



(Photo : Cédric Poncelet)

A Francfort, les feux destinés aux voitures passent automatiquement au rouge lors du passage d'un tram. Cela permet aux usagers de s'avancer sur la chaussée pour embarquer en toute sécurité.

Avec le soutien de la Région Wallonne



Direction Générale des Transports

Expéditeur : ACTP a.s.b.l.
Place des Guillemins, 17 B25
4000 LIEGE
Bureau de dépôt : 4020 Liège 2
Agréation : P302205

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



ACTP INFO

Trimestriel Octobre - Décembre 2005



SOMMAIRE *ACTP Info* Octobre - Décembre 2005

Editorial	page 3
Dossier : Signalétique (3^{ème} partie)	pages 4 et 5
Contrat de gestion SNCB	pages 6 et 7
Au fil des rails	pages 8 à 17
Journée TTB : un bilan mitigé	page 18
Nouveaux tarifs SNCB et TEC	page 19
Au fil des routes	pages 20 à 24
Courrier des lecteurs	pages 25 et 27



L'ACTP vous souhaite de joyeuses fêtes de fin d'année et une année 2006 pleine de satisfaction en matière de mobilité !

Photo de couverture (www.zone01.be)



Quelques exploitants privés travaillant pour le compte des TEC ont acquis des Citaro articulés à plancher plan et bas. Le moteur situé dans la remorque constitue une des particularités de ce bus que nous décrivons plus en détail dans un prochain numéro. L'aspect avenant souffre d'un sérieux bémol : les sièges n'offrent pas le confort souhaité.

Plus d'info, svp...

Ce 17 novembre, grosse « pagaille » sur la ligne 124 (Bruxelles-Charleroi) en pleine heure de pointe. En l'absence de communication officielle de la SNCB, on suppose que la détresse d'un train de fret est à l'origine du problème. De nombreux témoignages nous sont parvenus de voyageurs qui mettaient en exergue le manque d'information et le désordre qui s'installa suite à un manque de réaction adaptée des « régulateurs » de trafic.

Dans certain convoi, les premières informations ne furent diffusées que deux heures après la première immobilisation. Pendant ce temps, les trains continuaient à quitter Bruxelles pour se jeter dans la gueule du loup. Dans les gares bruxelloises, aucune information circonstanciée ne dissuadait les voyageurs d'embarquer.

Les convois immobilisés furent privés d'alimentation et donc de chauffage. Les convois avec air conditionné furent aussi privés de ventilation, ce qui se révéla pénible dans les trains bondés.

Tout ceci révèle des manquements dans le chef de la SNCB.

Il y a d'abord le manque d'information. Il est inadmissible de laisser des voyageurs immobilisés pendant deux heures sans information. Tous les accompagnateurs disposent pourtant d'un GSM.

Notons ensuite le manque de réaction adaptée de la part des dispatchers. Il existe pourtant des possibilités de trouver un itinéraire de délestage en cas d'indisponibilité de la ligne 124.

L'absence d'info dans les gares est tout aussi regrettable. De nombreux voyageurs auraient pu éviter d'encaisser un retard qui, dans certains cas a atteint 4 heures !

Enfin, la ventilation des voitures avec air conditionné pose problème. Nous avons demandé à la SNCB depuis l'incident de Crisnée (L2) qui s'est passé en pleine canicule, que la fonction ventilation reste assurée en cas de perte de la haute tension.

Nous remettons donc le problème sur la table.

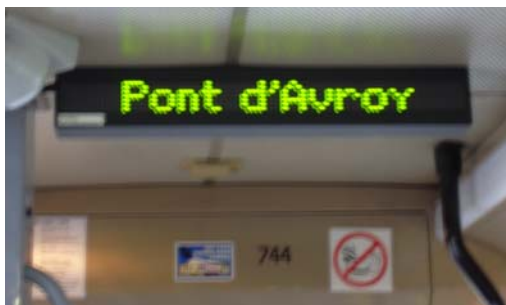
Les voyageurs méritent d'être traités avec plus d'égards. Une information via sms ne pourrait-elle être diffusée auprès des abonnés qui le souhaitent comme le font les Chemins de Fer Fédéraux suisses ?

Signalétique (3^{ème} partie)

La signalétique à l'intérieur des bus

Dans la version 2004 de ses revendications vis-à-vis des TEC, l'ACTP attirait déjà l'attention sur la nécessité d'améliorer la signalétique à l'intérieur des bus. Les revendications portaient essentiellement sur deux points :

- La nécessité d'un indicateur visuel et sonore (pour malvoyants).
Il serait judicieux de prévoir un indicateur central à deux faces ou, à défaut, deux indicateurs à chaque extrémité du véhicule. Les indicateurs actuels, disposés à l'avant du bus, ne sont en effet pas visibles pour les personnes assises dos au conducteur. Sur les lignes à vocation touristique, il serait également opportun de proposer un message multilingue.
- La confusion possible entre le bouton de demande d'arrêt et le bouton d'alarme.
Généralement, les boutons de demande d'arrêt sont bleus sur socles jaunes et les boutons d'alarme sont rouges sur socles rouges. On rencontre cependant de nombreuses variantes. Une uniformisation des couleurs et de la terminologie est indispensable. Nous préconisons d'utiliser " halte " pour le bouton de demande d'arrêt et d'utiliser le terme « alarm » pour l'arrêt d'urgence. Cette terminologie a le mérite d'être également comprise par les étrangers. Enfin, dans les bus où un emplacement spécial est prévu pour les fauteuils roulants, il convient de disposer, outre les boutons usuels, un bouton spécifique à portée de l'usager à mobilité réduite.



