

QUEL AVENIR POUR LA LIGNE 43 Liège-Jemelle?



Avril 2003

ACTP asbl
Place des Guillemins 17B25
4000 Liège



Tél/Fax : 04/233.67.57
actp@skynet.be
www.actp.be

Sommaire

1. Ligne 43 et Plan de transport 2014/2017 : l'avenir des lignes rurales en question.....	3
• Gares désactivées et limitation de l'offre.....	3
• Dessertes peu fréquentes.....	3
• Étudiants et travailleurs : des horaires adaptés.....	3
• Ponctualité.....	3
• « Rentabilité » d'une ligne ferroviaire.....	4
• Piste : une meilleure vitesse commerciale.....	4
• Ligne 43 : Événements importants.....	5
• Quoi de neuf depuis la pétition de 2001 ?.....	5
• Hergenrath plutôt que Comblain-au-Pont : un choix judicieux ?.....	6
• Statistiques de fréquentation : graphiques.....	6
2. La 43, fleuron touristique wallon.....	7
• La 43 : une ligne touristique de première grandeur.....	8
• Statistiques démographiques.....	8
3. Bilan des revendications émises à l'occasion du premier rapport de l'ACTP (2001).....	10
• Les « Desiro » entrent en gare.....	10
• Accessibilité et confort.....	10
• Sécurité.....	11
• Train + vélo.....	12
• Accueil en gare.....	12
• Horaires et correspondances.....	13
4. Les points forts et faibles de la ligne 43.....	14
5. Après la pétition – Bilan des acquis et demandes pendantes.....	15
6. Autres Publications.....	16

ACTP asbl
Place des Guillemins 17B25
4000 Liège



Tél/Fax : 04/233.67.57
actp@skynet.be
www.actp.be

Ligne 43 et Plan de transport 2014/2017 : l'avenir des lignes rurales en question

Gares désactivées et limitation de l'offre

Les remaniements de l'offre ferroviaire, dans le cadre du transport de personnes, ainsi que les réactions qu'ils suscitent ne datent pas d'hier. Le **Plan IC-IR** introduit en **1984** par Herman De Croo, alors Ministre des Communications, qui voyait la **suppression de plusieurs gares wallonnes**, reçut à l'époque semblable accueil. Et pour cause, l'activité de 37 gares et points d'arrêt wallons allait être supprimée, privant d'autant de possibilités de mobilité leurs riverains – clients potentiels ou effectifs de la SNCB.

Au même titre, la suppression de la gare de **Comblain-au-Pont (1992)**, pour baisse de fréquentation, fit se lever une vague de mécontentement dans le chef des usagers, qui décidèrent de mener une action citoyenne dans le sens de la réhabilitation de celle-ci. Le travail accompli par ce comité informel aboutit, en **2001**, au dépôt d'une **pétition – 4200 signataires** – au sein de la SNCB et du Ministère. La Ministre de la Mobilité et des Transports alors compétente, Isabelle Durant, demande la composition d'un **comité de ligne** chargé de poursuivre l'état des lieux de la ligne **43**, déjà entamé.



Installation du Comité de Ligne, Hamoir, le 22 octobre 2002



Dans cet état des lieux, le Comité de Ligne propose des pistes concrètes d'amélioration, se référant notamment aux pratiques en vigueur à l'étranger.

Dessertes peu fréquentes

Actuellement, des rumeurs font état d'une **suppression** pure et simple, à terme, **de la ligne 43** – information

démentie par la SNCB. Les voyageurs pourtant, légitimement, s'en inquiètent, expérimentant depuis mi-décembre les inconvenances – retards et surtout correspondances négligeant les horaires travail/école – que leur impose la transformation structurelle du réseau. Si, comme l'a déjà fait remarquer l'ACTP, **l'offre de service se réduit, nous assisterons très probablement à une désertion progressive** dans la fréquentation **des lignes** concernées. Logiquement en effet, à offre moins attractive, public moins nombreux : un constat que viennent confirmer différentes enquêtes de fréquentation menées par l'ACTP. C'est pourquoi nous défendons au **minimum la desserte horaire des trains**, la desserte bi horaire sonnante comme la fin annoncée d'une ligne.

Étudiants et travailleurs : des horaires adaptés

Pour garantir une offre ferroviaire attractive, l'amplitude de desserte doit, parallèlement aux correspondances, favoriser les horaires scolaires et professionnels. Ainsi, les travailleurs dont l'horaire s'organise en pauses (le plus souvent, 6h/14h – 14h/22h) devraient bénéficier d'une desserte de leur lieu de travail. Des solutions de mobilité doivent relier les zonings industriels aux transports publics. Ces centres voient circuler chaque jour un grand nombre de travailleurs, dont la quasi totalité se déplace en voiture.

L'heure scolaire quant à elle avoisine invariablement 8h20. Les étudiants constituent une clientèle de choix pour la SNCB, il serait donc bienvenu de prendre leurs besoins particulièrement en compte.

Au rail, dès lors, d'adapter son offre à ces horaires plutôt que de demander l'effort aux usagers. En effet, un temps de parcours de 2h le matin et 2h le soir dissuaderait radicalement chacun d'entre nous.

Ponctualité

D'après la SNCB, l'application du nouveau Plan de Transport aura cette principale et heureuse conséquence. Il s'agit d'ailleurs, à en juger par les mesures prises, de l'objectif privilégié du Plan. Rappelons à ce titre que **le contrat de gestion de la SNCB prévoit comme condition à l'augmentation du prix des billets une ponctualité accrue**. Les finances du groupe sont donc impliquées dans cette nouvelle gestion des horaires, qui voit la plupart des temps de parcours s'allonger, alors que le matériel roulant en usage devient, lui, plus performant : accélérations plus nerveuses (1,1m/s²), accessibilité et confort améliorés (malgré quelques lacunes), information en voiture disponible, etc. Rendez-vous page 10 pour plus d'informations sur les nouveaux « Desiro ».

Ralentir le trafic pour améliorer la ponctualité : un postulat que l'ACTP met fortement en doute. **Diminuer l'attractivité de l'offre** – ici par des temps de trajet allongés et des correspondances négligées – **est de nature à dissuader les usagers**. Une telle pratique inscrit la fréquentation ferroviaire dans un cercle vicieux tendant vers la disparition des lignes à faible fréquentation. Une réelle conscience commerciale viserait plutôt à **renforcer l'offre via l'étude préalable des besoins de la population**.

« Rentabilité » d'une ligne ferroviaire ?

