

## SOMMAIRE

Liège-Guillemins :  
l'inauguration 2-4

Voyageurs oubliés sur  
le quai à Coö 5

Infrabel : du neuf en  
matière d'information 6-7

Le tram du Mans 8-9

RER : nouveau schéma 10

Liège-Guillemins :  
afficheurs de quai 10

L'accostage des bus 11-12

En bref 13-14

Courrier des lecteurs 15



Photo : ACTP

### Une si jolie gare

Incontestablement, la gare dessinée par Santiago Calatrava est une réussite architecturale et elle contribuera à l'amélioration de l'image de la ville de Liège. Les voyageurs apprécieront l'accessibilité aux quais, particulièrement les personnes âgées, handicapées, encombrées de bagages ou de vélos.

On jugera par contre cet hiver du confort d'attente sur les quais. Ce dernier risque d'être spartiate compte tenu de l'absence d'abris fermés et du manque de sièges. Par ailleurs, la « plus belle gare du monde » ne sera grande que si elle est bien desservie par les trains et ... les bus et les trams qui doivent y acheminer une grande partie de la clientèle.

En ce qui concerne la desserte trains, on attend avec impatience le nouveau plan de transport de la SNCB, (promis pour 2012). Il prévoit la desserte au moins horaire sur toutes les lignes. La SNCB doit aussi remettre pour la fin de l'année un projet de réseau express régional autour de Liège (et Charleroi). Les infrastructures ferroviaires ne sont pas saturées et pourraient être mises à profit pour permettre des relations plus rapides et plus écologiques entre le centre-ville et la proche banlieue. Le nombre de dessertes serait ainsi considérablement augmenté.

Concernant la connexion train-bus, le projet actuel (pour lequel le permis a été délivré) est tout a fait insatisfaisant. A Lisbonne, (gare d'Orient, autre réalisation de Calatrava), on compte 10 quais couverts de 100 mètres de long accueillant les bus et les cars. A Liège, le projet prévoit seulement 4 quais de 50 mètres dont les cars sont exclus. On est donc loin du compte ! Alors qu'une profonde réforme de la mobilité est entamée et que l'on veut promouvoir les transports publics, certains n'attachent pas l'importance qu'elle mérite à la connexion entre les différents modes. Sur son site, l'ACTP donne de nombreux exemples de connexions réussies, certaines à quelques kilomètres de Liège. A bon entendre ...

## Liège-Guillemins : une inauguration en grande pompe

La nouvelle gare TGV de Liège-Guillemins a été officiellement inaugurée, le vendredi 18 septembre vers 21h30. En tout, avec la reconstruction complète du grill ferroviaire, le chantier aura duré plus de 9 ans et aura coûté près d'un demi-milliard d'euros. L'ensemble des travaux s'est déroulé sans que jamais le trafic ferroviaire ne soit interrompu.

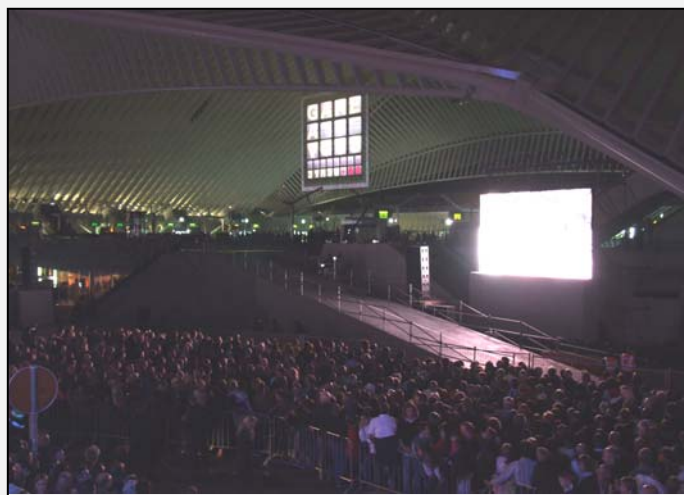
C'est le prince Philippe en personne qui a posé le geste inaugural, accompagné du bourgmestre de Liège Willy Demeyer, du Premier ministre Herman Van Rompuy et de l'architecte Santiago Calatrava. La coupure du ruban a été suivie d'un spectacle intitulé « Gare à vous » et mis au point par Franco Dragone auquel plus de 60.000 spectateurs ont assisté

depuis l'esplanade située devant la gare. Vers 23h00, un feu d'artifice digne d'un 14 juillet a clôturé la soirée.

Les festivités n'étaient pas finies pour autant. Dès le samedi 19 septembre à 05h30, la gare s'est ouverte au public avec, dans l'après-midi, un concert de l'orchestre philharmonique de Liège. Mais surtout, le grand public a enfin pu découvrir la nouvelle salle des pas perdus avec ses nombreux commerces et services ainsi que sa maison des TEC. Par contre, pour le parking voitures de 800 places, les voyageurs ont encore dû un peu patienter puisque ce dernier n'a ouvert que lundi. Au total, la nouvelle gare TGV des Guillemins a accueilli en un week-end quelques 114.000 visiteurs.



Vendredi 18 septembre à 21h25 : le Prince Philippe pose le geste inaugural  
Photo : Proxi-Liège



Vendredi 18 septembre à 21h40 : rassemblées sur l'esplanade devant la gare, plus de 60.000 personnes attendent impatiemment le spectacle de Franco Dragone qui débutera vers 21h50 avec 20 minutes de retard  
Photo : ACTP



Vendredi 18 septembre à 23h00 : un feu d'artifice somptueux clôture la soirée inaugurale  
Photo : Proxi-Liège



Samedi 19 septembre : l'orchestre philharmonique de Liège a pris place sur le quai 1 pour un concert exceptionnel  
Photo : Proxi-Liège



La nouvelle salle des pas perdus entièrement carrelées en pierres bleues du pays  
Photo : ACTP



Egalement en pierres bleues du pays, le nouveau centre de voyage et ses guichets flambant neufs  
Photo : ACTP



Les prochains départs sont affichés par projection à l'entrée de la salle des pas perdus. Espérons que la lisibilité sera bonne en cas de forte luminosité  
Photo : ACTP