Disposé à l'avant du bus, cet indicateur n'est pas visible pour les usagers assis dos au conducteur



Bonne terminologie (utilisation des termes « halte » et « alarm »), pas de confusion possible au niveau des couleurs



Confusion possible au niveau des couleurs



Disposé au plafond, ce bouton de demande d'arrêt est peu accessible



Mauvaise terminologie : le terme « stop » est réservé au bouton d'alarme alors que rien ne figure sur le bouton de demande d'arrêt



Ce bouton de demande d'arrêt quelque peu inhabituel présente certains avantages : dessin sans équivoque, caractère en braille à l'attention des malvoyants. En bleu, il serait parfait !

Comme nous l'annoncions dans notre précédent bulletin, le Comité Consultatif des Usagers (dont l'ACTP fait partie), a émis des avis concernant les trois contrats récemment signés qui lient l'Etat à la Holding, à l'exploitant SNCB et à Infrabel. Vous trouverez ci-dessous, la synthèse de l'avis qui concerne l'exploitant SNCB.



COMITE CONSULTATIF DES USAGERS
AUPRES DE LA SNCB

AVIS 05/27

CONTRAT DE GESTION ENTRE L'ETAT ET LA SOCIETE D'EXPLOITATION SNCB

20 septembre 2005

1. Contrairement à ce que l'on attendait, depuis plusieurs années déjà, ce nouveau Contrat de gestion contient peu d'éléments nouveaux, même pas - ou bien peu - au niveau de l'offre. L'offre minimum, comme décrit dans les contrats précédents, évolue à peine, malgré l'accroissement des problèmes de mobilité, et reste largement en deçà de l'offre actuelle, avec des minima hallucinants (par ex. 16 trains *par jour* vers Liège ou Namur, mais aussi vers Dinant ou Arlon), avec tous les risques de rétrécissement des horaires que cela représente.
2. Comme en 1997 la carte (d'ailleurs incomplète) du réseau reprend de nouvelles relations ferroviaires dont la mise en service doit être étudiée – mais qui resta sans suite. Qui sait, la demande (pressante) des pays voisins aura-t-elle plus d'effet et incitera-t-elle à sortir de l'immobilisme dans ces dossiers?
3. Les gares (aujourd'hui appelées « haltes ») et leur desserte minimum restent bétonnées dans leur desserte actuelle. Toute allusion à de nouvelles gares dans le Contrat précédent a été soigneusement biffée, malgré le fait que notre société en évolution constante, avec ses nouvelles zones d'habitat et sites économiques, génère de nouveaux besoins en déplacements, y compris par chemin de fer. Le mythe bien ancré selon lequel les petites gares sont un boulet au pied bien superflu reste tenace. Quant aux « haltes principales », celles-ci restent fixées arbitrairement, sans tenir compte de critères socio-économiques reconnus ni de la réalité démographique.
4. L'autre mythe, celui qui veut que les bus offrent le même niveau de service que le train, n'a toujours pas disparu du Contrat de gestion, nonobstant l'accroissement de la congestion routière, même si cette position surannée est en contraste frappant avec l'*intention* d'étudier une exploitation avec l'une ou l'autre forme de Light Rail ⁽¹⁾ et de lancer un projet-pilote sur quelques lignes moins importantes.

¹ le texte ne fait aucune allusion au « train-tram »

5. Bruxelles continue d'absorber la majeure partie des moyens mais aussi des intentions. C'est par ex. le cas pour l'intégration tarifaire, qui devrait au moins être étudiée pour les autres grandes agglomérations du pays. D'accord, la capitale est le noeud ferroviaire par excellence, mais trop souvent on oublie que la congestion routière étouffe de plus en plus les autres grandes villes et villes régionales.
6. De nombreuses dispositions héritées des Contrats de Gestion précédents restent bien vagues et n'engagent strictement à rien, la SNCB pouvant donc plus d'une fois y aller à sa guise. Mais le Gouvernement lui aussi est en défaut là où c'est après tout son devoir de tenir compte de et d'attirer l'attention sur certaines évolutions sociétales, y compris au niveau de la mobilité et de l'aménagement du territoire.
7. Ce Contrat de gestion se distingue par le nombre d'erreurs, imprécisions, hiatus et contradictions, non seulement dans le texte et les données de base, mais aussi dans les renvois à d'autres articles, et même dans les intentions formulées.
8. Le Comité Consultatif des Usagers qui, dans le 2^e Contrat de gestion, était impliqué directement ou indirectement dans une dizaine d'articles, a quasiment disparu de ce Contrat de gestion avec l'Exploitant SNCB – à deux articles près. Son avis spécifique à ce sujet n'a d'ailleurs jamais reçu la moindre réponse jusqu'à ce jour. Pourtant, le Comité s'est toujours soigneusement acquitté de sa tâche, malgré des moyens très réduits, et plus d'une fois dans des délais qu'*aucune administration* ne pourrait respecter. Dans ce même Contrat de gestion avec l'Exploitant SNCB, dont certains déclaraient tout récemment encore que c'est le « core business » du Comité, ce dernier n'est plus consulté préalablement à certaines décisions opérationnelles, comme c'était le cas dans le groupe de travail « Plan de Transport », où du travail de qualité de haut niveau fut fourni dans un esprit très constructif. Le Comité ne doit plus non plus être consulté préalablement à par ex. des propositions de fermeture de gares. Il est clair que ses objections fondées dans plusieurs cas concrets ne plaisent pas à tout le monde et irritent certains, même si le Comité reste après tout « consultatif ». Tout ceci ne pourra empêcher le Comité de persévérer dans la rédaction et l'émission d'avis motivés – avec ou sans les Contrats de Gestion.