Le 8 novembre dernier, la Ministre de la Mobilité Jacqueline Galant, déclarait dans la presse belge : « si des lignes ne sont pas rentables, il faut alors les **remplacer par des services de bus**¹ ». Qu'est-ce qu'une liaison ferroviaire rentable ? Stricto sensu, il s'agit d'une ligne **dont les recettes sont supérieures aux frais d'exploitation** (personnel, matériel, charges financières). Celles qui ne rencontrent pas cette condition paraissent menacées. Or, sur une même infrastructure, certaines liaisons (IC) drainent une clientèle bien plus importante que d'autres (L). **Les mêmes paramètres de taxation doivent-ils être appliqués pour les trains rapides et pour les trains lents ?**

L'Aspect sociétal

Ce critère purement financier est-il le seul à devoir être pris en compte pour évaluer l'intérêt d'une liaison ferroviaire ?

À l'instar des Bourgmestres de l'arrondissement de Dinant, nombreux sont ceux qui pointent du doigt les conséquences du nouveau Plan de Transport SNCB sur **l'activité en zones rurales**. À Beauraing par exemple, les trains soumis aux nouveaux horaires flouent complètement les étudiants : des arrivées à 6h47 et 8h47 ne sont pas compatibles avec les **heures scolaires**. Le service médiation de la SNCB enregistre depuis décembre nombre de plaintes à ce sujet.

Le Critère écologique

À l'heure où les gouvernements clament l'importance d'un recours à l'énergie verte – secteur dans lequel la SNCB a un rôle important à jouer –, **remplacer des trains par des bus diesel** (CO2, particules fines) semble absurde, puisque cela provoquerait une pollution accrue des centres-villes.

¹ Peu après, la Ministre déclarait que l'avenir de ces lignes n'était pas menacé.

Piste : une meilleure vitesse commerciale

A l'instar d'un matériel roulant dont l'ancienneté ne favorise pas la performance, la **procédure d'embarquement** en vigueur au sein de la SNCB (IOT) augmente les temps de stationnement, diminue donc la vitesse commerciale et l'attractivité du service. Cette procédure a été mise en application alors que les trains ne disposaient pas encore de la fermeture centralisée des portes. Elle avait pour but d'éviter que des clients ne se précipitent vers un train en partance et ne rouvrent une porte pour monter à bord.

Pour comparaison, sur des lignes à l'exploitation similaire, en Allemagne, en Suisse, aux Pays-Bas, des trains circulent sans accompagnateur, donc sans IOT.

Une **nouvelle procédure de départ** entrera prochainement en application, remplaçant l'IOT. L'objectif est de garantir la sécurité des voyageurs et des accompagnateurs. En effet, l'IOT prévoit le démarrage du convoi alors qu'une porte est ouverte (celle à laquelle se tient l'accompagnateur). Certains incidents et accidents surviennent de cette manière fréquemment.

Un changement était nécessaire, mais au vu de cette vidéo explicative (www.youtube.com > « nouvelle procédure de départ 2015 »), on doute que celle-ci ait une influence favorable sur la vitesse commerciale.



La procédure IOT prévoit l'envoi du signal de départ vers le conducteur à partir de bornes disposées sur le quai. À ce stade, les portes sont fermées à l'exception de celle par laquelle l'accompagnateur remontera à bord. Tout embarquement est logiquement interdit à partir du moment où l'accompagnateur a sifflé la fin de l'embarquement. Toutefois, avec en vue une porte toujours ouverte, certains voyageurs s'engagent, défiant si nécessaire l'interdiction de l'accompagnateur. Les conséquences sont parfois tragiques. La manœuvre comporte donc un danger important, et, répétée à autant d'arrêts, allonge le temps de parcours.



Ligne 43 : événements importants

1984 : Plan IC-IR introduit par Herman De Croo. **37 gares et points d'arrêt** en Wallonie voient leur activité suspendue.

1992 : la **gare de Comblain-au-Pont** (village de 3200 habitants) est **supprimée** au profit de celle de **Rivage** (hameau de quelques dizaines d'habitants).

1993 : **Électrification** de la ligne 43.

1998 : La Ministre Isabelle Durant introduit la notion de « **qualité totale** » à rechercher sur six lignes L, dont la ligne 43. **Objectifs** : dresser un état des lieux complet de la ligne, relever les dysfonctionnements en matière d'accueil (plus particulièrement PMR), d'infrastructure et matériel roulant, de distribution de titres de transport, de complémentarité avec les autres modes de transport (bus, voiture, vélo).

2001 : **Enquête et étude du Comité de Ligne** visant l'application de la qualité totale sur la ligne 43. Corrélativement, dépôt d'une **pétition – 4200 signataires** – à la SNCB et au Ministère, fruit du travail du Comité de Ligne « informel ». Le document peut être consulté sur notre site à l'adresse suivante : www.actp.be > documents > Ligne 43 Étude et pétition 2001.

2002 : Installation d'un **Comité de Ligne 43 « officiel »** à la requête de Mme Durant, présidé par M. Cyrille Tahay, Bourgmestre de Comblain-au-Pont.

2003 : dépôt du **rapport « Quel avenir pour la ligne 43 ? »**, disponible sur notre site (www.actp.be > documents > Quel avenir pour la ligne 43 Liège-Jemelle ?). **Synthèse** des observations du Comité de Ligne et **perspectives**.

2007 : Ouverture du PANG d'**Hergenrath** (projet prioritaire à celui de Comblain-au-Pont : situation détaillée page suivante).

2009 : adoption, suite aux revendications, d'une **cadence horaire** la semaine (le **bi horaire** subsiste le **week-end**)

2014 : Temps de transport inchangés, **suppression de certains trains** (celui du dimanche matin + le dernier train vespéral de 23h18 desservant Tilff, Esneux, Poulseur et Rivage). Dernier départ actuel de Liège : 22 :14 ; antérieurement : 22 :32 et 23 :18.

Quoi de neuf depuis la pétition de 2001 ?

Quelques améliorations notables ont été apportées suite à cette mobilisation citoyenne. Toutefois, elles représentent une infime part des revendications émises par les usagers. Si toutes étaient prises en compte, cela favoriserait pourtant considérablement **l'attractivité du service**.

Les pages 10 à 14 dressent un **état des lieux des PANG** de la ligne 43. Cette initiative rejoint et complète le « **cadastre des PANG** » réalisé par l'asbl « navetteurs.be ».

En **fin de dossier (p. 15)**, nous déterminons dans quelle mesure les revendications ont été traitées par les responsables SNCB et politiques.



