque jour plus de 500 voyageurs. Le 30 juin 2005, la SNCB décidait de fermer les guichets au public. Une décision largement critiquée notamment par les pouvoirs publics de la commune de Wanze. Car si la gare est située sur le territoire hutois, bon nombre de riverains wanzois, en raison de leur proximité géographique, y embarquent.

A l'époque le ministre Courard avait invité les communes concernées à rentrer des projets en vue d'organiser des activités dans les bâtiments. La commune de Huy avait alors déposé plusieurs idées sur la table : l'installation d'une permanence de police locale, l'organisation d'ateliers créatifs, l'installation d'une antenne de services sociaux pour servir des repas chauds, l'implantation, en collaboration avec l'Onem, d'un espace « Ressource-emploi ». *« Retenue au départ, l'idée d'un restaurant social n'a pas été reconduite pour des raisons financières. Il n'est pas impossible que le projet refasse surface lorsque la ville de Huy aura retrouvé sa stabilité politique »* explique Stéphanie Ratz, responsable du service patrimoine à la ville de Huy.

En attendant, l'ancienne salle d'attente accueille toujours différentes associations : le club du rire, l'association régionale d'informations sur la maladie de Parkinson, un club de Scrabble et le comité de quartier. A l'étage, les anciens bureaux ont été aménagés en labyrinthe de la toxicomanie. *« Il s'agit d'une exposition interactive qui vise à sensibiliser les étudiants au monde de la toxicomanie. Au rez-de-chaussée, à côté de la salle de guichets, une salle de débats, d'entretiens et d'informations a été aménagée pour permettre de débriefer l'exposition, pour donner l'occasion aux élèves de s'exprimer sur le sujet, de poser des questions ou de se confier en entretien individuel. »*

Cette réaffectation permet le maintien en état du bâtiment et la mise à la disposition des voyageurs d'une salle d'attente chauffée. A l'intérieur de celle-ci, on trouve un distributeur automatique de titres de transport. C'est à peu près tout pour les points positifs

On déplore en effet la petite taille de la salle d'attente, son manque de luminosité ainsi que l'absence d'informations SNCB (affiches jaunes, informations key-card, ...) et TEC (un quai d'embarquement est situé juste devant la gare). De plus, la salle d'attente étant située du côté du quai et non du côté de la place principale, sa signalétique devrait être améliorée : plusieurs clients occasionnels n'en soupçonnent même pas l'existence. Autre inconvénient : les heures d'ouverture de la salle d'attente (de 06h00 à 14h00) ne tiennent pas compte des usagers embarquant en fin d'après-midi ou en soirée. Des travaux viennent néanmoins de débiter afin de proposer un local (ouvert jusqu'à 16h) plus grand et plus accueillant aux usagers. Des sanitaires seront également accessibles librement et des caméras seront placées sur les quais pour plus de sécurité.

Bien que nettement moins attractive que la gare reconverte d'Houyet, la gare de Statte fait l'objet de projets intéressants. Il faut maintenant espérer que la ville de Huy puisse les mener à bien. En effet, la convention qu'elle a signée avec la SNCB prend fin dans deux ans. Reste à voir si les exigences de la SNCB (prix d'achat du bâtiment ou loyer annuel) seront en adéquation avec les limites budgétaires de la commune.



## La rénovation des rames Thalys

**L**e 8 janvier dernier, Thalys a présenté ses nouvelles rames, fruit d'une rénovation intérieure et extérieure. Si la première rame est prête pour le service commercial, les 25 restantes seront progressivement rénovées d'ici 2010. Le coût de l'opération s'élève à environ 1,8 million d'euros par rame.



### Un Thalys relooké aussi à l'intérieur

Pour la rénovation de ses rames, Thalys s'est associé à deux bureaux de design renommés : Enthoven Associates Design Consultants (Belgique) et Avant-Première Design Graphique (France). Ces deux cabinets, reconnus dans le monde ferroviaire ont été choisis en 2005 pour quatre qualités fondamentales : leur créativité, leur expérience en matière de transport, leur capacité à combiner design industriel et design intérieur, et enfin, leur connaissance des standards et des normes de sécurité allemands, belges, français et néerlandais.

Sans rupture notoire, les rames conservent leurs couleurs rouge et grise qui font l'identité du transporteur. Le rouge « Thalys » a cependant été rendu plus flamboyant grâce à un pelliculage et est désormais souligné d'une ligne chromée parcourant le train sur toute sa longueur. Les autres éléments distinctifs du nouveau design se situent essentiellement sur les motrices : habillées de rouge, elles arborent différentes nuances plus foncées rehaussées d'un imposant logo chromé.

### Un nouveau design intérieur

- des coloris modernisés au sein des voitures, au bar et sur les plate-formes ;
- une ambiance lumineuse plus claire avec l'utilisation de diodes basse consommation (LED) ;
- de nouveaux sièges ergonomiques dont l'espace aux genoux (5 cm de plus) a été revu pour un meilleur confort ;
- de nouvelles fonctions : marque-place lumineux, lumière individuelle avec bouton au siège, rangement pour téléphone portable, ... ;
- un accès facilité aux prises de courant 220V (une prise par siège dans toutes les voitures) ;
- un accès WiFi généralisé à l'ensemble de la flotte Thalys et à l'ensemble des destinations ;
- la création de nouveaux espaces : business lounge et trois types de bars avec ambiances distinctes ;
- une nouvelle signalétique ;
- des toilettes rénovées ;
- deux places accessibles aux fauteuils roulants par rame (au lieu d'une place précédemment) ;
- des matériaux qui répondent aux exigences environnementales (moquettes et tissus en velours de laine 100% naturelle et sièges moulés en aluminium recyclable).

La première rame est entrée au Technicentre SNCF d'Hellemmes (région de Lille) début septembre 2008 et est sortie début 2009. La rénovation en série a démarré en janvier dernier à raison d'une rame toutes les dix semaines. Lors de la rénovation, une partie des rames sera également équipée de la signalisation embarquée ERTMS (European Rail Traffic Management System) : nouvelle signalisation d'interopérabilité européenne indispensable pour circuler sur les nouvelles lignes à grande vitesse européennes.



