

QUEL AVENIR POUR LA LIGNE 43 Liège-Jemelle?



SYNTHESE DES OBSERVATIONS
DU COMITE DE LIGNE
ET PERSPECTIVES

Avril 2003

Table des matières

INTRODUCTION	3
CHAPITRE 1. IMPORTANCE DE LA GARE.....	4
CHAPITRE 2. DEVANT LA GARE.....	5
2. 1. SIGNALÉTIQUE.....	5
2.2. ACCES SECURISE POUR LES PIETONS.....	6
2.3. PARKINGS POUR VOITURES.....	6
2.4. RATELIERS POUR VELOS.....	7
2.5. TEC.....	7
2.6 INFORMATIONS TOURISTIQUES.....	9
2.7 CABINES TELEPHONIQUES ET BOITES AUX LETTRES.....	10
CHAPITRE 3. DANS LA GARE	10
3.1 GUICHETS ET DISTRIBUTEURS AUTOMATIQUES DE BILLETS.....	10
3.2 SALLE D'ATTENTE.....	10
3.3 INFORMATIONS.....	10
3.4 COMMERCES.....	11
3.5 SANITAIRES.....	11
CHAPITRE 4. COULOIR(S) D'ACCES AUX QUAIS.....	11
4.1 INFORMATIONS.....	11
4.2 ACCESSIBILITE.....	11
CHAPITRE 5. SUR LES QUAIS.....	12
5.1 ACCESSIBILITE.....	12
5.2 HAUTEURS.....	12
5.3 REVETEMENT.....	12
5.4 ADHERENCE.....	12
5.5 INFORMATIONS POUR LA CLIENTELE.....	13
5.6 CONFORT D'ATTENTE.....	15
5.7 ACCES.....	15
CHAPITRE 6. LE MATERIEL.....	17
CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES.....	19
ANNEXES	21
ANNEXE 1.....	22
ANNEXE 2.....	23
ANNEXE 3.....	24
ANNEXE 4.....	25
ANNEXE 5.....	34
ANNEXE 6.....	36

Introduction

La ligne 43 a déjà fait l'objet d'une enquête, assortie d'une pétition, qui a été remise le 13 novembre 2001 à Madame la Ministre Isabelle Durant, et le 26 novembre 2001 à la Direction de la SNCB.

Cette pétition, qui a recueilli 4200 signatures, et l'enquête, menée parmi les clients et la population riveraine, ont mis en évidence deux carences principales: la pauvreté de l'offre (cadence de base bi-horaire, plage de desserte vespérale trop réduite) et la suppression de l'arrêt de Comblain-au-Pont.

Ce document figure en annexe au présent rapport.

C'est à la suite de cette action que Madame la Ministre Isabelle Durant a demandé que l'analyse soit poursuivie via un Comité de Ligne. Celui-ci avait pour mission de dresser un état des lieux complet de la ligne, de relever tous les dysfonctionnements en matière d'accueil (plus particulièrement des handicapés), de distribution des titres de transport, de complémentarité avec les autres modes de transport (vélo, voiture, bus). La ligne 43 avait été classée "ligne à qualité totale" par un avenant au deuxième contrat de gestion.

Le Comité de ligne a été installé le 12 octobre 2002, sous la Présidence de Monsieur Cyrille Tahay, Bourgmestre de Comblain-au-Pont.

Il a établi un inventaire complet de l'état des gares et des points d'arrêts non gardés (PANG), à savoir d'Angleur à Jemelle (gare terminus pour la presque totalité des convois). Nous n'avons pas estimé utile de nous intéresser à la gare de Liège-Guillemins (actuellement en rénovation), ni à la partie de la ligne 37, empruntée par les convois de la ligne 43.

Pour dresser cet état des lieux, une check-liste a été élaborée, pour systématiser et objectiver le travail des enquêteurs. Elle figure en annexe au rapport.

Le présent document réalise la synthèse de tous les rapports. Pour l'établir, nous avons utilisé le même schéma directeur que celui ayant servi à établir l'état des lieux des gares et des PANGs.

Les différents points examinés sont :

- l'extérieur de la gare (accès et signalétique, dessertes TEC...)
- la salle des guichets
- les couloirs sous quais
- les quais (accessibilité, information à la clientèle, confort...)
- le matériel roulant (confort, accessibilité, équipement...)
- les horaires.