ASSOCIATION DES CLIENTS
DES TRANSPORTS PUBLICS

PÉTITION

Nous, soussignés, clients ou clients potentiels, usagers de la ligne Liège-Jemelle, revendiquons, sans délai :

- une desserte horaire, semi-horaire en pointe, suivant horaire cadencé,
 - un strict respect des horaires (un retard de plus de trois minutes n'est pas admis),
 - une information au public en gare ou en voiture, en cas d'anomalie (un retard de trois minutes doit être annoncé) N.B: toutes les gares et voitures équipées sont concernées,
 - l'adaptation de la composition des convois à la fréquentation, notamment aux heures de pointe,
 - le nettoyage et l'entretien des voitures; la levée rapide des avaries (portes, notamment)
 - une amélioration de la vitesse commerciale, par un relèvement de la vitesse de référence et une réduction des temps d'immobilisation aux arrêts (suppression de la procédure IOT)
 - la réouverture de l'arrêt de Comblain-au-Pont,
 - la desserte de Méry les week-ends,
 - la garantie des correspondances à Liège avec les Thalys, à Liège et Marais avec les services IC-IR,
 - un dernier départ du centre de Liège (Palais) après 23 heures,
 - la publication des horaires dans l'« IC-IR de poche »,
 - l'amélioration de l'éclairage des gares, en particulier des plaques nominatives;
- à brève échéance :
- la mise en service d'un matériel assurant un confort maximal, notamment l'amélioration de
 - l'ambiance thermique et acoustique,
 - la sécurité des usagers et du personnel (moyens de prévention),
 - l'annonce visuelle des gares en approche (clientèle mal entendante),
 - l'adaptation à la clientèle à mobilité réduite (plancher bas) (handicapés, mères avec poussette...)
 - l'accueil des cyclistes dans les gares (sécurisé) et les convois.

Nom	Prénom	Domicile	Signature
BACHET	Carole	AVY	[Signature]
COPIERRE	Carole	Comblain-au-Pont	[Signature]
DEBIECKE	Thierry	Liège	[Signature]
DEMOISE	Nicolas	Poulseur	[Signature]
L'AMICUS	FRANÇOISE	POULSEUR	[Signature]
HERNIZ	ARVIL	POULSEUR	[Signature]
[Signature]	Denise	Comblain-au-Pont	[Signature]
[Signature]	Sylvain	Comblain-au-Pont	[Signature]
MAILLON	Jac	Comblain-au-Pont	[Signature]
BAILLEUX	Robert	Comblain-au-Pont	[Signature]
BOURDIER	Collette	Comblain-au-Pont	[Signature]

4200 utilisateurs effectifs ou potentiels de la ligne 43 ont signé cette pétition déposée en 2001.

Hergenrath plutôt que Comblain-au-Pont : un choix judicieux ?

Lorsque le Comité de la Ligne 43 a sollicité auprès de la SNCB la réouverture de l'arrêt de Comblain-au-Pont, pétition richement signée à l'appui, la réponse de l'opérateur fut négative. Un autre projet était en cours : la réhabilitation de l'ancienne gare d'Hergenrath, sur la ligne 37 Liège-Aachen.

Depuis 2008, celle-ci est remise en service. Deux quais mi-hauts ont notamment été reconstruits.

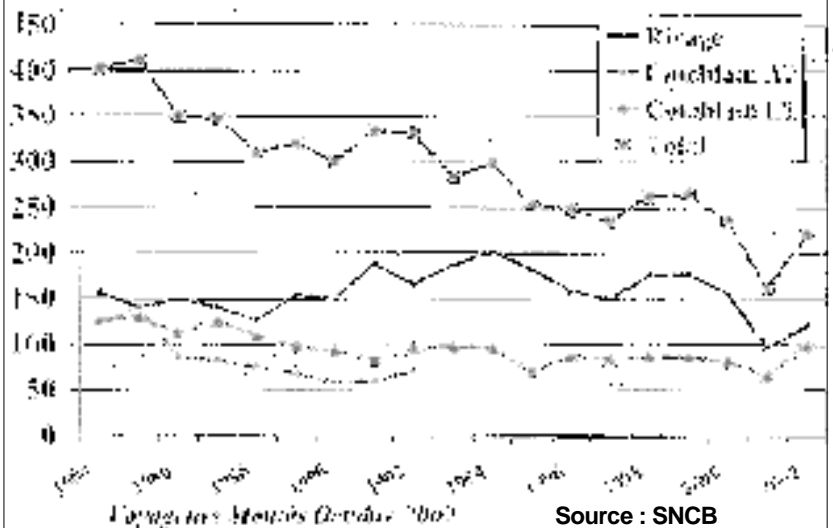
Ce projet et les **travaux conséquents** qui l'accompagnent s'avèrent-ils plus « rentables » que la réouverture du PANG de Comblain-au-Pont ? Jusqu'à ce jour, les statistiques d'embarquement à Hergenrath font état de **21 montées** en semaine et **6 le dimanche**.

En 2015, après entrée en vigueur du nouveau Plan de Transport, **Hergenrath** figure toujours parmi les gares desservies ; mieux, elle **gagne une desserte horaire** venant remplacer une desserte bi horaire (disparition de la liaison IRq Liège-Guillemins-Aachen et son remplacement par la liaison L 28 Spa-Aachen).

Les raisons qui ont poussé la SNCB à ouvrir ce site plutôt que rouvrir Comblain-au-Pont ne sont pas évidentes. 4200 signatures appuyaient pourtant la sauvegarde de Comblain.

Rendez-vous dans les prochaines années pour **observer si cette augmentation** de fréquence à Hergenrath **aura une influence positive** sur la fréquentation.

Ligne 43 : Comblain-au-Pont



En lisant ce graphique, nous constatons que la **fermeture de Comblain-au-Pont** en 1992 eut pour conséquence d'augmenter la fréquentation de la gare de **Rivage**, objectif d'ailleurs escompté par la SNCB. Cet effet fut de courte durée puisque deux ans plus tard, la fréquentation de Rivage va chuter progressivement jusqu'à devenir inférieure à celle de 92. (**Comblain-la-Tour** n'a pratiquement pas récupéré de voyageurs jusqu'à **Comblain-au-Pont**.) Cette clientèle a vraisemblablement changé ses habitudes de transport.

Objet : La courbe du graphique ci-dessous montre l'évolution des fréquentations sur la ligne 43.