Photos : <http://thalys.zimmermannmedia.com>

## Inauguration de la nouvelle gare de Bruxelles-Luxembourg

**A**près 15 ans de travaux, la nouvelle gare de Bruxelles-Luxembourg a été inaugurée le 14 janvier dernier en présence du ministre des Entreprises publiques Steven Vanackere, de l'Administrateur délégué de SNCB Holding Jannie Haek et du président de la SA Moulinsart Nick Rodwell. Une fresque signée Hergé, et datant de 1932, a été dévoilée à l'occasion de cette inauguration et trônera désormais à l'entrée de la nouvelle gare.

Née « Gare du Quartier Léopold » en hommage au roi Leopold Ier qui a participé au financement de sa construction, la gare de Bruxelles-Luxembourg est l'une des plus vieilles gare d'Europe (inaugurée en 1854 par la Grande Compagnie du Luxembourg, concessionnaire anglais de la ligne Bruxelles-Luxembourg). Son ancienne façade est d'ailleurs classée, même si la nouvelle gare et son entrée principale se trouvent désormais quelques mètres plus loin, rue de Trèves. Les travaux, débutés en 1993, ont totalement redessiné le visage de la gare qui se veut désormais modèle en terme d'innovations technologiques et sécuritaires (La visibilité transversale donne en effet un sentiment de sécurité tandis que des caméras de surveillance et des doubles vitrages anti-effraction ont été installés).

Désormais souterraine, et recouverte d'un mall piétonnier de 22.000 m<sup>2</sup>, la nouvelle gare de Bruxelles-Luxembourg dispose de multiples protections acoustiques afin d'éviter toute nuisance sonore dans les immeubles mitoyens. Elle se veut également totalement adaptée aux usagers à mobilité réduite. Les cyclistes

disposeront quant à eux d'un parking vélo sur le mall piétonnier et à l'entrée de la gare. Pour compléter cette offre, un point vélo sera ouvert dans la gare, en collaboration avec la Région bruxelloise. Un appel à candidatures est lancé pour en choisir l'exploitant. Le nouveau bâtiment est également équipé du système GTC (Gestion Technique Centralisée) qui consiste à recueillir les informations des principaux organes techniques de la gare tant au point de vue chauffage et éclairage que ventilation avec un effet direct sur la consommation énergétique. Le coût total des travaux s'élève à 45 millions d'euros.

Actuellement fréquentée par 13.000 voyageurs quotidiens, la SNCB espère porter à 30.000 le nombre de personnes qui utiliseront la nouvelle gare, nœud important du futur réseau RER.

Année de la BD et 80<sup>ème</sup> anniversaire de Tintin obligent, l'inauguration de la nouvelle gare du quartier européen s'est clôturée par le dévoilement d'une fresque géante en noir et blanc qui accueillera désormais les voyageurs à l'entrée principale. Datant de 1932, elle représente une visite de Saint-Nicolas à Bruxelles, accueilli par la foule, les journalistes et une poignée de personnalités officielles de la ville. L'observateur averti y trouvera notamment Quick et Flupke perdus dans la foule ainsi qu'un des Dupont. Cette initiative s'inscrit dans une continuité puisqu'il s'agit de la deuxième fresque Hergé à voir dans les gares bruxelloises, après celle qui décore la Gare du Midi depuis un an. Seul manque à l'appel le petit reporter à la houpe qui, à l'époque, préparait son départ pour l'Egypte et ses « Cigares du Pharaon ».



*Publiée pour la première fois dans le journal Le Soir en octobre 1932, une fresque du créateur de Tintin et Milou a été installée dans l'entrée de la gare rénovée. La composition regorge de détails pittoresques et montre l'accueil triomphal, sur un quai de gare, de Saint-Nicolas, descendu d'une imposante locomotive.*

© ACTP  
Fresque : Hergé Moulinsart 2009

## Trois bus à l'éthanol pour le TEC

**L**e 16 février dernier, sur la piste d'essai du constructeur Scania à Stockholm, le ministre wallon des transports, André Antoine et l'administrateur général de la SRWT, Jean-Marc Vandenbroucke, réceptionnaient le premier des trois bus à l'éthanol commandé auprès du constructeur suédois. Le véhicule a fait sa première sortie le 10 mars lors de l'édition 2009 du forum « Rail meets road » à Tour et Taxis (Bruxelles). Les deux autres suivront début avril.



Si la technologie est déjà répandue dans les pays nordiques (424 bus à l'éthanol sur le réseau de Stockholm) et en Angleterre, c'est une première expérience en Belgique : trois bus Scania roulant à l'éthanol vont transporter des passagers sur des lignes du TEC Namur. Le projet est mené en collaboration avec Biowanze, l'usine de production d'éthanol à base de betteraves sucrières en cours de mise en route à Wanze. C'est la raison pour laquelle l'exploitation des 3 véhicules a été confiée au TEC Namur-Luxembourg, l'atelier d'Andenne-Seilles étant le plus proche de l'usine.

Les nouveaux bus Scania fonctionnent au biocarburant, à raison de 95% d'éthanol et 5% d'additif. A l'achat, ils coûtent un peu plus cher qu'un bus diesel standard : 230.000€ contre 200.000€, soit environ 15% de plus. A cela, s'ajoute un surcoût de maintenance, mais surtout, l'engin consomme beaucoup plus qu'un véhicule classique : entre 20 et 60% selon les estimations. Et comme le carburant fourni par Biowanze est soumis à la même fiscalité que le diesel, le projet n'est pas encore rentable.

L'expérience permettra de conclure en 2012, s'il faut persévérer dans cette voie. Pour rappel, des tests menés entre 1996 et 1999 avec des bus roulant au LPG ou au gaz naturel ne s'étaient pas révélés concluants, en terme de fiabilité. La SRWT devra toutefois attendre le feu vert du fédéral pour aller plus loin car elle n'a obtenu une dérogation que pour quatre ans et pour trois bus seulement. Faute de législation en la matière et de défiscalisation, le projet risque en effet d'être menacé.

En parallèle de cette initiative, la SRWT procédera, à partir de septembre et durant un an, aux essais d'un bus à propulsion hybride (moteur diesel et électrique), fourni

par la société liégeoise Green propulsion. Ce bus hybride sera testé sans passager au TEC Liège-Verviers et permettra une économie de carburant de l'ordre de 20%.