L'inventaire complet est disponible sur notre site Internet, à l'adresse www.actp.be sous la rubrique "comité de lignes". On y trouvera le rapport de chaque gare. Vu le volume de ce dossier, nous ne pouvons raisonnablement envisager de le diffuser sur papier.

Chapitre 1. Importance de la gare

Nous nous basons ici sur des données statistiques (nombre d'embarquements – moyenne de la semaine en octobre) relevées par la SNCB. Il s'agit donc du reflet d'une situation existante, qui ne tient nullement compte des potentialités socio-économiques et qui est obérée par les mauvaises conditions d'exploitation de la ligne, notamment la cadence bi-horaire.

LIGNE 43 N67	1984	1992	1993	1999	2000	2001
Liège-Guillemins	14475	14810	13521	14392	16134	11669
Angleur	491	405	464	473	740	468
Tilff	175	123	129	78	158	67
Méry	*	73	75	40	63	34
Hony	92	75	68	47	60	45
Esneux	228	185	163	105	195	96
Pouleur	284	281	207	142	234	123
Rivage	156	166	187	149	156	96
Comblain-au-Pont	120	70	*	*	*	*
Comblain-la-Tour	126	95	97	71	81	66
Hameir	249	181	185	146	145	141
Sy	60	44	60	49	59	25
Bomal	332	255	196	185	167	182
Barvaux	320	270	222	173	225	256
Meireux-Hotton	236	162	130	129	154	140
Marche-en-Famenne	354	278	247	318	394	312
Marloie	968	1143	1070	1196	1211	1317
Jemelle	1552	1178	1195	954	1050	988
Total (excepté Liège, Marloie et Jemelle)	3224	2663	2430	2105	2837	2051

Document SNCB

Ce tableau mérite quelques commentaires.

Pour plusieurs gares, la décrue paraît inexorable. Mais est-ce vraiment le cas ?

Pouleur disposait jusqu'en 1999, d'une desserte horaire, par alternance des lignes 42 et 43. En 1999, cette desserte horaire a été supprimée dans le sens Pouleur-Liège, suite au décalage des trains de la ligne 42. La chute de fréquentation qui en est résultée illustre bien l'intérêt d'une desserte horaire.

La fermeture de Comblain-au-Pont, décidée par la SNCB sans aucune concertation avec les autorités locales, n'a pas amené un report complet de la clientèle sur les gares voisines, même sur Rivage, distante par la route de seulement 2 km de Comblain-au-Pont (1 km par le rail). La majorité de la clientèle de Comblain-au-Pont a donc été perdue par la SNCB.

La chose se comprend aisément : en obligeant la clientèle à prendre la voiture pour se rendre à la gare, on l'incite à poursuivre jusqu'à Liège et ce d'autant plus que la desserte est insuffisante.

Les chiffres de 2000 sont à interpréter en tenant compte du fait que ceux-ci ont été récoltés durant une période de grève des TEC, obligeant les usagers du bus à se rabattre sur les trains.

Le même phénomène s'est produit lorsque (en mai 2001) une modification d'horaire a installé un trou de 85 minutes à l'arrivée des trains matinaux à Liège-Guillemins (07h12 et 08h37). On peut se demander comment pareille bétise a pu être commise. Elle explique la décreue sensible enregistrée en 2001 dans les gares où embarquaient les navetteurs vers Liège.

Elle fut particulièrement marquée dans les gares où les TEC offraient une alternative (Tilff, Méry, Esneux). Dans certains cas, la perte de clientèle pour la SNCB atteint plus de 50% (Tilff).

Malgré nos interventions, il fallut attendre le 01 octobre 2001 pour qu'un train supplémentaire soit mis en route. Mais le mal était fait, les abonnements n'étaient pas renouvelés, la voiture et les TEC suppléaient les carences du rail.

Ainsi donc, on peut constater que chaque fois que la qualité ou la quantité de la desserte a été un tant soit peu diminuée, il en est résulté une baisse conséquente de la fréquentation.

A contrario, on peut supposer que toute amélioration de la desserte amènerait une augmentation de la clientèle.