La Maison du Tourisme et la Maison des TEC. Seul regret : cette dernière ne sera à la disposition du public qu'au mois de novembre  
Photo : ACTP



La nouvelle gare dispose de deux (pratique en cas de panne) distributeurs automatiques de billets  
Photo : ACTP



Le nouveau parking voitures de 800 places  
Photo : ACTP



1



2



3

Inspirée de la gare de Paris-Nord, la première gare de Liège-Guillemins (1) fut inaugurée en 1864. Elle était l'œuvre de l'architecte Lambeau qui réalisa également les gares, toujours debout, de Namur et Charleroi-Sud. Au début des années 1950, la SNCB décida de démolir ce bâtiment pour le remplacer par un complexe plus moderne. La deuxième gare de Liège-Guillemins (2) fut ainsi inaugurée en 1958 à l'occasion de l'exposition universelle de Bruxelles. A l'époque, les architectes s'inspirèrent de la « Stazione Termini » de Rome et proposèrent une longue construction bleue de verre et de béton. Le 7 juin 2007, la deuxième gare de Liège-Guillemins ferma définitivement ses portes pour laisser place à une gare provisoire. Cette dernière aura finalement accueilli les voyageurs pendant plus de 2 ans jusqu'à l'inauguration de la gare Calatrava (3) le 18 septembre dernier. Photos : ACTP

## Voyageurs oubliés sur le quai à Coo

**L**e samedi 15 août, des voyageurs sont restés bloqués en pleine nuit, sur le quai de gare à Coo. Ils avaient passé la journée au parc d'attractions Plopsa Coo. À cause d'un suicide, leur train a été annulé, sans qu'ils en soient avertis !

Lorsque les derniers voyageurs sont arrivés au point d'arrêt SNCB de Coo vers 22h30, une cinquantaine de personnes attendaient déjà sur le quai. La journée avait été excellente. Pour beaucoup, c'était une belle sortie en famille qui devait se terminer en apothéose par le feu d'artifice tiré depuis le parc d'attractions. Malheureusement, le voyage retour a tourné au cauchemar pour les touristes qui devaient embarquer dans le train de 22h53 à destination de Liège-Guillemins. En effet, à 23h30, il n'y avait toujours pas de train ... Et surtout, il n'y avait aucune annonce pour informer la clientèle d'un éventuel retard ou d'une suppression. Certains voyageurs ont alors décidé d'aller jusqu'à la gare de Trois-Ponts, pour y passer la nuit tandis que d'autres ont appelé des proches pour venir les rechercher.

Finalement, une vingtaine de personnes, dont une dizaine d'enfants âgés de 2 à 10 ans sont restées sur le quai. Exaspérés et livrés à eux-mêmes, ils ont finalement formé le 101 pour expliquer leur situation. Les policiers ont pris contact avec la police des chemins de fer et la SNCB et tenaient les usagers informés tous les quarts d'heure. Malgré les nombreuses interventions à cause des festivités du 15 août qui battaient leur plein à Liège, ils ont proposé aux voyageurs de venir les chercher pour les emmener dans un commissariat si la situation ne s'améliorait pas. Entretemps, certaines personnes ont contacté des amis pour vérifier l'horaire du train sur le site railtime.be. Il était signalé comme annulé et les usagers se sont sentis abandonnés sans aucune information de la part de la SNCB ou d'Infrabel.

Finalement, vers 01h15, un appel au micro a informé les voyageurs de l'arrivée du train sur le quai de Coo. Les visiteurs du parc concernés ont rejoint Liège à 02h30 du matin, heure à laquelle il n'y avait évidemment plus de bus pour terminer leur parcours. On imagine aisément que ces utilisateurs occasionnels du rail ne remonteront pas dans un train de sitôt.

Contacté par nos soins, Infrabel a tenu à présenter ses excuses pour les désagréments encourus. Suite à cet incident, le gestionnaire du réseau prévoit que les mises



à jours du site railtime.be se fassent en temps réel.

Au moment où Infrabel se prépare à revaloriser l'accueil sur les quais des points d'arrêt, il est indispensable qu'une borne info soit mise à la disposition des usagers. Idéalement, elle devrait être intégrée aux nouvelles bornes (totems) qui équiperont l'ensemble des points d'arrêt d'ici 2014. L'ACTP a déjà présenté une requête en ce sens de longue date, observant ce qui se passe sur les réseaux voisins. Nous demandons que le public soit invité à utiliser les parlophones déjà présents à certains arrêts et, évidemment, la généralisation de ce matériel. A défaut d'annonces faites spontanément par Infrabel, les voyageurs pourraient au moins solliciter des informations.



*Borne d'assistance et d'information en gare d'Aachen.*

*A gauche et en rouge : bouton d'appel d'urgence (SOS).*

*A droite et en bleu : bouton pour une demande d'information (Info).*

*Les consignes d'utilisation sont claires et la visibilité est excellente.*

*Photo : ACTP*

## Infrabel : du neuf en matière d'information

### Railtime fait peau neuve

Lancé le 28 janvier 2009, RailTime était jusqu'à présent un outil de suivi des trains en temps réel. Depuis la fin du mois de juin dernier, RailTime est devenu beaucoup plus. D'abord, le site a été entièrement rénové pour offrir une mise en page plus attractive et un accès aisé à toutes les informations. Ensuite, en plus des horaires actualisés des trains, Railtime propose désormais des informations concernant les travaux programmés sur le réseau, une carte permettant de visualiser en temps réel la progression des trains sur leur parcours mais aussi des liens vers d'autres sites utiles ou encore des actualités.

Depuis moins d'un mois, Railtime est également disponible sur le télétexte de trois chaînes nationales : RTBF (pages 800 à 804), RTL-TVI (pages 635 à 639) et VTM (pages 465 à 469). Même les voyageurs ne disposant pas d'une connexion internet peuvent donc être informés en temps réel sur les perturbations touchant le trafic national et international. Des renseignements sur les trains supplémentaires (en cas de beau temps, d'événement spécial, ...) ainsi que sur les chantiers ferroviaires viennent compléter l'information. Ce service sera également disponible sur le télétexte de la VRT dans le courant du mois d'octobre.