### Les biocarburants : la panacée ?

*En Belgique l'éthanol sera principalement d'origine betteravière. Il constituera donc un débouché bienvenu pour nos agriculteurs, confrontés à une crise provoquée par l'abondance du sucre sur les marchés mondiaux.*

*Mais il n'en est pas de même dans d'autres pays, où il est produit à partir de céréales, ce qui conduit les agriculteurs à détourner de vastes cultures à vocation initialement alimentaire, vers des usages industriels, apparemment plus rentables. On a déjà enregistré un renchérissement des céréales alimentaires. Il s'est donc élevé de nombreuses critiques à cet égard : intensification du recours aux engrais et pesticides et/ou aux cultures transgéniques. On reproche aussi le bilan défavorable de la filière de production. Il s'est même trouvé des chercheurs\* pour mettre en évidence le risque lié à certaines substances cancérigènes : des formaldéhydes et acétaldéhydes produits lors de la combustion.*

\* « Effects of Ethanol versus Gasoline Vehicles on Cancer and Mortality in the United States » publié le 18 avril 2007 par Mark Z. Jacobson dans The Journal of Environmental Science & Technology.

## Escapade à Paris

**U**ne escapade à Paris signifie généralement des visites de monuments, de musées, d'expositions, ... Mais pour un amateur de transports publics, les centres d'intérêt sont très différents. En effet, Paris est

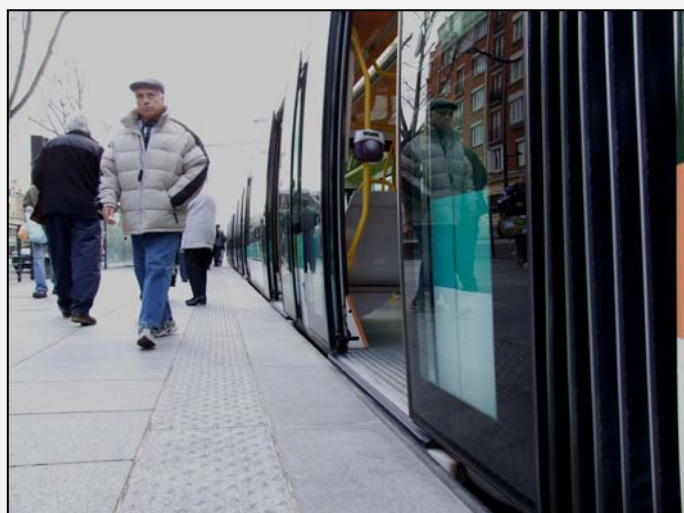
aussi une vitrine des applications les plus modernes en matière de matériels et de procédures d'exploitation des transports en commun. Petit tour d'horizon des dernières nouveautés.

### Le tram des Maréchaux (T3)

La dernière ligne de tram mise en exploitation à Paris est celle des boulevards des Maréchaux. Il s'agit d'une ligne circulaire qui emprunte les boulevards extérieurs, à l'opposé des lignes de Métro ou RER qui sont généralement radiales ou à tout le moins transversales. Elle relie le Pont du Carignano à la Porte d'Ivry et est souvent considérée par ses promoteurs comme le premier maillon d'une ligne qui ferait le tour de la capitale, à l'instar du célèbre périphérique routier. Elle fait d'ailleurs déjà l'objet de travaux d'extension vers l'est, jusqu'à la Bibliothèque François Mitterrand, où elle donnerait correspondance avec le métro L14 (nouvelle ligne exploitée sans conducteur) et le RER C. Par ailleurs, sa prolongation jusqu'à la porte de la Chapelle est prévue avec mise en service en 2012. La longueur actuelle de la ligne sera ainsi plus que doublée (de 7,9 à 22 km) et sa fréquentation actuelle (100.000 voyageurs par jour) atteindra probablement 255.000 voyageurs, c'est-à-dire la fréquentation d'une ligne de métro.

La ligne entièrement établie en site propre est généralement engazonnée. Elle est majoritairement établie dans l'axe du boulevard, mais une implantation latérale a été adoptée en certains endroits. Les nombreuses traversées de voiries sont toutes sécurisées et prioritaires. La vitesse commerciale actuelle est de 18 km/h et pourrait être portée à 20 km/h en fonction des résultats d'exploitation.

Le matériel utilisé est le Citadis d'Alstom, long de 44 mètres, composé de 7 caisses pouvant embarquer 304 personnes. Le tram T3 est un des seuls en France (avec Montpellier, Mulhouse et Nice) offrant un confort satisfaisant à un nombre important de passagers assis, grâce à sa largeur de 2m65. A titre de comparaison, la largeur des bus est limitée à 2m50.



T3 : accès de plain-pied

© ACTP



T3 : l'intérieur d'une rame Citadis

© ACTP



T3 : la rame Citadis en station

© ACTP



T3 : site propre engazonné

© linternaute.com



T3 : aménagement d'une station

© ACTP

### Le train-tram de Bondy (T4)

Le train-tram de Bondy roule sur une ancienne ligne de 8 km située dans la banlieue nord-est de Paris, entre Bondy et Aulnay-sous-bois. Initialement prévue pour assurer des transports de bois et de produits de carrières, cette ligne fut reconnue d'intérêt général et ouverte aux voyageurs en 1875. Elle assurait une liaison entre les lignes ferroviaires de l'Est et du Nord. Après une période de forte croissance due à l'urbanisation de la région desservie, la ligne fut victime de son succès : les nombreux passages à niveau et la fréquence élevée des convois créaient des encombrements inadmissibles en période du « tout à l'automobile ». Le trafic ferroviaire cessa donc en décembre 2003.

A la même époque, le train-tram commence à être connu en France (le train-tram de Saarbrücken passe la frontière et assure une liaison jusqu'à Sarreguemines). Ce concept va être appliqué à Bondy. En utilisant l'assiette de l'ancienne voie ferrée, on appliquera une procédure d'exploitation légère. Le remplacement des passages à niveau par des carrefours routiers solutionnait le problème des files tout en permettant d'augmenter la fréquence des convois. La ligne fut donc rouverte en novembre 2006 et est exploitée par la SNCF. Le matériel choisi après appel d'offres est l'Avento de Siemens. Chaque rame de 37 mètres comporte 5 caisses, peut embarquer 242 voyageurs, dont 80 assis. Le plancher est bas entre les bogies d'extrémité et l'embarquement se fait de plain-pied devant un quai bas. Le train-tram de Bondy roule actuellement en site propre sur des voies équipées de rails type chemin de fer (rails vignoles). Des extensions sont envisagées pour pénétrer

au cœur de certaines villes. On y roulerait alors sur des rails à gorge. L'alimentation actuellement en 25.000 V serait sous 750 V en ville. Le matériel Avento est adapté à ces particularités.