Ceci corrobore les conclusions de notre première enquête. En interrogeant la clientèle POTENTIELLE de la ligne, nous avons mis en évidence que la desserte bi-horaire constituait le facteur déterminant du désintérêt de la population.



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

Chapitre 2. Devant la gare

2. 1. Signalétique.

Plusieurs gares ou PANGs sont situés en dehors des localités et des voiries principales. Les PANGs manquent de visibilité, surtout lorsqu'il n'y a plus de bâtiment. D' où l'importance, sur une ligne à forte fréquentation touristique, d'une signalétique.

Les potences portant le sigle caractéristique "B" sont présentes partout, sauf à Méry.

Par contre, des plaques signalétiques placées en voiries sont rares. Ainsi, à Tilff, il devrait s'en trouver au rond-point et à Méry il devrait également y avoir des panneaux indicateurs sur la nationale 633, au carrefour de la rue de la gare.

Les administrations concernées devraient être attentives à ce point, d' autant que le RAVeL amène un bon lot de cyclotouristes parmi lesquels se trouveraient certainement des clients potentiels...pour le retour.

2.2. Accès sécurisé pour les piétons.

Ils sont généralement présents mais imposent souvent un détour de plusieurs dizaines de mètres, ce qui rend leur utilisation illusoire.

2.3. Parkings pour voitures.



Le parking communal de Jemelle serait un modèle du genre si la SNCB aménageait l'accès aux voies pour les personnes à mobilité réduite.

On en trouve partout sauf à Sy. Leur capacité est partout insuffisante, sauf à Jemelle, où le parking, réalisé par l'Administration Communale, est un modèle du genre. Malheureusement, l'infrastructure SNCB attenante ne permet pas l'accès aux voiturettes pour handicapés vers les quais. L'autre parking de cette même gare, propriété de la SNCB (plus modeste et payant), offre quelques emplacements pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), avec un accès de plain-pied vers les quais (avec agent d'accompagnement, d'où obligation de prévenir 24 heures à l'avance!)

Le parking de la gare d'Angleur, quoique récent, est actuellement saturé. Il ne manque pourtant pas de possibilités d'extension.



De vastes espaces disponibles permettraient d'accroître la capacité du parking d'Angleur

On y trouve des emplacements pour handicapés; mais l'accès aux quais se fait obligatoirement par le couloir sous voies, dont les escaliers ne sont pas praticables pour les voiturettes.

Dans la perspective d'une augmentation de la fréquentation, prônée par les autorités publiques, tous les autres parkings de la ligne 43 (sauf Jemelle) offrent une capacité d'accueil insuffisante. De plus, ils sont généralement – sauf Angleur et Jemelle - en mauvais état (nids de poule) et, par temps de pluie, leur fréquentation pose problèmes.

2.4. Râteliers pour vélos.

On n'en trouve qu'à Bomal (8 emplacements sous abri, cadenassables) et à Rivage (5 emplacements). On peut donc évoquer, dans ce cas, une véritable carence. Il est vrai que les possibilités de chargement et les coûts sont prohibitifs.

2.5. TEC

De nombreuses gares sont desservies par les bus des TEC, mais les correspondances tant spatiales que temporelles laissent à désirer. Dans certaines localités, les bus TEC desservent le centre mais pas la gare. C'est notamment le cas à Hamoir, où l'arrêt des bus se trouve à 400 mètres de l'arrêt SNCB.

Une bonne coordination des réseaux supposerait une distance minimale à parcourir par les usagers: elle ne devrait jamais dépasser 100m, idéalement 50 mètres.

Quant aux horaires, un battement de 10 minutes devrait être ménagé pour autoriser une correspondance aisée.

On trouve des « aribus » à Marloie et Jemelle. Les informations sont régulièrement diffusées par la SNCB, mais nous avons été témoins d'une inobservation de la part d'un chauffeur des TEC. Il paraît que la chose n'est pas exceptionnelle.

La gare de Rivage n'est desservie par aucun bus, tandis que 2 lignes passent à proximité de la gare de Comblain-au-Pont, malheureusement fermée par la SNCB.

Les gares de Hony et de Sy ne sont desservies par aucune ligne TEC (ni à la gare, ni à proximité).