Les avis du CCU ont été rédigés à la demande du Ministre à qui ils ont été remis le 20 septembre après avoir été approuvés à l'unanimité des membres du Comité. Le Comité déplore cependant qu'un délai suffisant ne lui ait pas été accordé pour procéder à un examen approfondi de ce document.

Les textes complets du contrat et de l'avis peuvent être consultés sur notre site www.actp.be.

Les distributeurs de titres de transport

Certaines gares belges sont désormais équipées d'automates pour la vente de titres de transport. Ces derniers rencontrent un succès mitigé auprès des usagers qui préfèrent, dans la mesure du possible, acheter leur billet, leur Carte Train ou leur Pass directement au guichet des gares. Les causes de ce désintérêt sont multiples :

- L'écran tactile est peu commode d'emploi. A l'étranger (Grand Duché, Pays-Bas, Allemagne), on a opté pour un clavier à l'utilisation plus aisée.
- Le menu déroulant permettant de sélectionner les gares de départ et de destination exige de nombreuses manipulations. En Allemagne, un code de quatre chiffres est assigné à chaque gare, ce qui facilite grandement la saisie des informations.
- Les distributeurs belges acceptent uniquement les paiements par carte de banque (Bancontact ou Proton) ce qui exclu leur emploi par la clientèle étrangère. Il serait judicieux, comme c'est le cas chez nos voisins européens, d'autoriser le paiement en euro (billets et pièces).
- L'émission d'un titre de transport est plus rapide au guichet.



Prise en gare des Guillemins, cette photo illustre parfaitement le désintérêt pour les distributeurs automatiques : les voyageurs préfèrent acheter leur titre au guichet même lorsque la file d'attente est conséquente.



Leverkusen-Rheindorf	2159
Leverkusen-Schlebusch	2200
Liege (B)	3609
Limburg (Lahn)	0512
Lindern	3203

Distributeur en gare de Stolberg (Allemagne). Grâce au pavé numérique et aux codes de quatre chiffres identifiant les gares, l'encodage est aisé et rapide. La clientèle étrangère n'est pas laissée pour compte puisque cet automate accepte la monnaie européenne. A ce titre, nous avons également apprécié de voir figurer Liège en français dans la liste alphabétique des gares.

Si leur mode d'utilisation était simplifié et si les moyens de paiement proposés étaient élargis, les distributeurs rencontreraient davantage de succès.

Par ailleurs, sur les lignes régionales (où les PANG sont nombreux et où les heures d'ouverture des gares sont limitées) la présence d'automates, sur les quais ou embarqués, présenterait un intérêt certain. Elle permettrait notamment d'augmenter la disponibilité des accompagnateurs qui passent actuellement trop de temps à l'établissement de titres de transport (les machines actuelles mettent en effet plus d'une minute pour éditer un billet).



En Allemagne et au Pays-Bas, la vente de billets ne se fait plus dans les trains (même aux PANG). On trouve donc des automates sur les quais ou embarqués comme sur cette photo prise à bord d'un train du réseau régional de Duren (Allemagne).

Hamoir : une traversée de voies bien trop dangereuse

Dans son rapport « Quel avenir pour la ligne 43 ? » publié en novembre 2003, l'ACTP avait déjà souligné le problème de la traversée périlleuse des voies en gare d'Hamoir. Les voyageurs, qui doivent marcher jusqu'au passage à niveau voisin pour passer d'un quai à l'autre, franchissent pour la plupart les voies juste devant la gare afin d'éviter un détour de 400 mètres. Cette situation est particulièrement préoccupante pour plusieurs raisons :

- En gare d'Hamoir, le train en direction de Jemelle croise, toutes les deux heures, celui en direction de Liège. Les usagers qui tentent la traversée juste après leur arrivée n'ont pas la visibilité nécessaire pour apercevoir le train arrivant en sens inverse : il est masqué par celui duquel ils viennent de débarquer.
- Le passage à niveau est trop loin pour permettre aux voyageurs de voir si les barrières sont relevées. Ils ne peuvent donc franchir les voies en toute sécurité.
- Le problème ne concerne pas les seuls usagers : bon nombre de riverains traversent les voies à cet endroit pour accéder au supermarché situé près de la gare. La clôture longeant le quai 1 ne stoppe nullement leur progression : elle est régulièrement sectionnée.



Ces jeunes filles doivent leur salut au retard de 10 minutes du train en direction de Jemelle. Si ce dernier était arrivé à l'heure, elles n'auraient en effet pas pu l'apercevoir



Clôture sectionnée le long du quai 1

Dans un premier temps, lorsque la gare était encore ouverte, la SNCB avait installé des barrières pour interdire la traversée des voies en l'absence de personnel (après 14h00) mais leur efficacité était pratiquement nulle. A l'heure actuelle, rien ne subsiste de cette traversée, ce qui rend le franchissement encore plus périlleux.



Le système de barrière mis en place par la SNCB était pour le moins inefficace

La SNCB devrait résoudre ce problème en installant un véritable passage à niveau pour piétons avec barrières, croix de Saint-André, feux et sonneries. Cette solution, moins coûteuse qu'un tunnel sous voies ou qu'un passage aérien, résoudrait aussi bien le problème des usagers que celui des riverains.



Passage à niveau pour piétons entièrement équipé (barrières, feux et sonnerie) en gare d'Eisden (Pays-Bas)



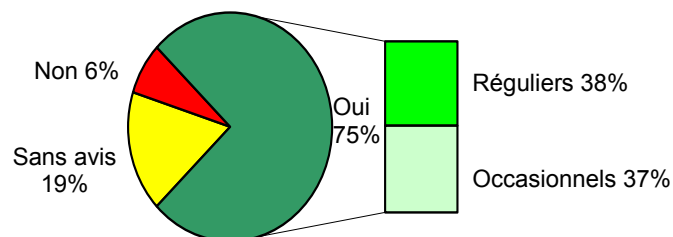
Passage à niveau pour piétons de Sauheid

Ligne 165 Bertrix-Virton

Il y a un an, les bourgmestres des communes traversées par la ligne 165 se réunissaient à Virton pour demander la prolongation de la ligne vers Arlon et Luxembourg. A l'époque, tous les participants à cette réunion avaient marqué leur accord sur le caractère indispensable de cette réouverture pour des raisons économiques et sociales. L'accent avait également été mis sur l'importance de ce nouvel axe ferroviaire pour cette région transfrontalière.