Depuis début septembre, vous pouvez également suivre l'état du trafic via un fil RSS. Cette nouvelle fonction vous permet de recevoir automatiquement les nouvelles les plus récentes concernant l'état du trafic sur le réseau ferroviaire. En cliquant sur l'icône orange près du menu de choix de langue, le flux s'ajoutera dans votre agrégateur RSS habituel. Vous pourrez ainsi vous abonner aux alertes RailTime de perturbations du trafic (s'il ne s'ajoute pas automatiquement vous pouvez toujours copier l'URL de la page pour l'ajouter manuellement dans votre outil RSS).

### Nouvelle signalétique pour les points d'arrêt

À partir de 2010, chaque point d'arrêt non gardé sera équipé d'une enseigne lumineuse et de bornes d'information centralisant tous les renseignements utiles pour voyager sur le réseau. Ces totems seront placés aux entrées du point d'arrêt concerné ainsi que sur chaque quai. Ils rassembleront les affiches jaunes et les affiches Infos-Travaux, qui ont tous deux subis un sérieux lifting, mais aussi le plan de la ligne et les correspondances possibles avec d'autres lignes, un plan du quartier, des indications sur les parkings,



arrêts de bus, trams ou métros sis aux alentours ainsi qu'une borne d'appel d'urgence en cas de nécessité. Pour l'heure, trois points d'arrêt « pilotes » ont été équipés de ces totems (Bordet, Beersel et Havré). Infrabel prévoit d'équiper progressivement le reste des quelque 330 points d'arrêt du réseau dès 2010. 50 points d'arrêt seront restaurés l'année prochaine à travers le Royaume. Puis le rythme augmentera à 7 par mois jusqu'en 2014. Le tout pour un budget avoisinant les 50 millions d'euros.



Les affiches jaunes ont fait l'objet de nombreuses modifications. Malheureusement, leur lisibilité reste médiocre, la taille de certains caractères ne dépassant pas 1mm. Ce problème est accentué par la mauvaise disposition des « tambours » par rapport à l'éclairage : le plus souvent, une seule face est éclairée, parfois par la lampe du quai opposé. Idéalement, les tambours horaires devraient être rétroéclairés et mieux protégés de la pluie et de la condensation qui rendent également leur lecture difficile.

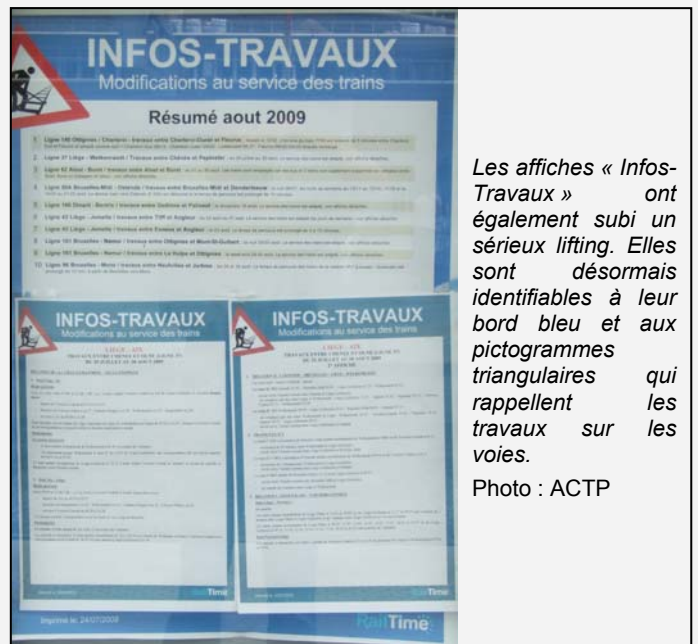
Autre grief : la distinction entre les horaires de la semaine et du weekend n'est pas suffisamment claire. Elle est signifiée par une simple bande de couleur bleue (semaine) ou rouge (weekend) apposée au-dessus des affiches.

Photo : ACTP



S'il est bien adapté pour un placement en voirie, le nouveau totem d'Infrabel ne convient pas sur les quais. La surface disponible pour les informations est insuffisante (à Bordet, les Infos-Travaux étaient d'ailleurs appliquées sur les parois des abris). Idéalement, on devrait pouvoir prendre connaissance des informations figurant sur le totem sous abri : sur bon nombre de réseaux étrangers, les abris sont plus grands et comportent quelques sièges, un distributeur de titres de transport et une borne d'info. Dernier bémol : si les totems sont équipés d'un bouton d'appel d'urgence, ils ne disposent pas d'interphone permettant d'obtenir des informations en cas de perturbations.

Photo : ACTP



Les affiches « Infos-Travaux » ont également subi un sérieux lifting. Elles sont désormais identifiables à leur bord bleu et aux pictogrammes triangulaires qui rappellent les travaux sur les voies.

Photo : ACTP

## Le tram du Mans

**E**ntre 1897 et 1947, le tramway avait fait une première apparition au Mans. Il était composé de lignes à voie métrique et électrifiées qui desservait les différentes parties de la ville alors peu étendue. Après la Seconde Guerre Mondiale, devant la croissance de la circulation automobile, le tramway disparaît progressivement pour faire place aux autobus et trolleybus. Le 17 novembre 2007, 60 ans plus tard, la communauté urbaine du Mans a inauguré le nouveau tramway.

De 2004 à 2007, le chantier de la construction de la ligne de tramway a été un des plus coûteux (302 millions d'euros) et des plus grands que la ville du Mans ait jamais connus. Au delà de la simple pose des rails et des travaux de dévoiement qui l'ont précédée, ce chantier gigantesque a été l'occasion pour la ville de se donner une nouvelle image et de redessiner l'architecture et l'organisation de son environnement urbain (que ce soit pour la création du pôle multimodal de la gare ou pour la rénovation totale de l'hypercentre de la ville).