Remarques :

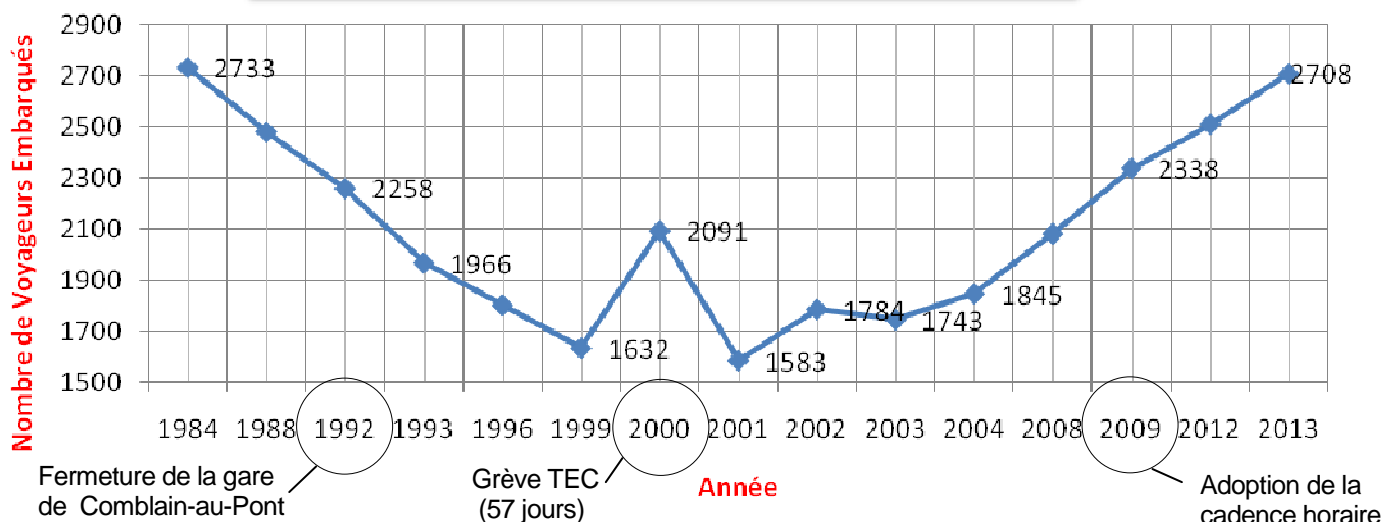
1) Les comptages s'effectuent en **octobre**, un mois **moins propice aux visites de touristes** : ces derniers composent une bonne partie de la clientèle durant l'été.

2) Le recensement inclut les points d'arrêt situés **entre Angleur et Marloie**. Les gares de Liège, Angleur, Marloie et Jemelle sont desservies par d'autres lignes que la 43 et nous ne disposons pas de chiffres propres à celle-ci.

Interprétation :

La chute de fréquentation entre 1984 et 1999 est continue. Le phénomène du « **tout à la voiture** » peut en partie l'expliquer. Une hausse très spectaculaire a lieu en 2000 : les 57 jours de **grève TEC** la justifient, bon nombre d'usagers s'étant rabattus sur le rail. Preuve en est, en 2001, les chiffres redescendent tout aussi brutalement. Une belle hausse caractérise la tranche 2001 – 2002 ; ensuite les chiffres, grosso modo, stagnent jusqu'en 2004 où une embellie se produit. La hausse se confirme et est progressive pour rejoindre, en 2013, un niveau semblable à celui de 1984. Les bons chiffres de **2009 à 2013** renforcent l'idée d'un **lien entre desserte horaire et fréquentation** évoqués précédemment (**2009 : adoption d'une cadence horaire**).

Ligne 43 - Fréquentation 1984 - 2013



La 43, Fleuron Touristique Wallon



Un patrimoine vivant

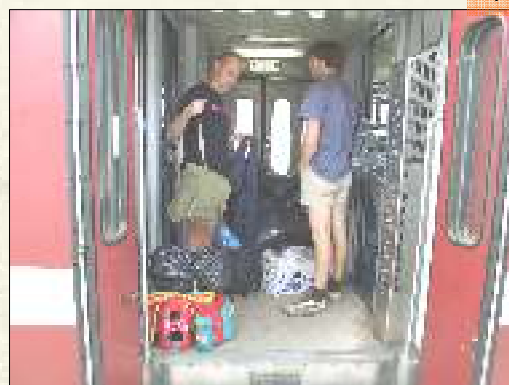
À cheval sur deux régions, la **Famenne** et l'**Ardenne**, la ligne 43 offre une desserte à **haut potentiel touristique**. Les merveilles que ces régions abritent sont très prisées de nos voisins flamands, allemands ou hollandais, pour ne citer qu'eux. Le site Internet touristique « www.beauxvillages.be », dont les médias ont largement fait écho, valorise deux villages accessibles par la 43 : **Ny et Wéris**.

« Le Pays d'Ourthe et Aisne », Maison du Tourisme située à Barvaux, met en évidence ce magnifique patrimoine, notamment via son site Internet (www.ourthe-et-aisne.be) et ses publications. La « Fédération Touristique du Luxembourg belge » s'inscrit dans la même démarche (www.ftlb.be).

- 1 : L'imposant **WEX** de Marche peut accueillir 6000 personnes.
- 2 : le pilote Olivier Collard négocie un virage au **Rallye de la Famenne 2010**.
- 3 : Le logo permettant de reconnaître les points d'arrêts sélectionnés dans le cadre de l'initiative « **Arrêts Verts** » (cf. p. 13).

- 4 : ces touristes, faute de place, « ont installé leurs quartiers » entre deux compartiments.
- 5 : l'**Aisne** gelée.
- 6 : vue du haut des rochers de **Sy**.
- 7 : kayakistes sur l'**Ourthe**, à Hamoir.
- 8 : le château de **Durbuy**.

5



4

6



7



8

Sources :
www.marche.be
www.ourthe-et-aisne.be
<http://users.skynet.be/rallye2014/OlivierCollard>
www.perron.be
www.groenehalte.be

La 43, une ligne touristique de première grandeur

Touristes du week-end ignorés

La **desserte bi horaire** pratiquée le week-end sur la ligne 43 est tout à fait **indigne du potentiel touristique** de la région. Il est ainsi totalement ignoré, alors que deux villages tout proches des localités desservies – **Ny** et **Wéris** – sont classés parmi les plus beaux villages de Wallonie (www.beauxvillages.be). **Ferrières** est un village non moins splendide, les Grottes de **Comblain-au-Pont** et **Hotton** comptent chaque année des milliers de visiteurs, **Durbuy** jouit du statut de plus petite ville du monde et son labyrinthe (Barvaux) participe à son attrait touristique. Le Carnaval du **Laetare** à **Tilff** réunit chaque année une grande foule, tout comme les **Beach Days** et la **Fête des Arbres** à **Esneux**. Citons encore les **Journées Médiévales** de **Comblain-au-Pont**, les possibilités de **canyoning** et la petite batte de **Bomal**; **Marche** affiche une belle activité culturelle et commerciale ... Cette liste est loin d'être exhaustive. La **desserte bi horaire du week-end** est d'autant moins compréhensible que les voyageurs paient généralement le **prix plein**, contrairement à ceux de la semaine.