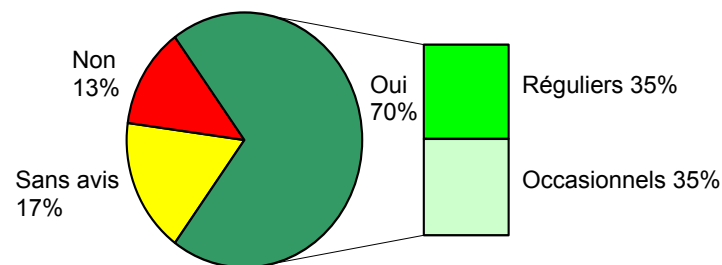
Un an plus tard, le 17 novembre dernier, monsieur Thiry, bourgmestre de Virton, invitait les principaux intéressés pour faire le point sur l'état d'avancement du dossier. Ce fut l'occasion pour l'ACTP de présenter les résultats de son enquête sur la mobilité dans la région du Sud-Luxembourg menée conjointement avec les Amis du Rail d'Halanzy et la SNCB. Dans les grandes lignes, les conclusions de cette enquête sont les suivantes² :

- Le nombre important de participants (près de 800) atteste de l'intérêt de la population pour une amélioration de la ligne 165.
- 75% des répondants réclament une prolongation de la ligne vers Luxembourg.
- 70% des participants souhaitent un prolongement de la ligne vers Arlon.
- En cas de prolongement de la ligne au-delà de Virton, 60% des répondants réclament la réouverture des gares d'Halanzy et de Messancy.



75% des participants à l'enquête réclament une prolongation de la ligne vers Luxembourg. Plus de la moitié d'entre eux seraient des utilisateurs réguliers de cette nouvelle liaison.

² Le dépouillement complet est disponible sur notre site internet : www.actp.be.



70% des répondants souhaitent un prolongement vers Arlon. La moitié d'entre eux seraient des utilisateurs réguliers de cette liaison entre Virton et Arlon.

La SNCB a, quant à elle, présenté son projet de desserte entre Virton, Arlon et Luxembourg établi en accord avec les SFL :

- Le service cadencé toutes les deux heures Libramont-Bertrix-Virton serait prolongé vers Rodange et Arlon. La correspondance serait assurée quai à quai à Rodange avec les trains Rodange-Dippach-Luxembourg. Le premier départ de Virton est prévu à 5h34 et le dernier à 18h33.
- Aux heures de pointe, quatre trains relierait Virton à Luxembourg le matin et six trains relierait Luxembourg à Virton le soir. Tous ces trains, sauf un passant par Dippach, passeraient par Esch-sur-Alzette avec correspondance à Rodange avec les trains Rodange-Dippach-Luxembourg. Ces trains seraient assurés par du matériel CFL.
- Les points d'arrêt d'Aubange, Halanzy et Messancy seraient rouverts.
- Les temps de parcours seraient les suivants :
 - Virton-Luxembourg : de 51 minutes à 64 minutes ;
 - Athus-Luxembourg : de 34 minutes à 50 minutes ;
 - Messancy-Luxembourg : de 40 minutes à 65 minutes ;
 - Athus-Bruxelles (via Arlon) : 134 minutes.

Deux interrogations de taille subsistent toutefois :

- Le nouveau secrétaire d'Etat en charge des entreprises publiques, Bruno Tuybens, acceptera-t-il de débloquer les fonds nécessaires ?
- La taxe frappant actuellement les trajets transfrontaliers ne risque-elle pas de compromettre le succès de cette nouvelle liaison ?

Communiqué

Réunion des gouvernements du Luxembourg et de la Belgique au Château de Val Duchesse
30-11-2005

En matière de mobilité et de transport, le projet EUROCAPRAIL, inscrit parmi les projets transeuropéens prioritaires, permet de relier entre elles les villes d'accueil des institutions européennes, tout en offrant la possibilité aux nombreux travailleurs frontaliers de profiter de services de plus grande qualité.

La Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg se félicitent des progrès intervenus en seulement une année. Sur initiative luxembourgeoise, l'idée de la mise en place d'un groupe financier a été relancée. La première réunion s'est tenue à Luxembourg le 20 septembre 2005. Les deux ministres des Transports, Renaat Landuyt et Lucien Lux réunis à Luxembourg le 5 octobre 2005, ont confirmé leur volonté en ce qui concerne la réalisation du projet prioritaire RTE-T, EuroCapRail. M. Landuyt a souligné la détermination du côté belge d'effectuer les travaux de modernisation de la ligne concernée. Une décision sur le financement de cette entreprise sera disponible pour le premier semestre 2006. Le consultant STRATEC, a effectué pour le compte de la SNCB et des CFL une étude de marché quant au potentiel généré par le projet particulièrement en termes de nombre de voyageurs. Cette étude est terminée depuis le 22 novembre 2005. Cette étude conclut notamment que la concurrence induite par les modifications prévues sur les grandes infrastructures ferroviaires en France et en Allemagne sera forte. Notamment, la mise en exploitation de la première phase de la ligne à grande vitesse Est Européenne risque de détourner le trafic Bruxelles-Strasbourg par Lille. Ces risques de concurrence conduisent à conclure qu'il faut réaliser au minimum le projet SNCB de base.