Au total, le réseau actuel est composé d'une ligne unique et d'une antenne comportant 29 stations et trois terminus avec parkings-relais surveillés (Université - Espal - Antarès) sur un tronçon de 15,4 km (dont 10 km sur gazon). Comme dans la plupart des réalisations françaises, les points desservis en priorité sont l'université, l'hôpital, le centre-ville et la gare principale. Le tramway circule tous les jours de 05h00 à 01h00 (soit 20 heures en continu) avec une fréquence de 4 minutes 30 en heure de pointe sur le tronçon le plus chargé (entre l'université et le centre) et de 9 minutes sur les autres tronçons.

Du côté du matériel roulant, le parc est constitué de 23 rames Alstom Citadis 302 dotée de la climatisation, longue de 32 mètres et large de 2,40 mètres. Chaque rame offre 64 places assises et peut accueillir plus de 200 personnes. Modulable, ce modèle peut atteindre 42 mètres de long en ajoutant deux caisses supplémentaires. Les premières rames portent le nom des communes de Le Mans Métropole et les suivantes sont baptisées du nom d'une personnalité ayant contribué à l'essor de la ville ou à sa réputation. Enfin, trois rames portent les noms « 24 heures du Mans », « MUC 72 » et « MSB », reflétant ainsi la dimension sportive de la ville.



La couleur orangée du tram du Mans rappelle la muraille romaine qui ceinture la ville  
Photo : ACTP



Tram du Mans : accès de plain-pied

Photo : ACTP

### Fiche technique

**Équipementier :** ALSTOM

**Modèle :** CITADIS 302

**Nombre de rames :** 23

**Début de livraison :** fin 2006

**Fin de livraison :** mi 2007

**Longueur :** 32,7 mètres

**Largeur :** 2,40 mètres

**Hauteur du plancher :** 0,35 mètres

**Poids à vide :** 39 tonnes

**Places assises :** 64

**Climatisation :** oui

**Vitesse maximale :** 70km/h

**Accélération :** 1m/s<sup>2</sup>

# ■ ■ ■ AU FIL DES RAILS

En 2008, le magazine « *Ville et transports* » a décerné son grand prix du transport en commun en site propre 2007 au tramway du Mans qui fait déjà figure d'exemple pour les villes d'une taille similaire qui hésitent à investir. Les raisons de cette distinction sont :

- un design séduisant ;
- une livraison en temps et en heure, avec un tracé globalement bien accepté ;
- un coût raisonnable (avec une moyenne de 20 millions d'euros du kilomètre, c'est l'un des tramways modernes les moins chers de France) ;
- la réussite de l'inauguration (près de 250.000 personnes transportées en deux jours) ;
- près de 30% de circulation automobile en moins.



Tram du Mans : station « Théodore Monod ». Les arrêts sont tous équipés d'un afficheur des prochains départs en temps réel et d'un distributeur automatique de titres de transport. Seul regret, le nom de l'arrêt, mentionné au fond de l'abri, n'est guère visible depuis les convois.

Photo : fantassin 72

Après le succès phénoménal de la première ligne (40% de passagers en plus sur le réseau), l'extension du réseau de tramway est une évidence pour tous les élus municipaux. La construction d'une deuxième ligne comportant 8 nouvelles stations sur 4 km est ainsi prévue pour un budget estimé à 68 millions d'euros (en incluant les aménagements urbains).