Le T4 roule tous les jours de 05h00 à 24h00 avec une fréquence de 6 minutes (9 minutes en soirée et le week-end).



T4 : rame Avento en partance (gare de Bondy)

© ACTP



## Escapade à Paris (suite)



T4 : l'intérieur d'une rame Aventor

© ACTP



T4 : aménagement d'une station

© ACTP

### La ligne 14 du métro

La ligne 14 du métro de Paris est l'une des seize lignes du réseau métropolitain. Elle relie la station Saint-Lazare à la station Olympiades en traversant le centre de Paris selon une diagonale nord-ouest / sud-est. Ouverte le 15 octobre 1998, elle est la ligne la plus récente du réseau et la première ligne du métro parisien intégralement automatisée. Cette absence de conducteur implique l'utilisation de portes palières pour des raisons évidentes de sécurité. A ce titre, elle constitue une vitrine du savoir-faire de la RATP, via sa filiale Systra, d'Alstom pour le matériel roulant et de Siemens Transportation Systems pour les automatismes. La ligne est aussi connue sous son nom de projet *Meteor* pour « MÉTro Est-Ouest Rapide ».

La croissance de la ligne est spectaculaire : le trafic quotidien atteint 240.000 voyageurs quotidiens un jour ouvrable en octobre 2003, après cinq années d'exploitation.

Cette même année, le trafic est interrompu à plusieurs reprises pour ajouter les équipements permettant de gérer le prolongement d'une station au nord de Madeleine à Saint-Lazare. Ce prolongement est inauguré le 16 décembre 2003 et conduit à une augmentation soudaine de la fréquentation de 30%. Le prolongement d'une station au sud de Bibliothèque François-Mitterrand jusqu'à Olympiades en juin 2007 après de nombreuses péripéties a encore augmenté le trafic de la ligne : fin 2007, 450.000 personnes empruntent chaque jour la ligne 14.

En dix années d'exploitation, la ligne 14 a ainsi rencontré un franc succès auprès des usagers grâce à sa rapidité (en partie liée au roulement sur pneus qui permet de bonnes accélérations) et grâce à la qualité de sa desserte. Néanmoins, son fonctionnement automatique n'est pas exempt d'incidents. Si les accidents de personne sont théoriquement impossibles grâce à la présence de portes palières, quelques incidents électriques et informatiques ont parfois bloqué la ligne.

L'expérience de la ligne 14 a inspiré plusieurs projets. Ainsi, depuis 2007, l'automatisation de la ligne 1 est en cours, avec la mise en place de portes palières basses sur les quais pour une mise en service de la conduite automatique intégrale fin 2010.



Ligne 14 du métro de Paris : station Châtelet

© ACTP

**Le Vogueo**

Vogeo est un transport public par navette fluviale inauguré le 28 juin 2008 entre la gare d'Austerlitz et l'école vétérinaire de Maisons-Alfort. Le service est assuré par la Compagnie des Batobus sur des catamarans dédiés avec un temps de parcours moyen de trente-cinq minutes. Cette nouvelle ligne se différencie du tourisme fluvial par ses horaires adaptés aux trajets domicile-travail et son intégration à la tarification existante en Île-de-France. Les 5 escales du Vogeo sont équipées d'abribus avec sièges, d'un éclairage et d'une signalétique spécifique. Elles sont signalées par de grands poteaux dotés d'afficheurs lumineux qui ont pour rôle de préciser le temps d'attente, d'informer des dysfonctionnements qui peuvent avoir lieu sur le parcours ou encore des modifications ou interruptions de services liés aux intempéries et inondations. Des informations sonores sont également diffusées.

La fréquence des navettes est de 20 minutes en heure de pointe (de 7 h à 10 h et de 17 h à 20 h 30), de 25 minutes le reste de la journée en semaine, et de 30 minutes le week-end et les jours fériés. Le service est assuré entre 07h00 et 21h00 en semaine, et entre 10h00 et 20h30 le week-end et les jours fériés. Assuré toute l'année, le service est cependant arrêté les jours de crue.