Les deux gouvernements réuniront une deuxième fois le groupe de travail chargé d'analyser le volet financier de l'ensemble du projet de manière, notamment, à pouvoir présenter un dossier concret aux instances européennes.

Par ailleurs, les deux gouvernements se félicitent des premiers entretiens entre la SNCB et les CFL portant sur l'optimisation du concept d'exploitation de la liaison Liège - Luxembourg. Ils leur demandent de finaliser les contacts en cours pour qu'une solution définitive puisse être présentée à l'occasion de la prochaine rencontre ministérielle de manière à pouvoir entrer en vigueur avant la fin de 2006.

Enfin, les deux gouvernements apprécient à leur juste valeur les efforts réalisés par la SNCB et les CFL en vue de réactiver ou renforcer le trafic ferroviaire transfrontalier sur les axes Virton - Athus - Rodange, Rodange - Arlon et Rodange - Pétange - Luxembourg. Ils souhaitent qu'une proposition finalisée leur soit soumise rapidement de telle sorte que les améliorations puissent être effectives à partir de décembre 2006.

Donnant suite à la décision prise lors de la réunion du 15 juillet, les gouvernements se sont mis d'accord sur les modalités pratiques d'un renforcement de la coopération bilatérale en vue de faciliter une consultation ou un traitement en commun plus en amont des dossiers ayant un possible effet transfrontalier. Dans ce contexte les contacts seront renforcés à tous les niveaux et entre toutes les autorités concernées. La Commission administrative belgo-luxembourgeoise est chargée d'assurer une préparation et un suivi plus poussé des réunions ministérielles conjointes.

(http://www.gouvernement.lu/salle_presse/communiqués/2005/11/30belgo_luxembourg)

Nouveaux horaires

Les nouveaux horaires SNCB sont entrés en vigueur ce 12 décembre. Parmi les modifications les plus significatives, on notera que :

- la relation Liège-Bruxelles s'enrichit d'un AR P direct qui procure une réduction du temps de parcours de 9 minutes ;
- l'IRq Liège - Aix-la-Chapelle roule à nouveau selon son ancien horaire (comme avant les travaux de Chênée). Les tableaux horaires complets peuvent être consultés sur www.sncb.be > voyager en Belgique > horaires > tableaux > ligne37 ;
- une liaison directe entre Leuven et l'Aéroport apporte une amélioration du temps de voyage (pour les Waremmiens), en évitant le détour par Bruxelles ;
- une nouvelle liaison transfrontalière Quévy-Maubeuge/Aulnoye autorise à nouveau des voyages vers Paris en train "classique", moyennant, il est vrai, des ruptures de charge et un allongement du temps de voyage. On bénéficie cependant d'un meilleur prix et on échappe à la contrainte de la réservation.

Relation Mons - Quévy - Aulnoye - Saint-Quentin - Paris-Nord
- Maubeuge

Mons		5.59	6.59	7.59	9.59	15.59	16.59	17.59	18.59
Quévy	A	6.13	7.13	8.13	10.13	16.13	17.13	18.13	19.13
	D	7.02	8.04	9.04	10.29	16.31	17.24	18.31	19.20
Maubeuge	A	7.12		9.14		16.41		18.41	
	D							19.13	
Aulnoye	A		8.19		10.44		17.41		19.35
	D				11.00		18.02		
Saint-Quentin					11.32		18.33	19.56	
Paris-Nord					12.50		19.50	21.14	

Relation Paris-Nord - Saint-Quentin - Aulnoye - Quévy - Mons
- Maubeuge

Paris-Nord					7.34	12.37	14.37		16.37
Saint-Quentin					8.50	13.54	15.54		17.54
Aulnoye	A					14.25		17.52	
	D	6.26		8.29		15.27			
Maubeuge	A				9.34		16.49		18.37
	D		7.32		9.32		16.51		19.00
Quévy	A	6.41	7.43	8.44	9.42	15.44	17.02	18.07	19.10
	D	6.48	7.48	8.51	9.51	15.51	17.51	18.51	19.51
Mons		7.02	8.02	9.02	10.05	16.05	18.05	19.05	20.05

Si l'on peut se réjouir du rétablissement de cette desserte, on ne peut que regretter le manque de correspondances valables qui auraient pourtant été le gage du succès de cette relation :

- Il y a deux bonnes correspondances de Mons vers Paris (9.59 et 16.59). Le temps de parcours (2h51) n'est cependant pas compétitif par rapport au trajet Mons-Lille-Paris.
- Dans le sens Paris-Mons, les trois correspondances possibles offrent un temps de parcours encore plus long.
- Le premier train de Paris arrive à Maubeuge deux minutes après le départ du train vers Quévy (en gras sur le tableau horaire). Cette correspondance aurait donné un temps de parcours de 2h30 entre Paris et Mons le matin.

On notera toutefois que :

- il est à nouveau possible d'aller de Bruxelles et de Mons à Saint-Quentin ;
- il y a trois bonnes correspondances le matin de Maubeuge ou Aulnoye vers Mons et Bruxelles.