Match de volley lors des Beach Days, Esneux



Paysage à Ferrières



L'église Sainte-Walburge (XI^e et XII^e siècles) de Wéris, l'un des « plus beaux villages de Wallonie » (www.beauxvillages.be)



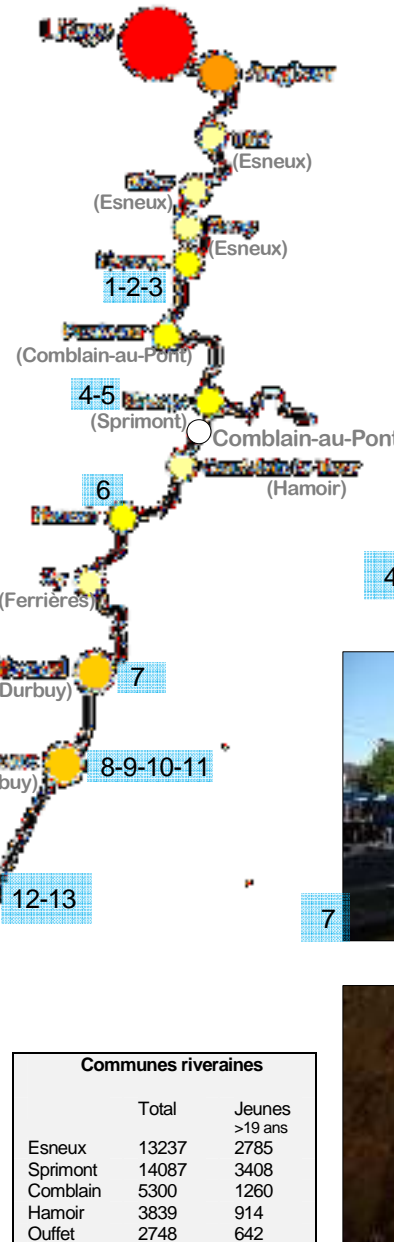
Labyrinthe de Barvaux



Site mégalithique de Wéris



Ville de Durbuy



Communes riveraines		
	Total	Jeunes >19 ans
Esneux	13237	2785
Sprimont	14087	3408
Comblain	5300	1260
Hamoir	3839	914
Ouffet	2748	642
Ferrières	4749	1089
Durbuy	11238	2534
Erezée	3157	711
Hotton	5412	1451
Marche	17440	4307
Rochefort	12431	3090



Ouvrage édité suite à l'événement éponyme



Les « porès » du Carnaval du Laetare, Tilff



Cavalière des Journées Médiévales de Comblain-au-Pont



Grotte de l'Abime – Comblain-au-Pont



« Petite batte » de Bomal



Ny, l'un des « plus beaux villages de Wallonie » (www.beauxvillages.be)



Grotte de Hotton

- Sources :
- www.officetourismeferrieres.be
 - wikipedia.org
 - www.belgique-tourisme.be
 - philippe-lamalle.skynetblogs.be
 - www.bomal-sur-ourthe.be
 - www.toncoeursait.be/
 - www.ardennen-activiteiten.be
 - www.amimmo.be
 - www.durbuyinfo.be
 - www.groenehalte.be
 - www.ourthe-et-aisne.be
 - www.beauxvillages.be
 - www.ftlb.be
 - www.statbel.fgov.be
 - www.perron.be
 - www.ourthe-ambleve.be

Bilan des revendications émises à l'occasion du premier rapport de l'ACTP (2001)

Les « Desiro » entrent en gare

En 2008, la SNCB a acquis 305 rames « Desiro » dont vous trouverez la description ci-après. Ces nouveaux trains sont progressivement mis en circulation mais **n'équipent pas** encore la **ligne 43** (sauf sur le tronçon Liège-Guillemins-Rivage qui fait partie de la relation 42 Liège-Guillemins-Gouvy)

Jetant un coup d'œil chez nos voisins allemands, il est interpellant de constater à quel point le matériel et l'infrastructure du rail belge sont peu actuels en termes de mobilité. En effet, à 40 kilomètres de Liège, à Aachen, circule depuis 1993 (!) un matériel parfaitement adapté au confort des usagers, y compris PMR : le « **Talent** » de Bombardier (photo ci-dessous).

Accessibilité et confort

La **lacune horizontale** à franchir pour embarquer dans le **Desiro** est malheureusement importante, avec **28 cm**, et comporte un risque de chute (photo ci-contre). L'accès ne se réalise toujours pas de plain-pied, comme cela est le cas en Allemagne depuis une vingtaine d'années.

Les **Desiro**, plus légers et nerveux que leurs prédécesseurs (AM Classiques), garantiront peut-être une amélioration de la **vitesse commerciale**. Celle-ci sera toutefois limitée par les caractéristiques techniques des tronçons parcourus (90km/h d'Angleur à Bomal, 120km/h de Bomal à Marloie).

À l'intérieur d'un train, l'**annonce des gares en approche** doit être sonore et visuelle ; ces conditions sont remplies par les Desiro.

Ils sont en outre équipés d'un dispositif de **vidéosurveillance**. Cela représente un gain de sécurité à bord tant pour le personnel que pour les usagers.

On remarquera l'inconvénient des **estrades** sur lesquelles sont disposés des **sièges**, dès lors moins accessibles que s'ils étaient fixés au niveau du plancher. Une seule **toilette** est disponible par rame de trois caisses. Pour une capacité de **280 voyageurs**, c'est relativement peu.

La circulation d'une voiture à l'autre n'est pas aisée. Le voyageur encombré de bagages n'apprécie pas l'**étroitesse du passage**. Balayer du regard les voitures adjacentes à la recherche d'une place s'avère difficile.



Malgré le déploiement, sur ce Desiro, d'un marchepied, les lacunes tant horizontale que verticale sont importantes. L'accostage se fait ici à un quai bas. Les Desiro sont particulièrement inadaptés à ce type d'infrastructure..



Le marchepied du Desiro ne permet pas de combler la lacune entre véhicule et quai. Le risque de trébucher est grand, le geste requiert l'attention et l'habileté de l'utilisateur.



Le « Talent » du constructeur Bombardier autorise un débarquement sécurisé par le plain-pied.

Signalons qu'à ce jour, l'utilisation des Desiro sur la ligne 43 se fait toujours attendre. Les conditions d'embarquement restent telles qu'illustrées page suivante.