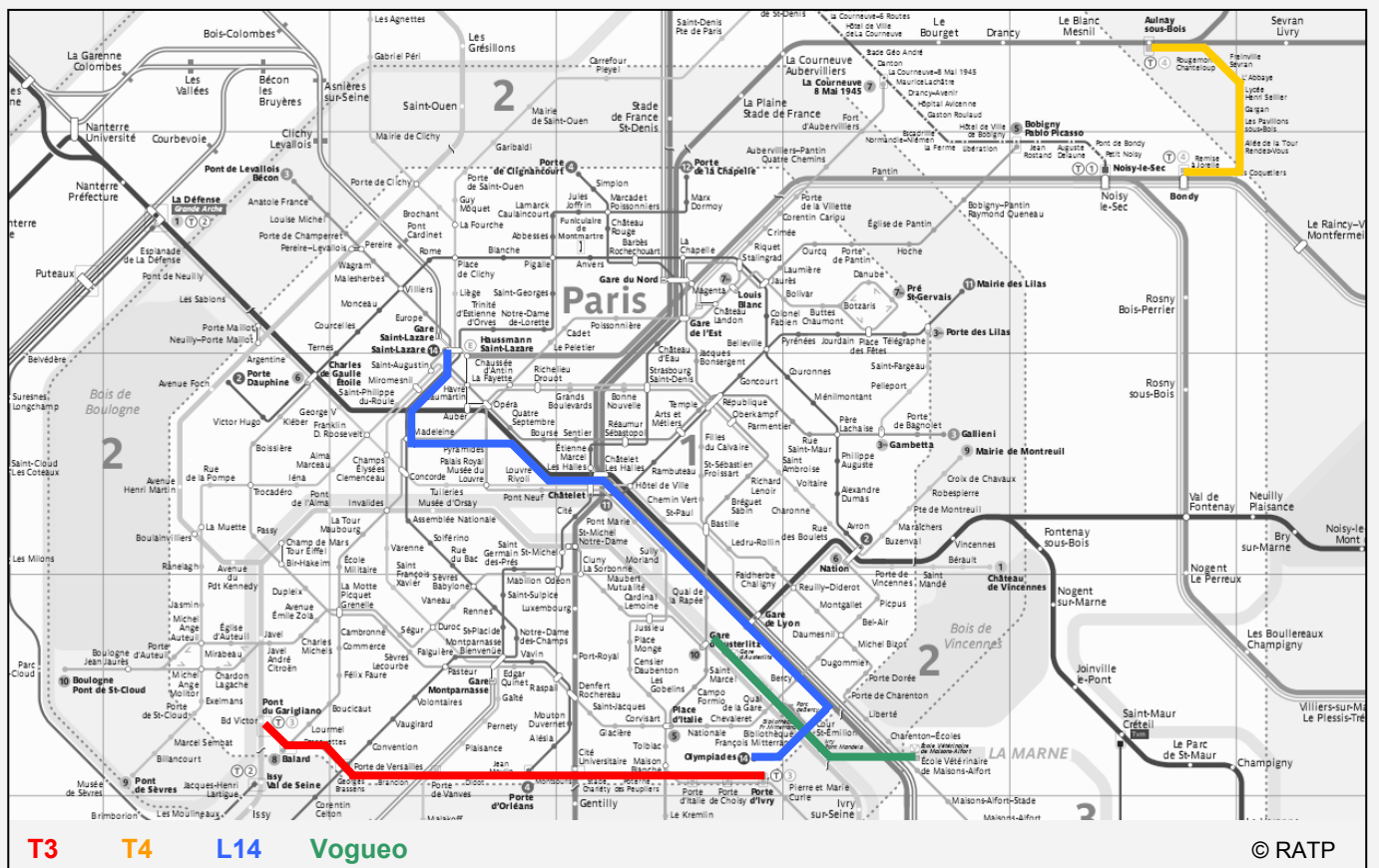
Le Vogeo

© ACTP



Arrêt « Bibliothèque » du Vogeo

© ACTP



© RATP

## Les transports publics en Belgique de 1945 à 1960

**D**ans quel état les transports publics sont-ils sortis de la Deuxième Guerre Mondiale? Quel politique mène-t-on ensuite? Quelles opinions publiques ou politiques prévalaient? Comment évoluèrent l'offre, les tarifs, le confort, les lignes, les gares ou encore le matériel? L'Etat allait-il financer les routes plutôt que le rail? ... C'est à ces questions et à bien d'autres que cet ouvrage, rédigé par un véritable passionné des transports publics, tente de répondre.

Ecrit par Jacques Peeters, expert en mobilité et amateur de transports publics, ce livre retrace l'histoire des transports publics belges durant l'après-guerre, jusqu'en 1960. Le choix de la période n'est pas fortuit : on trouve en effet peu de littérature sur la politique menée à l'époque et sur ses conséquences.

L'ouvrage décrit en détail :

- le rôle de la politique, de la presse et des groupes d'influence ;
- la concurrence entre transport collectif et transport individuel en pleine croissance;
- la politique menée par la SNCB, les Vicinaux (SNCV) et les entreprises de transports publics urbains ;
- l'évolution du nombre d'usagers, des tarifs, des finances, ... ;
- la réalité quotidienne, le service (offre, vitesse, confort, capacité, information, ...) et les relations avec les voyageurs ;
- les adaptations des réseaux ;
- les liaisons internationales ;
- la reconstruction et la modernisation des lignes, matériels roulants et gares après la seconde guerre mondiale ;
- les suppressions de lignes et de gares ;
- le remplacement de trains et de trams par des autobus ;
- l'électrification du réseau ferré ;
- la jonction Nord-Midi ;
- l'Expo 58.

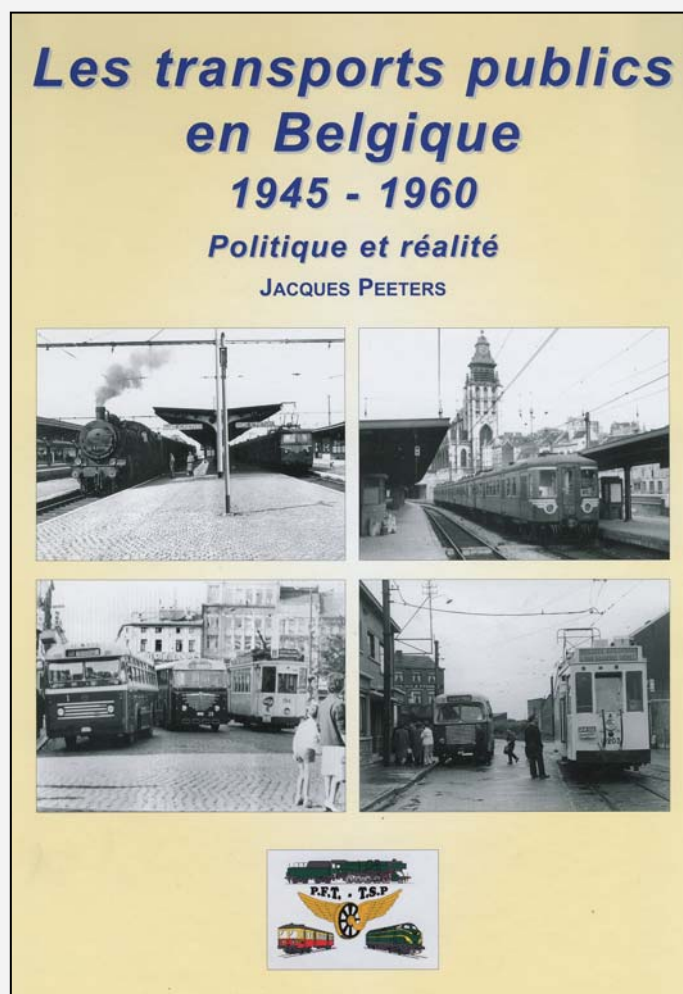
Edité en collaboration avec Patrimoine Ferroviaire et Tourisme (PFT), ce livre compte 14 chapitres, 287 pages et plus de 400 documents, photos et cartes en noir et blanc souvent inédits. En fin d'ouvrage, on trouve le matériel ferroviaire de l'époque conservé par le PFT. Le livre est au format A4 avec couverture cartonnée rigide

et reliure au fil de lin. Son prix de vente est fixé à 45€ sans les frais de port (Belgique : 5,80€ / Europe : 18€).