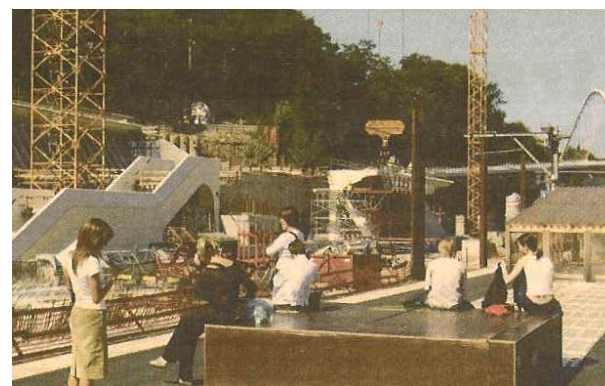
Jan Kieपुरa

Le Jan Kieपुरa Varsovie-Bruxelles, opéré par les chemins de fer polonais, ne dessert plus Bruxelles-Midi depuis le 12 décembre. Il est désormais limité à Aix-la-Chapelle. L'ACTP regrette vivement que ce train n'ait jamais fait arrêt à Liège. La province compte pourtant 700 Polonais et 5000 Belges de souche polonaise. Cette clientèle potentielle a été négligée par les opérateurs.



Des sièges svp !

Dans notre numéro de juin 2005, nous montrions que les voyageurs qui embarquent sur le quai des voies 6 et 7 à Liège-Guillemins ne disposent pas de sièges. D'une manière générale, ce sont d'ailleurs toutes les zones A des quais actuellement exploités qui sont dépourvues de sièges alors que les vastes abris provisoires pourraient, sans difficulté, en être équipés. Comme cette situation doit encore durer plusieurs mois et que l'hiver ne permettra plus aux clients de s'asseoir à même le sol, nous avons écrit le 24 octobre dernier à Euro-Liège TGV, la filiale de la SNCB qui gère le chantier, pour lui demander de remédier à ce problème.



La SNCB a publié dans le journal METRO cette photo qui montre des voyageurs réduits à s'asseoir sur des coffrages provisoires. Et quand il pleut ?



Voyageurs assis à même le sol sur le quai des voies 4 et 5



Vue du quai des voies 6 et 7 dépourvu de sièges

Un bilan mitigé

Le 18 septembre s'est déroulée la traditionnelle journée Train-Tram-Bus. Les deux associations d'Usagers, l'ACTP et le BTTB, avaient été chargées par le Ministre Fédéral de la Mobilité d'en assurer la promotion.

Plusieurs responsables de sites touristiques wallons avaient accepté de participer à l'événement en accordant des réductions aux porteurs du billet TTB.

Le résultat de l'opération est mitigé : il a été vendu 10% de billets en moins que lors de l'opération précédente. Il faut savoir que :

- la SNCB avait refusé que l'opération se déroule sur les deux journées du week-end ;
- l'effort de propagande de la SNCB a été relativement discret ;
- les TEC, mécontents de la quote part de la vente des billets qui leur était allouée ont participé « passivement » ;
- l'opération a subi la concurrence des fêtes de Wallonie, tandis qu'à Bruxelles se déroulaient simultanément les journées « sans voiture » et du patrimoine ;
- le prix n'était pas engageant : une famille de 2 adultes (et deux enfants de moins de 12 ans) devait déboursier 21€, ce qui est relativement coûteux, comparativement au billet Euregio, qui, tous les week-ends offre des avantages analogues pour 13,5€.
- l'opération de promotion « ticket anniversaire » débutait le week-end suivant. Ce Birthday Ticket offre la possibilité d'effectuer un aller-retour d'une région à l'autre du pays pour 5€ (7€ en première classe). La dernière opportunité de profiter de cette promotion est le week-end des 24 et 25 décembre. Plus d'infos sur www.sncb.be>voyager en Belgique>tarifs>nos billets.

Le billet TTB Belux, qui offrait la possibilité de se rendre au Grand-Duché pour un supplément minime, a connu un certain succès. Il faut savoir que le prix normal du billet individuel d'un jour est de 41€ (billet Escapade1) alors que billet TTB Belux était offert à 13 €. La SNCB n'avait malheureusement pas anticipé ce succès et l'offre train s'est révélée tout-à-fait insuffisante : de nombreux voyageurs sont restés debout de Libramont à Bruxelles.

SNCB

Comme chaque année en février, la SNCB adaptera ses tarifs. Si la hausse prévue pour 2006 est conforme aux dispositions du contrat de gestion, elle est bien supérieure à l'index. La SNCB justifie cette augmentation par l'amélioration de la qualité des services fournis et par la flambée des prix de l'énergie.

- Le prix d'un billet en seconde classe augmentera de 4,25%.
- Les Cartes Train seront plus chères en moyenne de 4,05%.
- Le prix du Rail Pass sera fixé à 68€ en seconde classe et à 104€ en première classe. Le Go Pass sera vendu à 45€. Le prix des formules Pass augmente ainsi de 4,25%.
- Le Billet Seniors coûtera 4€ au lieu de 3€, soit une augmentation de plus de 30%. Maigre consolation : le retour de la côte sera désormais autorisé quelle que soit l'heure (actuellement après 19h00 uniquement).
- Quant à la Key Card, elle passera à 15€ en seconde classe et à 23€ en première classe pour 10 trajets. Actuellement, la Key Card permet de faire 8 trajets pour 10€ en seconde classe et 15€ en première. Ici aussi, l'augmentation est conséquente puisqu'elle atteint les 20%. Si vous avez l'intention de faire une provision de Key Card avant le 1^{er} février, attention à la date de péremption !

TEC

Les Tec adapteront également leurs tarifs dès le 1^{er} février 2006. Cette décision fait suite à l'accord donné par le gouvernement wallon d'appliquer l'indexation automatique. Les modifications seront les suivantes :

- Le prix du billet passera de 1,20€ à 1,30€, soit une augmentation de plus de 8%.
- La carte Inter (12 zones) coûtera désormais 6€ contre 5,80€ actuellement.
- Le prix par trajet simple pour une personne à mobilité réduite passera de 1,40€ à 1,50€.

Les prix des abonnements et des cartes urbaines resteront quant à eux inchangés.