Lorsqu'un arrêt TEC existe, deux cas peuvent se présenter :

- il s'agit d'un terminus : Melreux, Marloie, Jemelle, Esneux (partim), à la gare même,
- il s'agit de lignes en passage : Angleur, Tilff, (à 50 m), Méry (à 200m), Esneux (à 400 m), Poulseur (à 100 m), Comblain-la-Tour (150m), Hamoir (400m), Bomal, Barvaux, Marche (à 100 m)



*A Jemelle, les gares TEC et SNCB sont côte à côte.
Ce n'est malheureusement pas le cas partout sur la ligne 43.*

A tous les terminus TEC se trouvent des abris. Malheureusement ces derniers sont le plus souvent dépourvus de sièges.

Les horaires sont affichés mais ils manquent de lisibilité. Il n'y a par exemple aucune information sur les correspondances TEC permettant de poursuivre un itinéraire. Nous n'avons trouvé nulle part un plan du réseau (même local).

L'ACTP souhaiterait la présence, sur les quais TEC, d'une information donnant, en fonction de la destination, le numéro de ligne à emprunter, le numéro du quai d'embarquement et l'horaire, un plan du réseau (en région namuroise, un tel plan existe ; pourquoi ne pas l' afficher ?), des schémas itinéraires de ligne.

Idéalement, ces informations devraient se trouver également à l'intérieur de la gare, comme à Melreux, Marloie et Jemelle (où elle est cependant mal placée – derrière une poubelle)

Note : cette dernière anomalie a été levée

Destination	Heure de départ	Heure d'arrivée	Caractéristiques
MELREUX MÉRY	06:00 06:30 07:00 07:30 08:00 08:30		Direction MÉRÉVILLE Départ de MELREUX-HOTTON Arrivée à MÉRY Départ de MÉRY Arrivée à MÉRÉVILLE
MÉRY MÉRÉVILLE	07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15	08:30 09:00 09:30 10:00 10:30	Direction MELREUX Départ de MÉRY Arrivée à MELREUX Départ de MELREUX Arrivée à MÉRY
MÉRÉVILLE MELREUX MÉRY	07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15	08:30 09:00 09:30 10:00 10:30	Direction MELREUX Départ de MÉRÉVILLE Arrivée à MELREUX Départ de MELREUX Arrivée à MÉRÉVILLE
MÉRÉVILLE MELREUX MÉRY	07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15	08:30 09:00 09:30 10:00 10:30	Direction MELREUX Départ de MÉRÉVILLE Arrivée à MELREUX Départ de MELREUX Arrivée à MÉRÉVILLE
MÉRÉVILLE MELREUX MÉRY	07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15	08:30 09:00 09:30 10:00 10:30	Direction MELREUX Départ de MÉRÉVILLE Arrivée à MELREUX Départ de MELREUX Arrivée à MÉRÉVILLE
MÉRÉVILLE MELREUX MÉRY	07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15	08:30 09:00 09:30 10:00 10:30	Direction MELREUX Départ de MÉRÉVILLE Arrivée à MELREUX Départ de MELREUX Arrivée à MÉRÉVILLE
MÉRÉVILLE MELREUX MÉRY	07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15	08:30 09:00 09:30 10:00 10:30	Direction MELREUX Départ de MÉRÉVILLE Arrivée à MELREUX Départ de MELREUX Arrivée à MÉRÉVILLE
MÉRÉVILLE MELREUX MÉRY	07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15	08:30 09:00 09:30 10:00 10:30	Direction MELREUX Départ de MÉRÉVILLE Arrivée à MELREUX Départ de MELREUX Arrivée à MÉRÉVILLE
MÉRÉVILLE MELREUX MÉRY	07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15	08:30 09:00 09:30 10:00 10:30	Direction MELREUX Départ de MÉRÉVILLE Arrivée à MELREUX Départ de MELREUX Arrivée à MÉRÉVILLE

Un tableau des bus TEC est affiché à l'intérieur de la gare de Melreux... mais pas à l'extérieur aux arrêts TEC!

2.6 Informations touristiques

Aucune gare, à l'exception de celle de Méry, ne dispose d'un panneau proposant des informations touristiques. En Allemagne et au Grand Duché de Luxembourg, de tels panneaux se trouvent sur les quais mêmes et leur format et contenu sont standardisés.