Tram du Mans : site propre engazonné

Photo : ACTP

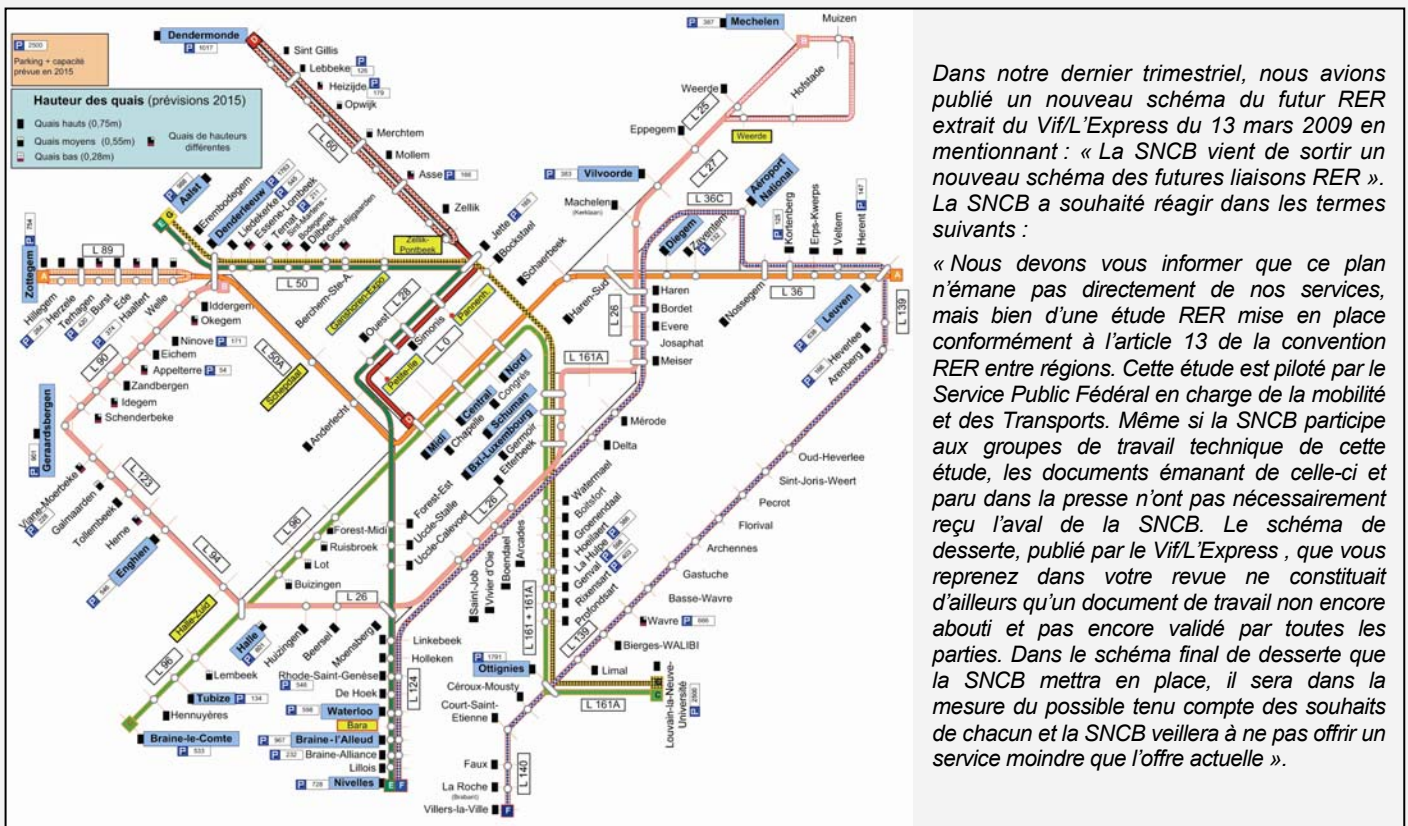


Tram du Mans : schéma de la ligne 1

Carte : europajazz.fr



## RER : nouveau schéma



Dans notre dernier trimestriel, nous avons publié un nouveau schéma du futur RER extrait du Vif/L'Express du 13 mars 2009 en mentionnant : « La SNCB vient de sortir un nouveau schéma des futures liaisons RER ». La SNCB a souhaité réagir dans les termes suivants :

« Nous devons vous informer que ce plan n'émane pas directement de nos services, mais bien d'une étude RER mise en place conformément à l'article 13 de la convention RER entre régions. Cette étude est piloté par le Service Public Fédéral en charge de la mobilité et des Transports. Même si la SNCB participe aux groupes de travail technique de cette étude, les documents émanant de celle-ci et paru dans la presse n'ont pas nécessairement reçu l'aval de la SNCB. Le schéma de desserte, publié par le Vif/L'Express, que vous reprenez dans votre revue ne constituait d'ailleurs qu'un document de travail non encore abouti et pas encore validé par toutes les parties. Dans le schéma final de desserte que la SNCB mettra en place, il sera dans la mesure du possible tenu compte des souhaits de chacun et la SNCB veillera à ne pas offrir un service moindre que l'offre actuelle ».

## Liège-Guillemins : afficheurs de quai



Nous vous l'annonçons dans le dernier aCtp-Info, depuis le 18 avril, le quai 1 de la gare de Liège-Guillemins est équipé de nouveaux écrans comportant cinq lignes et permettant d'afficher, notamment, les arrêts intermédiaires et la localisation des voitures de 1<sup>ère</sup> classe. Malheureusement, les informations dispensées étaient peu claires (photo de gauche). Depuis le mois d'août, Infrabel a corrigé cette lacune en mentionnant en toutes lettres, les mots « côté » et « voiture » pour une information compréhensible par tous (photo de droite). Reste maintenant une inconnue : pourquoi avoir limité la pose de ces afficheurs au seul quai 1 ?

Photos : ACTP

## L'accostage des bus

L'accostage est la manœuvre par laquelle un véhicule est amené et immobilisé le long d'un quai pour permettre l'embarquement et/ou le débarquement des passagers. L'accostage idéal est celui qui réduit au minimum l'espace entre le véhicule et le quai, offrant ainsi le plain-pied. Le dé(em)barquement présente alors un plus grand confort et un minimum de risque pour le voyageur. Les PMR en chaise roulante et les personnes âgées ou encombrées de colis peuvent dé(em)barquer en toute autonomie et sans appréhension. Grâce à un accostage de qualité, le dé(em)barquement se fait également en un minimum de temps, ce qui permet de réduire les durées de stationnement et d'améliorer la vitesse commerciale. Largement répandu pour les trains (en Belgique, les premiers trains à offrir le plain-pied seront les Desiro ML destinés au futur RER), métros et trams, il apparaît depuis peu pour les bus.

Dans le cas des bus, un bon accostage ne peut être obtenu que moyennant certaines adaptations du matériel et de l'infrastructure :

- le bus doit être à plancher bas ;
- le quai doit être rectiligne ;
- le quai doit pouvoir être abordé tangentiellement ;
- la hauteur du quai doit être égale à celle du plancher.

Cette dernière contrainte impose le recours à des aides à l'accostage. Il est en effet impensable d'approcher au plus près un bus d'un quai qui se trouve à la même hauteur en comptant sur la seule dextérité du chauffeur.

L'aide la plus simple est mécanique : c'est le trottoir profilé. La paroi du trottoir n'est pas verticale, mais oblique de telle façon que le chauffeur peut laisser « glisser » son pneu contre celle-ci afin d'assurer un alignement correct.

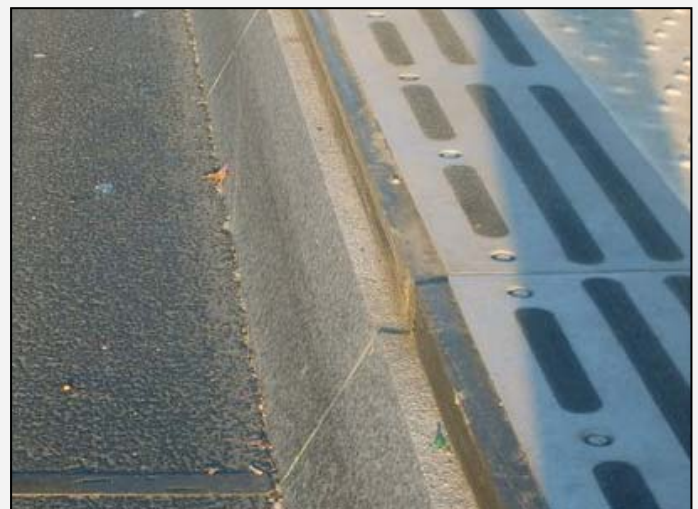
Le bus peut aussi être guidé mécaniquement par un rail médian. Cette solution est appliquée sur les « trams sur pneus » des constructeurs Bombardier (à Nancy et à Caen par exemple) et Translohr (à Clermont-Ferrant). Ces deux systèmes ont toutefois montré leur limite (trop grande sensibilité du système de guidage, coûts d'entretien élevés, phénomène d'orniérage important) et souffrent désormais d'une image négative auprès du public.