BUS-WORLD, la grande foire des Bus

Du 21 au 26 octobre, s'est tenue à Courtrai, la célèbre manifestation bi-annuelle consacrée aux autobus et autocars : Bus-World.

Pour la 18^{ème} édition, 307 exposants ont dévoilé au public leurs dernières réalisations en matière de transport de personnes par route. Les accessoiristes étaient aussi nombreux, avec de très intéressantes innovations dans les domaines de l'information, de la sécurité et du confort.

Cette année, une importante nouveauté a été mise sur pied par les organisateurs et les exposants : Busworld TV. Cette télévision sur le web, qui a commencé à émettre à l'occasion de la cérémonie d'inauguration, présente l'actualité des bus dans le monde entier (www.busworld.tv)

Au niveau des transports en commun, on semble opter dans une large mesure pour les bio-carburants ou, à tout le moins, pour des carburants propres (gaz naturel).

Tous les constructeurs offrent en option l'airco, faisant remarquer que si l'on veut attirer des automobilistes vers les transports en commun, on doit leur offrir un confort équivalent à celui de la voiture.

Il semblerait que les constructeurs s'orientent vers le bus à deux portes. Chez certains, la porte avant est même à un seul vantail comme sur le nouveau modèle Citaro à plancher bas. L'opportunité des bus à deux portes mérite réflexion : est-il bien rationnel de faire faire circuler des bus à trois portes dès lors que l'embarquement se fait par l'avant, voire par un seul vantail, ce qui prendra toujours plus de temps que le débarquement ? La présence de la troisième porte réduit le nombre de places assises qui n'est déjà pas très élevé. A ce propos on remarquera que Mercedes a aménagé l'arrière du Citaro en « amphithéâtre », ce qui permet un gain de places assises important.

Les bus Mercedes qui circulent chez nous offrent, au niveau des sièges, un confort spartiate. Sous réserve d'essais sur route, le nouveau Citaro, tel que présenté à Courtrai, mériterait peut-être la mention « Bus Grand Confort ». Nous avons en effet apprécié ses sièges munis de coussins épais et de dossiers hauts.

Outre le Citaro, nous avons également apprécié les deux nouveaux modèles exposés par Volvo : la version articulée du 8700 et le Volvo 7700 qui présentent un plancher bas sur toute leur longueur.



Le nouveau modèle Citaro : plancher bas entre les deux portes et intérieur confortable

(Photos : Cédric Poncelet)



La version articulée du Volvo 8700

(Photo : www.busworld.org)

L'Irisbus Agora S

Irisbus, filiale de Renault, doit livrer une série de 73 bus Agora S à la SRWT. Soixante de ces véhicules sont destinés au TEC-Charleroi et 13 au TEC-Brabant wallon. Début octobre, les premiers exemplaires ont été mis en service au dépôt de Jumet et depuis, le TEC-Charleroi réceptionne chaque semaine 3 à 4 nouveaux Agora S. En Brabant wallon, c'est au dépôt de Nivelles que nous avons pu observer le nouveau venu.



Un Agora S au dépôt de Nivelles

Comme pour ses prédécesseurs, la principale caractéristique de l'Agora S est l'accessibilité :

- Le plancher est plan et surbaissé sur toute la longueur du bus.
- A hauteur de la deuxième porte, une rampe d'accès électrique permet l'embarquement de fauteuils roulants.
- Si le trottoir est trop bas, le bus peut s'agenouiller pour réduire la hauteur d'accès de 80mm (soit 240mm contre 320mm sans abaissement).

- Un emplacement spécifique est réservé aux fauteuils roulants. A cet endroit, les boutons d'alarme et de demande d'arrêt ont été disposés en conséquence.



Avec l'Agora S, un pas important est franchi en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite : rampe d'accès électrique, emplacement réservé aux fauteuils et boutons d'alarme et de demande d'arrêt adaptés.



Dans le cadre de la lutte contre les agressions dont sont victimes les chauffeurs, la SRWT a fait équiper les nouveaux Agora d'un poste de conduite entièrement fermé et équipé de l'air conditionné (dont les passagers ne peuvent malheureusement pas profiter).

Enfin, notons une particularité intéressante : à Charleroi, les Agora S sont équipés de porte-bagages situés derrière le premier siège, dans le dos du conducteur. Ces bus disposent donc d'une place assise en moins (25 au lieu de 26 pour un total de 109 places). Le but était de faire rouler ces véhicules entre la gare de Luttre et l'aéroport de Gosselies mais la mise en service de cette nouvelle ligne reste incertaine.

REB : un premier bilan positif

A Liège, les premières conclusions formulées par les TEC sur l'opération « Maintenant, on monte par l'avant » semblent favorables :

- Dès le départ, la clientèle semblait bien informée et il n'y a pas eu de surprise à l'embarquement. Outre le rôle important des médias, il convient de souligner que l'information et l'accueil ont été assurés aux principaux arrêts et à bord des bus concernés.
- On constate une augmentation des recettes qu'il n'est pas encore possible d'apprécier. Il faudra attendre une stabilisation de la situation pour prendre en compte des chiffres précis et définitifs (*mais on parle déjà d'une hausse de 30 à 40% - note de l'ACTP*). Du point de vue de la clientèle, on semble satisfait de voir le principe d'équité respecté.
- Les relations entre les chauffeurs et la clientèle semblent bénéficier de la nouvelle mesure : bon nombre de chauffeurs remarquent avec plaisir que les voyageurs leur adressent désormais un sourire et un bonjour.
- La principale crainte, tant de la part des conducteurs que de la clientèle est le risque de retard occasionné par le REB, surtout aux heures de pointe. On constate cependant qu'au fil des jours, les voyageurs prennent l'habitude de préparer leur titre de transport ou la monnaie nécessaire à l'achat d'un billet. (*Des retards allant jusqu'à 8 minutes sont fréquents - note de l'ACTP*).
- Une autre crainte de certains voyageurs est le risque de bousculade devant la porte avant en cas de grosse affluence. Remarquons toutefois qu'aucun accident marquant n'est actuellement à déplorer à ce niveau (*même si quelques tentatives de vol de la part de pickpockets ont été observées - note de l'ACTP*).
- Aux heures de pointe, le taux de remplissage des bus laisse quelque peu à désirer.