La hauteur des marches à franchir pour embarquer est rebutante. Les personnes âgées sont particulièrement touchées lorsqu'elles sont confrontées à une telle situation. (Esneux)



Embarquer à bord d'une AM Classique en fauteuil roulant requiert obligatoirement une lourde assistance. De telles conditions n'encouragent assurément pas le recours au transport public pour une PMR. (Bomal)

Les travaux de **rehaussement des quais** doivent être réalisés dans les plus brefs délais, afin d'éviter la multiplication de situations telles qu'illustrées ci-dessus. Pour approcher le plain-pied avec les Desiro (plancher à 80 cm. du rail), les anciens quais – 30cm – doivent être rehaussés jusque 75 cm (hauteur standard). Sur la ligne 43, le plain-pied n'est pas envisageable actuellement en raison de la disparité des hauteurs de quais. **L'adéquation entre la hauteur des quais et le matériel roulant doit être définie et généralisée.**

La ligne 43 demeure peu praticable pour les PMR puisque l'embarquement en fauteuil n'est plus permis qu'à la gare de Rivage (24h/24h), Bomal et Melreux-Hotton (« si personnel disponible » !).

Sécurité

Un **passage souterrain** a été aménagé à Hamoir, levant ainsi une situation délicate, afin de dissuader les voyageurs de passer d'un quai à l'autre en traversant les voies.



Le passage souterrain d'Hamoir était nécessaire pour garantir la sécurité des voyageurs. Seul inconvenient, l'absence d'un escalier, qui, couplé au plan incliné (réservé aux PMR), favoriserait un accès rapide aux voies. Le détour demeure ici conséquent.

Un **marquage généralisé de la ligne de sécurité** serait souhaité pour l'ensemble des arrêts. La solution qui consiste à aménager des quais en gravillons et treillis n'est pas satisfaisante.



À Comblain-la-Tour, le revêtement de sol composé de grillage et de gravillons est inadapté. Sous l'effet du passage de voyageurs, les pierres couvrent la ligne de sécurité rendue peu visible, ou découvrent le grillage, ce qui représente alors un danger de chute. Un haut talon pris dans l'épaisseur du grillage fera inévitablement trébucher le piéton.

Les clients demandent l'adéquation entre la hauteur des quais et celle des convois avec comme objectif le plain-pied pour tous et l'autonomie des PMR

Train + vélo

Les **cyclistes** sont censés être bienvenus à bord. Toutefois, les obstacles sont nombreux : un prix dissuasif, des difficultés d'embarquement, et surtout une affectation peu claire des zones réservées. Dans les « **AM Classiques** », quelques vélos peuvent être embarqués dans le compartiment bagage. Notons que dans ces mêmes trains, la montée à bord de cyclistes et de personnes avec landaus est compromise (cf. photos page précédente). Les **Desiro** annoncent par contre clairement une capacité d'accueil des cyclistes par un logo peint sur une fenêtre. Un emplacement à bord est réservé.

Aucune **solution** réellement **avantageuse** « **train + vélo** » n'existe à ce jour : chaque parcours se voit majoré au minimum de **4€ par trajet**. Pourtant les actions tendant à promouvoir la mobilité douce sont nombreuses (journée sans voiture, etc.) et rencontrent un succès grandissant. Il serait intéressant pour les usagers que la SNCB relaie cette tendance générale si ses transports veulent s'inscrire dans un **projet de mobilité actuel et durable**.

Des **râteliers** ont été installés à l'intention des cyclistes dans la plupart des arrêts de la ligne 43. Ils ont le mérite d'exister mais ne sont que rarement couverts, ce qui en diminue la commodité.

Accueil en gare

La **qualité d'accueil** des voyageurs varie selon l'arrêt. Elle est véritablement médiocre dans certains cas : parkings défoncés, abris tagués et sales, horaires mal disposés par rapport à l'éclairage, disposés de travers dans les tambours et surtout, exposés aux intempéries (l'humidité cause des problèmes de lecture ; rien n'abrite l'usager lors de la consultation).

La **potence** surmontée d'un « **B** », annonçant la gare aux piétons et automobilistes, doit obligatoirement être présente à chaque arrêt. Cette enseigne caractéristique permet notamment à tout étranger de repérer facilement et de loin, une gare.

Les **panneaux** indiquant l'affectation des quais (**Quai vers** ...) sont indispensables car ils permettent à l'usager, sans hésitation, de rejoindre le quai voulu. Généraliser leur emplacement serait souhaitable afin d'**uniformiser l'information** dispensée à chaque arrêt. Ces panneaux doivent en outre être **judicieusement placés** et apparaître dès le premier contact visuel entre l'usager et l'installation SNCB. Si les voies sont accessibles via un **plan incliné**, l'information doit apparaître clairement au voyageur avant qu'il n'emprunte celui-ci. Cela épargne un détour éventuel aussi fastidieux qu'inutile, notamment aux PMR, et cela représente pour tous les voyageurs l'assurance d'arriver à temps sur le bon quai.



À Tilff, le parking, boueux et défoncé, n'engage guère à y laisser sa voiture. Quitter celle-ci « proprement » relève du défi. Les râteliers, non couverts, exposent les vélos et leurs propriétaires aux intempéries.



À Barvaux, ces personnes préfèrent attendre leur train debout, ce qui se comprend vu l'état du banc. Souvent tagués, les abris isolent l'usager par leurs parois opaques. En résulte un problème de visibilité – pas de vue sur le train en approche – et de sécurité – une agression commise entre ces murs demeure bien discrète.



Le panneau attaché au grillage n'offre pas la visibilité nécessaire de l'information proposée. Les feuillets horaires, à gauche, sont disposés de travers. Cela se remarque dans de nombreuses gares et leur donne un aspect négligé. L'image de marque de l'opérateur est de la sorte compromise.

Les clients demandent des panneaux judicieusement placés indiquant l'affectation des quais

Les **interphones** placés sur les quais de plusieurs gares paraissent hors d'usage tant ils sont d'aspect archaïque. Souvent rouillés, ils ne suggèrent d'aucune façon leurs modalités d'emploi. Les pictogrammes ne permettent pas d'identifier clairement leur usage. S'agit-il d'un appareil de service ou est-il à disposition du public ? Ils devraient être couverts afin de garantir la commodité d'usage. Une mention claire doit faire apparaître :

- Que l'usage de l'appareil est destiné aux clients
- Qu'un agent de la SNCB est à l'écoute du client
- Le cas où l'usage de l'appareil est recommandé (information ou assistance)
- La marche à suivre pour l'utiliser rapidement

Leur entretien doit être régulier afin d'inviter le client à les utiliser. Les boîtiers dégradés doivent être remplacés. Ces interphones représentent pour la SNCB une manière de proposer un accueil humain via un contact vocal.