Plus récemment, on a vu apparaître le guidage électronique. Des bandes colorées de guidage sont peintes sur la chaussée et sont lues par une caméra fixée à l'avant du bus. Cette caméra agit sur la colonne



Stolberg (Allemagne)

Photo : ACTP



Trottoir profilé (BusWay de Nantes)

Photo : ACTP



Le tram sur pneus de Caen (guidage par rail central)

Photo : ACTP

## ■ ■ ■ AU FIL DES ROUTES

de direction du véhicule et le guide à l'approche du quai, voire tout au long de son itinéraire. Développé par Siemens, ce système est appliqué notamment sur certains bus de Rouen (réseau TEOR).

Un système de guidage asservi à des balises magnétiques a aussi été développé mais n'est pas encore agréé pour l'exploitation commerciale (futur tram de Douai).

Le guidage appliqué aux véhicules sur pneus exige une infrastructure de haute qualité. Les passages répétés de véhicules relativement lourds provoquent rapidement un ornierage de revêtements classiques en enrobé.

Les quais en alvéole, courbes, partagés sont à éviter. On préférera des quais en contre-alvéole, rectilignes et dédiés. Les quais en dents de scie permettent des bons accostages, les meilleurs quais sont les quais parallèles et dédiés. L'accès des voyageurs aux quais est le plus facile dans le cas des longs quais non dédiés, mais l'accès au point d'embarquement est dans ce cas le plus précaire (les quais n'étant pas dédiés, la clientèle ne sait pas où les bus vont s'arrêter exactement, ce qui entraîne des mouvements de foule).

En conclusion, le confort de l'embarquement de plain-pied paraît bien réservé au tramway (sur rail ou sur pneus). Si le guidage optique des bus peut être envisagé sur certaines lignes à forte fréquentation, il faudra le plus souvent se contenter de l'accostage « manuel ». Les transporteurs doivent donc veiller à :

- établir des quais permettant le meilleur accostage possible (quais rectilignes et abordables tangentiellement). Attention aux quais longs avec emplacements dédiés : un bus qui en dépasse un autre pour rejoindre son emplacement ne peut l'aborder correctement pour réaliser un bon accostage.
- sensibiliser le personnel de conduite à l'importance de l'accostage.

**Un bon accostage permet confort, sécurité et augmente la vitesse commerciale.**



La solution idéale pour de bons accostages : les quais parallèles dédiés (Hasselt, gare SNCB)  
Photo : ACTP



Le TEOR de Rouen et son système de guidage optique.

Photos : France 3



Liège, place Léopold : les quais courbes et partagés sont souvent responsables de mauvais accostage  
Photo : ACTP



Liège, rue Libotte : la contre-alvéole permet un bon accostage mais peu engendrer des encombrements de circulation  
Photo : ACTP

## Nouvelle offre TEC pour la vallée de la Semois

L'inauguration d'un nouveau dépôt du TEC Namur-Luxembourg ce lundi à Menuchenet (Bouillon) a modifié l'offre de bus dans la vallée de la Semois. Ce nouveau bâtiment remplace deux anciens dépôts situés respectivement à Bouillon et Alle-sur-Semois. Il répond à des besoins très stricts au niveau de la place disponible pour le personnel et les véhicules ainsi qu'au niveau des contraintes environnementales et économiques (récupération des eaux de pluie pour le bus-wash et réduction substantielle des kilomètres à vide grâce à une restructuration en profondeur de l'offre de transport dans la région de la Semois). La nouvelle offre est axée sur deux points importants :

- Améliorer la desserte scolaire en offrant la possibilité de rejoindre les établissements scolaires principaux de la région via, dans certains cas, une correspondance à Menuchenet où l'infrastructure adéquate a été prévue à cet effet ;
- Renforcer l'attrait de la ligne 8 Bouillon-Libramont en améliorant sa vitesse commerciale et en ajoutant des nouveaux parcours tout au long de la journée.

En plus de la modification de certaines lignes, de nouvelles liaisons voient le jour dès ce 1er septembre tandis que d'autres lignes existantes sont complètement remaniées et renommées.

## Année record pour le tram de la Côte

Le tram de la côte a transporté durant l'été 3.679.864 voyageurs, ce qui représente une augmentation de 5 pc par rapport à l'été 2008. Cet été, 61.331 personnes ont voyagé

chaque jour avec le tram qui longe le littoral de Knokke à La Panne, parcourant 69 arrêts, à une cadence d'un véhicule toutes les dix minutes. Rien qu'au mois d'août, 1,83 million de voyageurs ont circulé avec le tram de la côte, soit 5,3% de plus qu'en août 2008. De Lijn attribue l'augmentation de la fréquentation du tram à l'amélioration de la qualité du service intervenue ces dernières années, à la coopération avec des exploitants d'attractions touristiques et à la belle météo estivale qui a drainé de nombreux touristes d'un jour vers la mer.

## Treski : saison 2009-2010

Pour la cinquième année consécutive, la SNCB propose durant la saison hivernale un train low-cost de ski vers l'Autriche. Durant la saison d'hiver 2009-2010, quatre trains Treski feront ainsi l'aller-retour entre la Belgique et les stations de ski autrichiennes. Trois départs sont prévus depuis la gare de Bruxelles-Midi les vendredis 18 et 25 décembre ainsi que le vendredi 12 février. Les retours se feront les samedis 26 décembre, 2 janvier et 20 février. Un train supplémentaire partira de Essen le vendredi 12 février avec un retour possible le samedi 20 février. Cette année, les ventes ont démarré plus tôt, laissant la possibilité à chacun de réserver ce qui lui convient le mieux. Trois niveaux de confort sont proposés :

- *Friends*, une simple place assise ;
- *Privacy*, une place assise, avec dossier inclinable, disponible dans un compartiment réservé de maximum 6 personnes ;
- *Relax*, une couchette dans un compartiment de 6 places.

Nouveauté cette saison : les amateurs de sports d'hiver ont la possibilité d'organiser leur transfert

entre une gare belge et une gare de départ Treski en Belgique (idem pour le retour depuis une gare d'arrivée Treski en Belgique et une autre gare belge) pour la somme de 5€ par personne et par trajet en deuxième classe. Une brochure reprenant toutes les informations peut être téléchargée sur le site internet de la SNCB, dans la rubrique « Voyager en Europe ».