Le Syndicat d'Initiative de Comblain-au-Pont a également placé un tel panneau dans le voisinage de la gare, ce qui atteste bien du caractère touristique de la localité... dont la SNCB a supprimé l'arrêt.



Des panneaux touristiques devraient être placés à chaque arrêt de cette ligne fréquentée par beaucoup de visiteurs étrangers (ici, à Méry).

2.7 Cabines téléphoniques et boîtes aux lettres

Des cabines téléphoniques (le plus souvent à carte mais parfois également à pièces) se trouvent à proximité de la plus grande majorité des gares. Vu le caractère touristique de la ligne et l'existence d'une monnaie unique, des appareils à pièces devraient être généralisés.

Les boîtes aux lettres postales sont partout présentes. L'heure de la dernière levée varie d'une gare à l'autre, allant de 11 heures (Hony et Bomal) à 18h15 (Angleur). Aucune gare n'est cependant équipée d'un distributeur de timbres.

Chapitre 3. Dans la gare

3.1 Guichets et distributeurs automatiques de billets

Dans toutes les gares en activité 1 guichet est ouvert. Les heures d'ouverture varient d'un endroit à l'autre (de 5h55 pour le plus tôt à 21h40 pour le plus tard). L'amplitude de desserte est souvent réduite à 8 heures et aux seuls jours ouvrables.

Il n'y a aucun distributeur de billets automatique le long de la ligne 43.

3.2 Salle d'attente

Les gares en activité sont équipées d'une salle d'attente chauffée. Les heures d'ouverture de ces dernières sont variables. Certaines sont accessibles uniquement lorsque les guichets sont ouverts (Pouleur, Bomal, Melreux), d'autres ouvrent déjà leurs portes avant et les referment après (Marloie et Jemelle).

3.3 Informations

Les affiches jaunes des départs sont présentes dans toutes les gares et les PANGs. Certaines sont cependant mal situées (derrière des poubelles ou les sièges, adossées à une clôture, ce qui rend l'arrière inaccessible), mal éclairées (dans la plupart des PANGs), ou placées trop en hauteur (dans la salle d'attente de la gare de Jemelle).



Les affiches jaunes sont parfois placées trop en hauteur pour être aisément lisibles (ici, dans la salle d'attente de la gare de Jemelle) Noter la présence d'une volumineuse poubelle devant le panneau TEC

Dans les grandes gares, les destinations accessibles par Key-Card ne sont pas affichées. Dans les PANGs, elles figurent sur les tambours mais en caractères minuscules. Elles figurent heureusement en grands caractères sur les panneaux de bienvenue. A Tilff, ces panneaux sont cependant mal placés (aussi bien sur le quai 1, que sur le quai 2).

Il existe un leaflet horaire intitulé "Liège-Rivage-Jemelle; Liège-Rivage-Luxembourg". Ce dernier ne donne malheureusement pas les correspondances vers Visé, Maastricht, Hasselt, Verviers, Namur, Waremme et Bruxelles (à Liège), et vers Libramont, Bastogne, Arlon, Virton, Namur, Dinant (à Marloie). Pour rappel, il s'agit d'une ligne touristique et elle ne figure évidemment pas dans l'IC-IR de poche (étant une ligne locale), ni dans le leaflet "Trains au départ de Liège" (mais bien dans celui de Jemelle!).

Nous avons cependant trouvé un feuillet très pratique (mais incomplet, car il ne concerne que la partie sud de la ligne), élaboré par un agent SNCB.

Seules les gares de Marloie et de Jemelle sont équipées d'un panneau électronique des départs avec actualisation des modifications (quais et horaires).

Les gares d'Angleur, de Melreux et de Jemelle sont équipées d'une ou plusieurs horloges.

3.4 Commerces

La gare d'Angleur est équipée d'un distributeur de boissons froides. C'est également le cas des gares de Marloie et de Jemelle qui proposent par ailleurs un service bar-buffet (accessible de 7 à 19 heures). On ne trouve pas de distributeurs sur les quais, même dans le cas des arrêts complètement isolés.

3.5 Sanitaires

Les gares d'Angleur, de Poulseur, de Rivage, de Bomal, de Marloie et de Jemelle sont équipées de toilettes. Celles-ci sont accessibles en libre-service (Jemelle) ou bien via une clé à demander au guichetier.