Les objectifs de l'opération ont globalement été atteints : diminution de la fraude (pas encore éradiquée car on signale l'apparition de faux abonnements), convivialité améliorée et revalorisation du rôle du conducteur. Cependant, les effets secondaires annoncés se sont manifestés : dégradation de la vitesse commerciale, inconfort des voyageurs qui doivent se déplacer dans le bus et mauvaise occupation de l'arrière du véhicule.

Retards sur la ligne 124 le jeudi 17 novembre

Il m'arrive rarement de prendre le train, mais ces mercredi et jeudi 16 et 17 novembre, dans le but de suivre une formation à Bruxelles, il m'a semblé que ce dernier était le moyen de transport le plus adéquat.

En effet, l'entrée de Bruxelles ayant la réputation d'être bouchée sur le réseau routier le matin, j'ai trouvé logique de ne pas amplifier le problème en me rendant à Bruxelles en voiture et d'utiliser un service public, à savoir le train.

Quelle ne fut pas ma surprise le mercredi en prenant le train au départ de Tamines, d'être bloqué une demi heure en gare de Charleroi suite à un ennui technique. Cela peut arriver mais pose quand même question pour un service à la population qui se veut performant.

Le lendemain, en rentrant de ma formation (départ prévu 17h36 à la gare centrale), un retard de cinq minutes était annoncé. Peu de temps après le départ, le train s'est arrêté et là, ... l'horreur. Environ trois heures d'arrêt en pleine nature, avec après plus d'une heure d'attente comme seule information : un train en détresse, problème de caténaire et un retard indéterminé.

Résultat : un (ou plusieurs) train(s) bloqué(s) sans que les voyageurs ne soient avertis et pris en charge. Après trois heures d'arrêt, le train redémarre très lentement et s'arrête de nouveau en gare d'Uccle. A cet endroit, de nouveau aucune information. Certains passagers descendent du train, d'autres restent à l'intérieur en se demandant ce qu'il faut faire. La confusion est totale.

Après cinq à dix minutes (à ce niveau, on ne compte plus), un coup de sifflet pour annoncer que le train redémarre.

Arrivé à Charleroi à 22h10, stop, ... et encore une annonce : le train redémarrera avec un retard de cinq à dix minutes. Tout d'un coup, plus de chauffeur ! Il est descendu de sa cabine et a disparu. A toute vitesse, il faut changer de train, sans aucune information à l'intérieur des wagons. Par chance, l'omnibus pour Tamines n'était pas encore parti.

Arrivé à Tamines : 22h55 au lieu de 18h45.

Est-ce digne d'un service qui dessert la capitale de l'Europe à une époque où les télécommunications sont pointues ?

Etienne DREZE

Fosses-la-Ville



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. **L'inscription est gratuite!**

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 5 euros.

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.

Associations, organismes, administrations ... : vous soutenez notre action et recevez notre bulletin d'information. Cotisation annuelle *ad libitum*.

Veuillez remplir le [formulaire](#) ci-dessous.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Date et signature :

Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :

Téléphone :

Fax :

GSM :

e-mail :

Ligne(s) empruntée(s) :

SNCB :

TEC : DE LIJN :

STIB :

A renvoyer par courrier postal à ACTP, **Place des Guillemins, 17/B25 à 4000 Liège**, ou à faxer au **04/233.67.57** ou à mailer à actp@skynet.be
(Le formulaire se trouve également sur le site Internet www.actp.be)

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

Jeudi dernier, mon trajet entre Antwerpen et Luttre a duré 5 heures 10' au lieu de 1 heure 25'.

Ma collègue le même jour a mis 3 heures entre Paris et Marseille.

Cherchez l'erreur.

Merci la SNCB, vous allez augmenter les billets de train, ce n'est pas une raison pour rallonger le voyage.

Maria CARDIA

sur notre forum (www.actp.be)

Journée TTB

Ce dimanche 18 septembre c'était la journée TTB (avec un billet valable aussi au Grand-Duché de Luxembourg) et les fêtes de Wallonie à Namur, deux événements prévus de longue date.

On aurait donc pu s'attendre à des services renforcés, en particulier sur les lignes 161 et 162. Et bien non ! J'ai effectué le trajet Bruxelles - Luxembourg et retour dans des trains composés de DEUX AM96, soit royalement 4 voitures (en 2+2) de 2ème classe.

Conséquence logique : un entassement de voyageurs digne des heures de pointes alors que le dimanche de nombreuses rames dorment dans les dépôts.

Promotion des transports en commun ? Je crois que celui qui a effectué le trajet Libramont Bruxelles debout en est sorti plutôt dégoûté pour longtemps.

Gérard CHEVALIER

sur notre forum (www.actp.be)

Nouvelle liaison transfrontalière Quévy - Maubeuge/Aulnoye

Dans une Europe où nous utilisons maintenant une même monnaie, favorisons les voyages transfrontaliers. Mais il conviendra avant tout d'obtenir la suppression de la surtaxe qui est due par le voyageur qui passe une frontière intra communautaire sans quoi le succès d'une telle réouverture serait en péril vu le coût supérieur du billet. Cette surtaxe n'a plus aucune raison d'être dans une Europe où les frontières internes ont été effacées.

Pierre ROLAND

sur notre forum (www.actp.be)