Si vous désirez acquérir cet ouvrage, il vous suffit de verser la somme correspondante (n'oubliez pas les frais de port) sur le compte 860-1002212-87 de Jacques Peeters (8200 Bruges) en mentionnant en communication « transports publics » ainsi que vos nom et adresse complète. Pour le virements depuis l'étranger : BIC code = SPAABE22 / IBAN code = BE67 8601 0022 1287. Pour les personnes souhaitant éviter les frais de port, l'ACTP dispose également de quelques exemplaires qui peuvent être enlevés directement à notre bureau liégeois (place des Guillemins, 17B) tous les jours de la semaine entre 08h30 et 12h30 et entre 13h00 et 17h00 (15h00 le vendredi).

Pour plus d'informations : [ov4560@skynet.be](mailto:ov4560@skynet.be) ou 0474/49.61.65.

Dit boek staat ook in het Nederlands.



## Points vélos pour 21 gares supplémentaires

Après les 13 points vélos déjà créés depuis 2007, la SNCB-Holding souhaite poursuivre sa politique envers les 2 roues avec l'ouverture de nouveaux points vélos dans 21 gares du pays (Alost, Bruxelles-Central, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Midi, Deinze, Gand-Dampoort, Gembloux, Herentals, Liedekerke, Lierre, Lokeren, Liège-Guillemins, Mol, Mons, Namur, Ostende, Ottignies, Roulers, St Niklaas, Torhout et Zottegem). Leur exploitation sera confiée à des organisations socio-économiques qui doivent respecter de rigoureux critères. Un « Service Level Agreement » est conclu afin de décrire précisément le niveau de qualité qui doit être offert. Les exploitants doivent notamment assurer une permanence chaque jour ouvrable (de 07h00 à 19h00) et organiser une surveillance des emplacements. Ils sont également chargés de la propreté. En complément des tâches exécutées pour le compte de la SNCB-Holding, le point vélo peut proposer un service aux usagers (par exemple, location et réparation de vélos).

## SNCB : record de feux rouges brûlés en 2008

En 2008, la SNCB a enregistré 78 dépassements de feux rouges, ce qui représente un record absolu. Les chiffres des dépassements communiqués par la SNCB sont en constante augmentation depuis 10 ans (36 en 1998, 37 en 1999, 53 en 2000, 59 en 2001, 48 en 2002, 47 en 2003, 64 en 2004, 61 en 2005, 62 en 2006, 68 en 2007 et 78 en 2008).

## SNCB : 206 millions de passagers en 2008

En 2008, la SNCB a transporté quelque 206 millions de voyageurs en trafic intérieur. En comparaison avec 2007, cela représente une hausse de 4,8%, soit près de 10 millions de voyageurs supplémentaires. Les objectifs du contrat de gestion, qui prévoit une hausse annuelle d'au moins 3,8%, sont donc atteints.

## Un Proxibus à Braine-le-Château

Depuis le 9 mars dernier, la commune de Braine-le-Château est dotée d'un Proxibus qui propose quatre boucles distinctes au sein de la commune :

- La boucle « Bruyère-Nouvelles » qui dessert les quartiers situés à l'est de la commune ainsi que le parc industriel de Wauthier-Braine.
- La boucle « Samme – Drabe » qui s'étend sur différents quartiers au sud-est du centre.
- La boucle « Landuyt – Les Monts » qui dessert les quartiers nord-est et nord-ouest de la commune, situés de part et d'autre de la N28.
- La boucle « La Baraque – Notre-Dame au bois » qui dessert les quartiers au sud-ouest du centre.

De plus, une liaison complémentaire relie le centre de la commune à celui de Wauthier-Braine. Une correspondance avec le Rapido Bus 2 est en outre prévue en milieu de journée et en fin d'après-midi.

Le Proxibus circule, toute l'année, du lundi au vendredi. Les titres de transport habituels du TEC et leurs tarifs sont d'application. Pour le lancement du Proxibus, les voyages sont entièrement gratuits jusqu'au 31 mars.

## Nouvelles locomotives pour le trafic voyageur

La SNCB a commandé auprès de la firme Siemens 120 nouvelles locomotives destinées au trafic de voyageurs. Il s'agit du modèle bicourant Europrinter ES 60 U3. Le 4 mars, la SNCB a reçu le premier exemplaire en présence du Ministre des Entreprises Publiques, Steven Vanackere. Cette locomotive va maintenant faire l'objet de toute une série de tests et entrera en service dans le courant du mois d'août. Les 120 locomotives circuleront sur le réseau de la SNCB comme Type 18 (T18).

## CFF : pas d'augmentation des tarifs

La crise a parfois du bon ! Le 5 mars dernier, à Berne, à la (bonne) surprise générale, les Chemins de Fer Fédéraux Suisses (CFF) ont en effet annoncé leur décision de ne pas augmenter leurs tarifs avant décembre 2010. Raison invoquée et même revendiquée : tenir compte de la crise et ne pas accabler la clientèle en préservant son pouvoir d'achat. Un exemple à suivre !

## De Lijn : priorité à la sécurité

Afin d'assurer la sécurité, les compétences des contrôleurs De Lijn ont été étendues : ils peuvent désormais fouiller les passagers et, en cas de délit, priver un voyageur de liberté le temps qu'arrive la police. Ils peuvent également demander à une personne de quitter le véhicule et vérifier les bagages qui s'y trouvent. Les 250 contrôleurs devront suivre une formation pour être reconnus. Ils porteront aussi un nouvel uniforme.

## La SNCB modernise ses voitures M5

La SNCB procède actuellement à la modernisation de ses 130 voitures à double étages M5, ce qui représente un investissement de 85,7 millions d'euros. Ces voitures plus anciennes sont rajeunies sur le mode des modèles M6, plus modernes. L'opération, qui devrait être bouclée en 2011, s'inscrit dans le cadre des efforts entrepris par la SNCB pour faire face à la hausse du nombre de voyageurs et améliorer le confort à bord des trains. On regrettera toutefois que la SNCB n'ait pas profité de l'occasion pour installer l'airco dans ses voitures désormais baptisées « M6 light ».