## Moins de graffitis sur les trains de la SNCB

En 2008, on a relevé 726 graffiti sur des trains de la SNCB, soit un quart de moins qu'en 2007. Au cours des dernières années, on avait constaté une augmentation constante des graffitis, passant de 406 en 2001 à 1.072 en 2006 et 1.034 en 2007. Ces chiffres sont donnés par le ministre des Entreprises publiques, Steven Vanackere, en réponse à une question écrite du député Jef Van den Bergh (CD&V). Le coût entraîné par les faits de vandalisme a également diminué en 2008. Pour la période 2004-2007 le coût est passé de 1,95 à 2,34 millions d'euro par an. En 2008, il a été de 1,85 million d'euro.

## 140.000 navetteurs profitent du train gratuit

Près de 140.000 navetteurs bénéficient de la gratuité pour les trajets domicile-travail, pouvait-on lire récemment dans les colonnes du quotidien De Tijd. De plus en plus d'entreprises concluent un accord "80-20" avec la SNCB. L'entreprise paie 80% et les pouvoirs publics paient les 20% restants. La croissance a surtout été enregistrée dans les PME car les entreprises plus importantes avaient adopté la formule plus tôt. La formule « 80-20 » coûte chaque année 28 millions d'euros au fédéral.

## Nouveau Proxibus à La Roche-en-Ardenne

Après ceux de Manhay et Nassogne, un troisième Proxibus roule depuis le lundi 22 juin en province de Luxembourg. Il dessert l'entité de La Roche-en-Ardenne. La commune a décidé de s'engager dans un partenariat avec le TEC et la Région wallonne pour favoriser la mobilité en région rurale où elle fait souvent défaut. L'offre est surtout orientée, dans les zones à faible densité de population, vers les étudiants et les travailleurs. Le bus local vise donc à rencontrer une demande de proximité. Six circuits en boucle sont proposés aux habitants afin de desservir tous les villages de la localité. Certains samedis, les jeunes pourront monter dans le Proxibus pour se rendre à des soirées ou à la discothèque « Forum » d'Ortho. Dans un deuxième temps, le bus permettra de rejoindre les hôpitaux de Marche-en-Famenne et Bastogne et d'autres pôles extérieurs.

## La ponctualité des trains ne s'améliore pas

Entre avril et juin 2009, Infrabel a enregistré un taux de ponctualité global de 89,9 % sur le réseau belge, soit une baisse de 0,5 % par rapport au second trimestre 2008. Le nombre de trains supprimés (4.759 soit 1,5% des trains) augmente également fortement. Pour une information plus complète, Infrabel met à disposition des résultats détaillés sur son site internet ([www.infrabel.be](http://www.infrabel.be)). Le visiteur y retrouve la ponctualité des trains à l'arrivée à Bruxelles, la ponctualité de 8 grandes relations IC, les résultats par type de train, les résultats des années précédentes, une présentation de la méthode utilisée pour mesurer la ponctualité, ...

## Un train part sans accompagnateur

Le lundi 15 juin vers 17h00, un train au départ de Bruxelles-Central vers Anvers est parti plus tôt que prévu (quelques minutes), l'accompagnateur de train a même raté le convoi. Etonnant puisqu'un accompagnateur est indispensable pour le départ d'un train. Grâce à une clé spéciale qui enclenche un feu, c'est lui qui donne le signal de départ au conducteur. A la SNCB, on ne voit qu'une seule explication possible: quelqu'un se promène avec une clé. Sachant que ce pass est le même pour toutes les installations de signalisation, cela est plutôt préoccupant. Et cela l'est davantage quand on sait qu'il est très facile de se procurer ce type de clé dans le commerce. Les réactions n'ont pas tardé. Les syndicats et les associations d'usagers estiment qu'il faut revoir la procédure de départ des trains. Il faut dire que ce nouvel incident s'ajoute à l'accident au cours duquel un accompagnateur de train avait été grièvement blessé à Dinant. De son côté, la SNCB ne souhaite pas prendre de décisions hâtives. Un groupe de travail penche sur le problème depuis quelque temps.

## Nouveau bus au TEC : le Mercedes Citaro G II

Depuis fin juin, le premier exemplaire du nouveau Mercedes Citaro G II commandé par la SRWT circule sur la ligne W entre Braîne-l'Alleud et Bruxelles. Pour rappel, en 2008, la SRWT a passé commande de 118 bus chez Evobus Belgium : 81 Citaro articulés G II et 37 Citaro standards « Low Floor ».

## Grippe A : moins de trains en cas d'épidémie

Comme de nombreuses autres entreprises, la SNCB a prévu une série de mesures en cas d'épidémie de grippe A/H1N1. Selon les prévisions, un Belge sur trois pourrait être atteint par la grippe, ce qui représenterait 10.000 travailleurs de la SNCB, qui a dès lors mis en place un plan d'urgence et une série de mesures préventives. La mesure la plus spectaculaire prévoit une réduction de l'offre de trains avec maintien de parcours prioritaires. Le personnel en contact avec le public recevra aussi du gel antibactérien et un manuel d'utilisation. Par ailleurs, 10.000 masques ont été commandés dans le cadre d'une réserve stratégique qui pourra être réquisitionnée, en cas de besoin, par les autorités. Enfin, la SNCB a proposé aux autorités fédérales de mettre à leur disposition, en cas de nécessité, ses médecins du travail pour une éventuelle grande campagne de vaccination.

## Nouveaux horaires SNCB

Le Conseil d'Administration de la SNCB a entériné les horaires applicables à partir du 13 décembre 2009. Parmi les modifications, on note :

- **ligne 43 (Liège-Jemelle)** : cadence portée à un train par heure.
- **ligne 139 (Leuven-Wavre-Ottignies-Louvain-la-Neuve)** : cadence semi-horaire.
- **ligne 75** : nouvelles relations entre Tournai et Courtrai.
- **ligne 162 (Namur-Arlon)** : une paire de P supplémentaire, pour arriver à Luxembourg avant 09h00. Les IC J qui étaient limités à Arlon, rouleront de nouveau jusqu'à Luxembourg. Enfin, plusieurs trains supplémentaires entre Arlon et Luxembourg.