Chapitre 4. Couloir(s) d'accès aux quais

Ce chapitre ne concerne que les gares d'Angleur, Marloie et Jemelle (les autres gares ne possédant pas de couloirs souterrains).

4.1 Informations

Des affiches jaunes sont présentes dans les couloirs des gares d'Angleur et de Jemelle.

A Marloie, on trouve aussi les informations sur les délais d'attente.

4.2 Accessibilité

A Angleur, Marloie et Jemelle, les quais ne sont accessibles que par les escaliers, ce qui pose des problèmes d'accès pour les PMR. A Marloie et Jemelle, il existe une traversée des voies à niveau ; son utilisation impose un accompagnement par du personnel SNCB et un préavis de la part des PMR.

Des goulottes pour vélos ont été aménagées le long des escaliers dans les gares d'Angleur et de Jemelle.

Chapitre 5. Sur les quais

5.1 Accessibilité

L'accessibilité aux quais est bonne à médiocre. C'est notamment le cas à Hony, où l'accès au quai 2 impose une escalade en terrain raviné !

5.2 Hauteurs

Dans la plupart des gares, la hauteur des quais est de 300 mm : à savoir les gares et PANG de Méry, Hony (voie 2), Esneux, Poulseur, Rivage, Comblain-au-Pont, Comblain-la-Tour, Hamoir, Sy, Bomal, Barvaux, Melreux, Marche et Marloie.

Les quais sont d'une hauteur de 500 mm dans les gares de Tilff, de Méry (voie 1) et de Hony (voie 1). Ceci facilite l'embarquement. Mais la SNCB ne dispose pas de matériel permettant l'embarquement de plain-pied à 500 mm, comme il en existe à l'étranger.

Enfin, les quais sont d'une hauteur de 650 mm en gare de Marloie.

5.3 Revêtement

Dans la grande majorité des gares et des PANGs, les quais sont revêtus de gravier et/ou de cendrée. C'est le cas à Angleur, Méry, Hony, Esneux (voie 2), Rivage, Comblain-au-Pont, Comblain-la-Tour, Hamoir, Sy, Bomal, Barvaux, Melreux et Marche.

Les gares de Tilff, Esneux (voie 1), Poulseur, Rivage, Sy, Marche, Marloie et Jemelle possèdent un, voire plusieurs quais avec un revêtement en pavage.

A Tilff, le rehaussement du quai a imposé la présence d'une marche le long du bâtiment. Cette marche devrait être signalée (bordure jaune)

5.4 Adhérence

D'après nos observateurs, l'adhérence des quais peut être qualifiée de bonne dans les gares de Rivage, Barvaux, Marche et Marloie. Elle est jugée moyenne dans les gares de Tilff, Méry, Hony, Poulseur, Comblain-au-Pont, Comblain-la-Tour et Jemelle.

Un effort doit être réalisé à Angleur où on déplore en cas de pluie la présence de nombreuses flaques d'eau. Les quais devraient être talutés légèrement plus haut, pour assurer une évacuation de l'eau.

A Méry, le quai 1 est raviné par des ornières ; il devrait être déversé vers la voie plutôt que vers l'extérieur.

5.5 Informations pour la clientèle

Seules les gares de Marloie et de Jemelle possèdent plusieurs panneaux horaires sur les quais. Les autres gares et PANGs en ont 2. Angleur n'en a aucun (il faut descendre dans le couloir sous voies pour les trouver).

Aucune gare ne dispose d'afficheur ou de moniteur mentionnant les destinations et arrêts du train.



Ces tambours, placés devant une clôture, rendent leur verso totalement illisible!(Marche)

Des haut-parleurs sont présents partout, sauf à Sy. Les annonces sont faites correctement dans la région de Liège. Elles sont aléatoires dans la région de Namur. Les annonces se font exclusivement en français, législation oblige ; tous les commerçants des localités touristiques emploient le néerlandais à l'adresse de leur clientèle, mais pas la SNCB.