## Beau succès pour le Noctambus

Comme l'année précédente, les TEC ont transporté quelque 50.000 passagers durant la nuit de la Saint-Sylvestre. Les TEC avaient cette année renforcé le service des Noctambus dans les régions de Namur, de Dinant et d'Aubel. Aux lignes régulières étaient ajoutés des circuits spéciaux, les « disco-bus », destinés à desservir les centres-villes et les lieux de fête : « le Flagrant Délire » à Suarlée, « le B-Club » à Waterloo, « le Cube » à Gosselies et « l'Opus Dancing Hall » à Tournai. Quelque 630 personnes, surtout des chauffeurs et mécaniciens, ont travaillé pour les TEC à cette occasion, sur base volontaire. Sur certaines lignes, étaient également présents des « agents d'ambiance », pour assister ceux qui en avaient besoin et afin d'éviter les débordements qui accompagnent parfois les soirées festives.

## 2008 : une bonne année pour le TEC

Le TEC a transporté 243 millions de voyageurs au cours de l'année 2008, améliorant ainsi de 18 millions de passagers le score atteint en 2007. Pour l'année 2009, les priorités du TEC porteront sur une amélioration du service avec des bus locaux qui répondront aux aspirations des communes rurales et/ou géographiquement importantes dont certaines zones étaient jusqu'à présent mal desservies, avec des lignes rapides qui relieront les centres urbains à leur "hinterland", avec des bus plus propres (bus aux nouvelles normes, expérience de bus hybride, utilisation de biodiesel dès disponibilité sur le marché), et avec une amélioration significative de la desserte interrégionale destinée à mieux répondre aux attentes des travailleurs wallons amenés à se rendre en Flandre pour leur travail.

## La SNCB augmente son offre de parking

En 2008, la SNCB a transporté quelque 206 millions de voyageurs en trafic intérieur. En comparaison avec 2007, cela représente une hausse de 4,8%, soit près de 10 millions de voyageurs supplémentaires. Les objectifs du contrat de gestion, qui prévoit une hausse annuelle d'au moins 3,8%, sont donc atteints.

La SNCB est sur la bonne voie et poursuit sa tendance à la hausse en matière de fréquentation. Elle a cependant encore de nombreux progrès à faire pour atteindre le niveau de certains de ses voisins européens. A titre d'exemple, les Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF) ont transporté 306 millions de voyageurs en 2008.

## Le Conforto dépasse les voitures sur la E411

Depuis le 2 février, les lignes Conforto et Conforto Bis qui relient Louvain-la-Neuve et Wavre à Bruxelles, peuvent emprunter la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute E411 sur le territoire de la Flandre. Il s'agissait d'un « chaînon manquant », l'autorisation ayant déjà été obtenue depuis longtemps en Wallonie et à Bruxelles. Cette mesure permet, à l'heure de pointe, de faire en moins de 20 minutes un trajet en Conforto qui peut durer plus de 55 minutes en voiture. Le Conforto bis, qui relie Louvain-la-Neuve au zoning de Zaventem, peut réaliser le trajet en une heure à l'heure de pointe, au lieu d'une heure et demie en voiture.

## LGV3 : mise en service en juin 2009

La ligne à grande vitesse Chênée - Frontière allemande sera mise en service commercial le 14 juin prochain. Dans un premier temps, elle sera parcourue par 3 ICE dans chaque sens selon l'horaire suivant :

Bxl-Midi	07h18	12h18	18h18
Liège-G	08h11	13h11	19h11
	08h14	13h14	19h14
Aachen	08h36	13h36	19h36
Köln	09h15	14h15	20h15
Köln	08h44	14h44	19h44
Aachen	09h21	15h21	20h21
Liège-G	09h42	15h42	20h42
	09h44	15h44	20h44
Bxl-Midi	10h35	16h35	21h35

La réduction du temps de parcours entre Liège et Aachen est spectaculaire : de 45 à 22 minutes ! Faute de disposer d'un nombre suffisant de rames équipées pour la signalisation ETCS, Thalys n'empruntera la ligne à grande vitesse qu'à partir du mois de décembre.



### Manque de places assises

Abonnés à la SNCB et usagers quotidiens de la ligne Dinant-Namur, mes trois fils et moi-même déplorons depuis plusieurs mois que les trains qui desservent la gare de Lustin le matin, en particulier à 7h28 et à 7h51, ne permettent pas l'embarquement dans des conditions satisfaisantes.

En effet, de façon régulière, le nombre de voitures dont les trains en question sont composés est insuffisant. Dans le meilleur des cas, les voyageurs parviennent à peine à rentrer dans les wagons, ou sont obligés de se réfugier en 1<sup>o</sup> classe, ce qui leur est reproché par le contrôleur.

Plus grave, il arrive (et c'était le cas le vendredi 5 décembre dernier), que le train de 7h51, surchargé, ralentisse en gare de Lustin, sans même s'arrêter, laissant sur le quai des voyageurs excédés. Le phénomène se reproduit régulièrement, ce qui montre qu'il ne s'agit pas là d'un événement imprévisible et indépendant de la volonté de la SNCB, d'un cas de force majeure au sens où l'entend la jurisprudence belge. Il est la conséquence d'une mauvaise organisation, voire d'une politique délibérée qui manifeste un mépris pour les voyageurs et le préjudice que cela leur cause : annulation de réunions, report de cours, .... En droit contractuel, il s'agit d'une faute lourde et même d'un dol qui a pour effet d'invalider les clauses limitatives ou exonératoires qui figurent dans vos conditions générales.