### Carte famille nombreuse

*Je suis belge, mariée avec un Français et vivant en Espagne avec nos 3 enfants... et usagère assidue des transports publics. Je me suis rendu compte cet été que la France et la Belgique n'acceptent pas comme titre pour obtenir de réductions notre carte de famille nombreuse espagnole! La SNCF, de même que la SNCB requièrent un titre spécial... et en Ile de France il faut même un titre spécial pour eux ! Je propose que l'ACTP défende l'idée d'une carte famille nombreuse unique pour toute l'Europe car il est impossible de faire valoir ses droits alors que, en principe, les frontières sont abolies !*

**Martine Jourdain Bernard**  
par mail le 24-08-09

### SNCB : Ligne 130A

*Ce matin même, je me suis inscrit sur le site en tant que sympathisant de votre association, dans le but de vous donner mes impressions vis-à-vis de l'état des gares de la ligne 130A Charleroi-Jeumont. J'entre cette année à l'université, et j'ai déjà eu l'occasion de prendre le train à Landelies pour rejoindre Charleroi et ensuite continuer vers Namur. Il ne m'a fallu guère longtemps pour me rendre compte à quel point les gares de la ligne 130A, Landelies en tête, sont dans un état déplorable. Les quais sont bien trop bas, quasiment au niveau des rails, on ne monte plus dans le train, on l'escalade, le quai 1 est fort court, les abris sont vandalisés, et le passage sous voie est dans un tel état de dégradation que je préfère (et je ne suis pas le seul) traverser les voies pour me rendre sur le quai à utiliser. Seule consolation, l'ancien bâtiment de la gare, maintenant habitation privée, a été repeint dans des tons typiques (blanc et châssis bleu). J'ai entendu dire que la SNCB profite de travaux de voie pour procéder à la réfection des quais des petites gares. La ligne 130A est actuellement en travaux, à Landelies, les trains ne passent que sur une seule voie. Or, rien ne bouge dans les gares, nous avons toujours droit aux quais bas et en mauvais état. La SNCB aurait-elle décidé de délaisser la ligne Charleroi-Jeumont ? On modernise des gares comme Beignée ou Pry sur la ligne 132, où le taux de fréquentation tourne autour des 25 voyageurs par jour. Alors, pourquoi pas Marchienne-Zône, Landelies, Thuin et les autres ?*

**Hubert Maldague**  
par mail, le 01-09-09

### Liège-Guillemins : connexion train-bus

*Pourriez-vous m'indiquer où en sont les projets de connexion entre train et bus avec la nouvelle gare de Liège Guillemins? En effet, utilisant les transports en commun (bus et train) depuis 19 ans pour me rendre de Liège à Bruxelles, j'envisage de plus en plus de prendre ma voiture jusque la gare car j'en ai assez du long trajet entre les bus et la gare des Guillemins (en particulier lorsqu'il pleut) alors que les voitures peuvent arriver quasiment à l'entrée de la gare. Il semble que cette situation sera encore pire (parking voiture à l'intérieur de la gare et arrêts de bus plus éloignés) avec l'inauguration de la nouvelle gare. Dans ces conditions j'en ai assez, en particulier lorsque j'entends tout le monde parler de protection de l'environnement et d'utilisation des transports publics et que, dans les faits, rien n'est fait pour faciliter la vie des usagers de ces transports publics.*

*(Réponse de l'ACTP) Dans le permis d'urbanisme qui a été délivré, les quais TEC se trouvent à l'entrée de la rue Paradis à peu de distance des escalators d'accès au quai 1 et de l'entrée de la gare. Ce plan est évidemment remis en question avec l'adoption du projet tram. De toute façon, aucun projet ne sera réalisé avant 2 ou 3 ans. La connexion sera cependant plus facile lorsque l'accès pourra se faire des quais actuels vers la nouvelle gare.*

*Merci pour cette réponse qui ne me rassure pas car cela veut dire que les utilisateurs de bus vont continuer à subir les intempéries alors que les automobilistes se trouveront directement dans la gare. Quel beau gâchis ... En fait, si cela continue, j'envisage sérieusement de prendre ma voiture et tant pis pour l'environnement et les beaux discours politiques.*

**Mireille Lejeune,**  
par mail, le 28-07-09

### TEC : arrêt non desservi

*Ce matin, le bus 134, en retard comme chaque jour, est passé à l'arrêt « Brasseries Labor » à Mons à 7h13 au lieu de 7h05, mais en plus est passé à fond sans se ranger à droite sur la bande bus, sans s'arrêter et sans tenir compte de mon signe. Eberlué je n'ai pu que le voir passer sur la chaussée de Binche. Je portais une veste jaune donc je pense que le chauffeur n'a aucune excuse.*

par mail, le 11-06-09

# **BULLETIN D'ADHESION**

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

Quatre possibilités s'offrent à vous, devenez :

- Sympathisant** : nous recueillons vos témoignages et constituons des dossiers que nous transmettons aux responsables. **L'inscription est gratuite !**
- Membre ordinaire** : vous recevez notre bulletin d'information et des invitations à participer à nos différentes activités. **La cotisation annuelle est de 7 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. **La cotisation annuelle est de 20 euros.**

Veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Date et signature :

Données facultatives mais souhaitées pour des contacts plus rapides :

Téléphone : ..... Fax : .....

GSM : ..... e-mail : .....

Ligne(s) empruntée(s) :

SNCB : .....  TEC : .....

DE LIJN : .....  STIB : .....

A renvoyer par courrier postal à ACTP, Place des Guillemins, 17/B25 à 4000 Liège, ou à faxer au 04/233.67.57 ou à mailer à [actp@skynet.be](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.

✂



*Les chemins de fer russes ont trouvé une solution radicale pour dissuader les conducteurs téméraires ...*

Photo : <http://ti1.ca.com/yf267wx7-Russian-railway-system-Russian-railway-system.jpg.html>

**ACTP asbl**

Place des Guillemins 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)