À Esneux, l'interphone a le mérite d'exister et de montrer à quoi il sert (via un pictogramme dessiné au marqueur, collé au boîtier). Cela n'indique pas la personne de contact ni le mode d'emploi. Il ne permet pas un usage à l'abri des intempéries, lesquelles laissent leurs traces sur l'appareil via la rouille. Il faut dire que son aspect n'engage guère à l'utiliser.

À Pouleur (photo de droite), un mode d'emploi est disponible (une seule langue) mais ne mentionne pas la personne de contact. L'appareil est aussi vétuste que le précédent.



À Comblain-la-Tour, l'interphone est placé sous un préau, à côté du distributeur de titres. Cela permet d'assurer au client qu'il s'agit bien d'un instrument destiné à son usage. La couleur orange du boîtier distingue clairement l'objet. Cependant peu de personnes sont susceptibles de l'employer car rien n'indique son utilité ni la manière de s'en servir.

La présence, à différents arrêts (Bomal, Barvaux, Melreux-Hotton), de **panneaux « Arrêt Vert »** est particulièrement appréciable. Le principe est simple : l'utilisateur se rend en transport public jusqu'à un arrêt répertorié (ici : Melreux-Hotton). Un **itinéraire touristique** pédestre est proposé entre cet arrêt et un autre (Bomal ou Barvaux), ce qui permet aux utilisateurs de rentrer en train (à une cadence seulement **bi horaire le week-end !**). Des brochures détaillant les promenades accompagnent cette initiative intéressante en faveur du tourisme initiée ... en région flamande (treinrambus.be) !

La commune d'Hamoir propose une information aux touristes (promenades pédestres et VTT) devant la gare de Comblain-la-Tour. Un panneau informatif de même facture jouxte le RAVel, non loin de la gare de Méry.



Barvaux, est ici renseigné comme arrêt d'arrivée après une balade au départ de Melreux-Hotton. Cette mise en valeur du patrimoine est propice à la fréquentation.



Information touristique dispensée devant la gare de Comblain-la-Tour. Les deux anneaux réservés aux cyclistes existent mais ne sont pas abrités.

Les clients demandent l'instauration d'une cadence horaire les week-ends sur la ligne 43.

Horaires et correspondances

Les trains circulent depuis fin 2009 selon une **cadence horaire**, ce qui est appréciable. Le dernier train vespéral est maintenant intégré à la cadence, ce qui avance malheureusement son départ – 22h14 à Liège-Guillemins – de 18 min par rapport à l'ancien horaire. Pour les travailleurs terminant à 22h ou les habitués des cinémas, clubs de sport et autres, l'horaire est difficilement praticable.

Une dernière **desserte tardive** (Angleur, Tilff, Esneux, Poulseur et Rivage) répondant à cette exigence – 23h18 – **a été supprimée**.

La **cadence horaire** doit remplacer la cadence bi horaire actuellement pratiquée **les week-ends**. Selon un classement des arrêts par importance de fréquentation (TOP), la liaison obtient une meilleure position les week-ends que la semaine. Cela malgré une desserte bi horaire peu avantageuse !

Le premier départ du **dimanche**, anciennement **6h22**, sera désormais **reculé à 8h14**.

À **Liège**, la **correspondance** vers **Bruxelles** est assurée. Poursuivre en **Thalys** s'avère pratiquement impossible, avec seulement 3 min. allouées.

À **Marloie**, les correspondances paraissent praticables : 11 min. pour Bruxelles-Midi, 7 min. pour Luxembourg, 7 min. pour Bâle.

Les **correspondances SNCB-TEC** sont loin d'être systématiques. Seuls les arrêts d'Angleur, Tilff, Esneux, Comblain-la-Tour et Melreux-Hotton bénéficient d'une desserte TEC assez proche.

En janvier 2002, une étude SNCB pointait « le

désintérêt des TEC pour les correspondances train-bus sur la ligne 43 vu le faible potentiel ». L'initiative mentionnée p.13 (Arrêt Vert) témoigne pourtant de l'intérêt porté par nos voisins flamands sur les destinations de la ligne.



Cette connexion, à l'arrêt Melreux-Hotton, est idéale : quais train-bus au même niveau, accès direct, abri couvert. L'information TEC gagnerait cependant à pouvoir être consultée sous l'abri.

Les clients demandent le développement d'une politique commune SNCB-TEC afin, notamment, de mettre en valeur le potentiel touristique de la région.

Les points forts et faibles de la ligne 43

Points forts :

- **Ligne électrifiée**, et donc **susceptible de rouler à l'énergie verte** : l'impact écologique est donc nettement inférieur à celui des bus.
- **Infrastructure** actuellement **en relativement bon état** (voies, caténaires, ponts, tunnels, parois rocheuses) : pour qu'elle le reste, son entretien est nécessaire (ex. : d'ici 20 ans, remplacer la caténaire). Or, la ligne est classée **catégorie C** par la SNCB : **pas de revalidation**.
- **Environnement démographique en expansion** : la population riveraine de la ligne est en expansion ; certaines localités ont un coefficient supérieur à la moyenne wallonne.
- **Le pourcentage de population jeune** est important
- **Attrait touristique** certain (cf. pp. 7-9 ; 13)
- **Itinéraire Liège-Arlon le plus rapide**
- **La ligne 43**, avec son tronçon Liège-Rivage, **fait partie de la liaison Liège-Luxembourg** déjà électrifiée en 25000 V.
- **Correspondances possibles à Liège avec plusieurs IC et trains rapides** ; à Marloie, avec les IC et l'International (Bâle – 91).
- **À Colonster, la 43 est à 3000 m. du CHU**, lequel, avec tout le site du Sart-Tilman, a été ignoré dans le projet de tram. On peut rêver d'un train léger reliant Herstal, Liège-Centre et les Guillemins au CHU via la ligne 43.