Cela n'est pas non plus acceptable au regard du contrat de gestion qui vous lie à l'Etat belge et vous soumet à des contraintes ici bafouées : *« La vision, les missions, les valeurs et les objectifs du Groupe SNCB s'orientent prioritairement sur la **Qualité au quotidien**. Chaque société du Groupe SNCB et chaque service reçoivent des objectifs de qualité, à atteindre à court et à moyen terme y compris des aspects économiques, préalablement concertés, mesurables et mesurés dans le cadre de procédures de suivi. La qualité des différentes prestations se définit par rapport à la contribution de ces prestations à l'objectif final du Groupe: opérer le système ferroviaire dans les conditions de fiabilité (sécurité d'exploitation et sociétale, sûreté et **ponctualité**) et de confort qui répondent le mieux possible aux attentes, que ce soit pendant le transport, avant le transport (accessibilité des trains, intermodalité, billettique, gares) et après le transport (intermodalité). Article 2 du contrat de gestion ».*

On lit également dans les annexes au contrat de gestion que : *« Ces dernières années, la croissance des déplacements en transports en commun a été plus forte*

*que celle des transports privés: le trafic. Le défi de demain sera précisément d'empêcher que cette croissance soit absorbée par la route en privilégiant d'autres alternatives, plus respectueuses de l'environnement comment les voies navigables, les chemins de fer et les transports publics en général. En outre, si nous voulons maintenir une telle croissance à long terme, il faudra mettre en oeuvre les moyens nécessaires, que ce soit en terme de capacité, en terme infrastructurel ou en terme de matériel roulant ».*

Il incombe donc à la SNCB de mettre le matériel roulant suffisant sur la ligne 154 aux heures de pointe de façon à assurer le transport dans des conditions de sécurité et de ponctualité correctes conformément aux horaires que la SNCB à elle-même fixées et qui créent une attente légitime chez les utilisateurs. J'ajoute que je suis, au sein des FUNDP, coordinateur des initiatives visant à encourager le transport et le développement durables. Il m'est impossible de convaincre le personnel des facultés de recourir systématiquement aux transports publics dans ces conditions.

Xavier THUNIS

Juriste

le 10-12-08

### Sud-Luxembourg

Le changement d'horaire de décembre pour le train n° 8477 au départ d'Arlon à 16h28 au lieu de 16h19, commence sérieusement à agacer étudiants et navetteurs.

Car la raison invoquée pour reculer le train de 16h19 à 16h28 est la mise à simple voie entre Autelbas et Luxembourg pour raisons de travaux de modernisation de la ligne 162. Or cette mise à voie unique est pratiquée depuis maintenant près d'un mois et ne pose aucun problème.

Les navetteurs et étudiants ont été informés par les accompagnateurs (et ce à juste titre) et, à leur demande, j'ai prévu de distribuer un formulaire de plainte qui sera remis soit à la gare d'Arlon soit envoyé à Bruxelles. Cette modification d'horaire remet en cause également la correspondance venant de Luxembourg avec le train n° 33240 de 16h11 au départ de Luxembourg.

Les navetteurs concernés et certains étudiants envisagent sérieusement de changer de mode de transport !

Usager

le 17-11-08

## La ligne 154 Dinant-Givet



En Commission d'Infrastructure de la Chambre, le Vice-Premier Ministre en charge des Entreprises Publiques, Steven Vanackere, s'est exprimé au sujet du démantèlement de la ligne 154 Dinant-Givet :

*« Finalement, je peux vous confirmer qu'il n'entre pas dans les intentions du Groupe SNCB de procéder au démantèlement de l'assiette de la voie existante. Sa politique consiste à maintenir toutes les possibilités d'une nouvelle mise en exploitation ».*

Pour rappel, le 4 mars dernier, le parlement wallon votait une motion demandant que la fermeture de la ligne soit définitive.

Consultez notre dossier sur la ligne 154 sur notre site internet ([www.actp.be](http://www.actp.be) > Nos Publications > Dossiers).

## Mini info pour maxi gare



Liège-Guillemins : mini info pour maxi gare

© ACTP

De nouveaux afficheurs d'itinéraire ont été installés sur les quais de Liège-Guillemins. Stupéfaction : ils ne comprennent que 3 lignes d'affichage ; les usagers ont donc droit à une information minimale (pas d'arrêts intermédiaires, pas de localisation des voitures sur le quai, ...).

Au même moment, apparaissent de nouveaux afficheurs notamment à Bruxelles-Central. Ils comportent 5 lignes et donnent plus d'infos à condition de s'astreindre à suivre un affichage déroulant (une information aussi réduite que la localisation des voitures apparaît parfois sur deux fenêtres différentes).

A titre de comparaison, découvrez au verso les afficheurs présents en gare de Cologne et d'Aachen.



Bruxelles-Central : nouveaux afficheurs

© ACTP



*Afficheur d'itinéraire en gare de Cologne. Notez l'affichage permanent de l'ensemble des informations (notamment les arrêts intermédiaires) ainsi que la localisation des voitures sur le quai.*

© ACTP



## SOUTENEZ NOTRE ACTION !

**Déjà membre ? Si vous trouvez un bulletin de virement dans ce numéro, n'oubliez pas de payer votre cotisation 2009.**

**Pas encore membre ? Merci de remplir le bulletin ci-dessous.**

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

Quatre possibilités s'offrent à vous, devenez :

- Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables politiques et aux gestionnaires des sociétés de transport. **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 7 euros.**
- Membre d'honneur** : en plus de bénéficier des avantages réservés à nos membres, vous désirez soutenir notre action par un appui financier. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**
- Associations, organismes, administrations, ...** : vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**

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](mailto:actp@skynet.be). Ce formulaire peut également être complété en ligne sur notre site internet : [www.actp.be](http://www.actp.be).

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



Voilà ce que les Liégeois verront au quotidien dans moins de 10 ans ! Après avoir obtenu du Gouvernement wallon de réserver un budget de 500 millions d'euros pour la réalisation d'un transport en commun structurant à Liège (le 5 décembre dernier), le Ministre André ANTOINE a officiellement présenté, le mardi 9 février, le tracé de la 1<sup>ère</sup> ligne du futur tram liégeois. Sans surprise, cette dernière rellera Jemeppe à Herstal et comprendra 25 arrêts. Elle devrait être opérationnelle entre 2015 et 2020.

Illustrations : [www.min-antoine.be](http://www.min-antoine.be)



La ligne à grande vitesse vers l'Allemagne (LGV3) sera mise en service en juin prochain (voir page 14). Depuis le 23 février dernier, une rame ICE effectue une série de tests (ici à Elsaute).

© Michel HANSENS

## ACTP asbl

Place des Guillemains 17B bte25 - 4000 LIEGE

Tél. / fax : 04 233 67 57

Email : [actp@skynet.be](mailto:actp@skynet.be)

Site : [www.actp.be](http://www.actp.be)



Avec le soutien de la Région Wallonne  
Direction Générale des Transports