Points faibles :

- **Ligne actuellement reléguée en catégorie C** : cf. supra. Ce statut **fragilise l'avenir de la ligne 43** et devrait être revu. Ainsi que nous l'avons mis en évidence dans ce dossier, la liaison mérite meilleure attention.
- **Fréquentation insuffisante** : elle résulte des nombreux manques détaillés page suivante. On peut raisonnablement **escompter une croissance de cette fréquentation**. À titre d'exemple, les Suisses prennent deux fois plus le train que les Belges (22 voyages pour le Belge par an pour 44 pour le Suisse).
- **Vitesse commerciale insuffisante** : vitesse maximale trop basse et procédures inadaptées (cf. p.4).
- **Accueil dans les PANG** trop rudimentaire (parkings, abris, information, ... cf. pp. 11-12)
- **Accès aux quais et aux convois** médiocre : plain-pied irréalisable, accueil des PMR quasi nul, autonomie de celles-ci complètement ignorée.
- **Procédure d'embarquement (IOT)** inadaptée datant d'un demi-siècle. La procédure prévue pour la remplacer semble tout aussi complexe.
- **Équipement ETCS** (reporté à 2022 ?) : tous les matériels roulants mis en service actuellement en sont équipés. Malheureusement l'infrastructure de la ligne 43 ne l'est pas.

Après la pétition

Il est temps de dresser un bilan des acquis et des demandes pendantes concernant la ligne 43 : les revendications ont-elles été entendues ?

- La **desserte horaire** (semi horaire en heures de pointe) est maintenant pratiquée (**sauf le week-end !**)

- Le strict **respect des horaires** : on en parle, on en reparlera.

- **Une information au public** en gare : cette information devrait être systématiquement répétée. Une première annonce doit prévenir l'arrivée 10 min. avant le passage ; une seconde doit avertir de l'entrée en gare, +/- 2 min. avant l'arrêt à quai. L'annonce actuelle, 5 min. avant le passage, est insuffisante car les voyageurs, nombreux à arriver avant ce délai, ne sont pas informés.

- **Une information dans les trains** : une information actualisée doit rassurer les voyageurs et préciser les solutions de remplacement éventuelles. Sur les **lignes touristiques** (cas de L43) ces **annonces** devraient être faites **dans les deux** (trois) **langues nationales**.

- **L'adaptation de la composition des convois à la fréquentation** : cette revendication a trouvé en partie satisfaction, avec le passage à la **cadence horaire** (2009) et le renfort des trains de pointe (P).

- Le **nettoyage et l'entretien des voitures**, la levée rapide des avaries (portes, notamment) : la situation actuelle paraît donner satisfaction.

- **L'amélioration de la vitesse commerciale** par un relèvement de la vitesse de référence et une réduction des temps d'immobilisation aux arrêts : avec seulement une minute de moins en temps de parcours, on peut évoquer en la matière un **status quo**. La procédure d'embarquement à venir ne semble, à ce titre, pas plus efficace que l'IOT.

- La **réouverture de l'arrêt de Comblain-au-Pont** : cette perspective semble utopique.

- La **desserte de Mery** les week-ends : cette revendication a été entendue.

- La garantie des **correspondances** à Liège avec les **Thalys** ; à Liège et Marloie avec les services **IC-IR** : la correspondance pour Bruxelles est assurée à Liège. Celle qui mène au Thalys est compromise, avec seulement 3 min. À Marloie, celle pour Bruxelles est assurée ; la correspondance pour Luxembourg est réalisable avec 7 min. de transfert.

- Un **dernier départ** du centre de **Liège** (Palais) **après 23h** : cette revendication avait été entendue, avec la mise en circulation d'un train à 23h10. Celui-ci vient d'être supprimé, effet du Plan de transport 2015.

- La **publication des horaires** dans l'IC-IR de poche : cette demande visait en réalité l'intégration des heures de départ des trains de la ligne dans la brochure « votre train au départ de Liège-Guillemins » et n'a pas reçu de suivi.

- **L'amélioration de l'éclairage** des gares et des **plaques nominatives** : des progrès ont été réalisés ; les **mâts basculants** permettent un remplacement plus aisé des foyers. Le choix d'un éclairage **LED**, économique, écologique et aisé d'usage, s'avère de plus en plus pertinent. Quelques plaques nominatives simples ont été remplacées par des **plaques transparentes éclairées** ; l'initiative reste cependant marginale. La **disposition en quinconce** n'est pas toujours observée ; elle est pourtant la plus adaptée aux besoins des voyageurs.

- La mise en service d'un **matériel assurant un confort maximal**, notamment l'amélioration de :

- **L'ambiance thermique et acoustique** : ces revendications n'ont pas connu de suite directe, mais le Desiro satisfera à ces exigences.

- La **sécurité des usagers et du personnel** (vidéo-surveillance) : l'usage des Desiro répondra à ces attentes.

- **L'annonce visuelle des gares en approche** : idem.

- L'adaptation à la **clientèle à mobilité réduite** (plancher bas - handicapés, mères avec landau, ...) : l'accès en autonomie est irréaliste actuellement, sur le réseau belge. Les qualités d'une AM Classique accostée à un quai bas sont presque nulles en termes d'accessibilité. Les Desiro seront plus accessibles, mais ne permettront pas l'autonomie ni le plain-pied.

- **L'accueil (sécurisé) des cyclistes dans les gares et convois** : des **râteliers** furent installés suite à la pétition. Ils ne sont que **rarement abrités**. Rien n'indique où présenter et embarquer les vélos. Le nombre de vélos pouvant être embarqué et l'emplacement qui leur est réservé sont pareillement inconnus.

Conclusion

Si la ligne 43 dispose d'**atouts indéniables**, ils ne peuvent malheureusement être tous valorisés dans la conjoncture actuelle. Il serait pourtant inconcevable de ne pas les préserver. Souvenons-nous de la **suppression des trams** liégeois (1967) que l'on est contraint de réinstaller aujourd'hui !

Certaines mesures pourraient dès à présent améliorer à peu de frais **l'attractivité de la ligne** (cadence horaire généralisée, rehaussement des quais, ...). En attendant un **matériel adapté** (50 trains légers prévus au PPI) autorisant l'accès aisé pour tous – plain-pied –, l'autonomie pour les PMR, l'accueil des vélos, ...

D'autres publications

(Disponibles sur demande ou sur www.actp.be)

Ligne 43 : Étude et Pétition – 2001

Quel Avenir pour la Ligne 43 Liège-Jemelle ? 2003

Quel Avenir pour la Ligne 43 Liège-Jemelle ? 2006

Aménagements d'une grande gare

Que Demandent les Clients de la SNCB ?

Ligne 162 Namur-Arlon : Enquête de Mobilité Ferroviaire et état des lieux

Un rail belge à deux vitesses

La Réouverture de la Ligne 154 Dinant-Givet

La Connexion Train-Bus, exemples de bonnes pratiques

Stratégies Ferroviaires pour la Wallonie

Ce qui fâche à Liège-Guillemins

...



ACTP asbl

Place des Guillemins 17B25

4000 Liège

Tél/Fax : 04/233.67.57

actp@skynet.be

www.actp.be



Avec le soutien de Wallonie