Des interphones à disposition du public pour obtenir des renseignements en cas de perturbation ou toute autre information (horaires, correspondances...) se trouvent partout. Il faut cependant noter que ces interphones sont souvent mal repérés, mal entretenus (même s'ils fonctionnent) et qu'il n'y a pas d'invitation visible faite au public de s'en servir.

A Barvaux, on n'a pu (?) nous indiquer l'itinéraire le plus rapide pour Bruxelles !

Les panneaux indiquant le nom de la gare sont présents partout sauf à Comblain-au-Pont où ils ont été déposés. Leur nombre varie de (généralement) 2 à 4 par quai. Ils sont comme partout sur le réseau disposés en vis-à-vis, ce qui est une erreur, la disposition idéale étant en quinconce.



Les panneaux ne sont pas lumineux ; ils sont insuffisamment éclairés ce qui pose un problème de lisibilité

Si ce n'est en gare d'Angleur et de Jemelle, ces panneaux ne sont pas lumineux. Ces panneaux sont éclairés indirectement à Poulseur, Rivage et Barvaux. Par contre, ils sont très mal éclairés (directement ou indirectement) dans les autres gares, ce qui pose bien évidemment un problème de lisibilité.

Sur les tambours de la région de Liège, rien n'indique qu'une suite de l'horaire se trouve au verso. Une telle mention figure cependant sur les tambours de la région de Namur. Elle devrait être généralisée.

Ces tambours sont souvent placés le long d'un mur ou d'une clôture, ce qui rend le verso difficile à lire.

Plus grave, n'étant pas rétro-éclairés, leur disposition par rapport aux lampes d'éclairage est importante. En général, elle est mauvaise. Le plus souvent, une seule face est éclairée, et encore parfois par la lampe du quai opposé. On imagine la pauvreté du niveau d'éclairage ainsi obtenu. La pluie ou la condensation rend leur lecture malaisée.



En région de Namur, une mention "suite et légende au verso" est présente sur les tambours, mais pas en région de Liège!

5.6 Confort d'attente

Tous les quais sont équipés d'éclairage, mais le niveau d'éclairage est généralement très faible à faible. L'éclairage de Comblain-au-Pont doit être remis en état.

Des horloges sur les quais ne se trouvent qu'à Angleur et à Jemelle.

Des sièges sont installés. Leur nombre varie : d'un maximum de 12 (Jemelle) à un minimum de 3 (Barvaux et Melreux).

A Tilff, gare "rénovée", il n'y a pas de siège sous abri ; c'est aussi le cas à Méry (quai 2).



A Tilff, il n'y a pas de siège sous abri

Des poubelles sont présentes partout. Leur nombre varie entre 7 et 1.

Des abris sont proposés en cas d'intempéries (vent et pluie) dans toutes les gares. Certains de ceux-ci disposent de sièges.

Les gares de Tilff, Esneux, Rivage, Comblain-la Tour et Marloie disposent, à proximité des quais, d'appareils téléphoniques à carte (et aussi à monnaie, à Esneux)

5.7 Accès

A Angleur, il n'y a aucun accès possible pour les voitures PMR.

A Méry, la traversée des voies via le passage à niveau est dangereuse par temps de pluie. Les billes étant très glissantes.

A Hony, il faut faire un détour de 200 mètres pour passer d'un quai à l'autre. Les clôtures sont délabrées.

A Esneux, où la traversée des voies doit se faire par le passage à niveau, le chandelier qui porte la Croix de St André côté quai 2 empiète dangereusement sur le passage. Il devrait être rehaussé, ce qui améliorerait d'ailleurs sa visibilité pour les automobilistes.



Hamoir: une traversée de voies bien trop dangereuse

A Hamoir, il faut marcher 400 mètres pour passer d'un quai à l'autre, lorsque la gare est fermée. La SNCB a installé des barrières mobiles pour interdire la traversée des voies. Mais leur efficacité est pratiquement nulle. C'est un point que la SNCB devrait solutionner. Nous suggérons l'installation d'un véritable passage à niveau pour piétons (croix de St André avec feux et sonnerie).

Chapitre 6. Le matériel

C'est avec la fréquence et l'amplitude de desserte, le point noir de la ligne. Elle est exploitée avec des automotrices classiques, qui comptent 40 ans d'âge. Même les (quelques) rames rénovées n'offrent pas le confort souhaitable. Ce matériel, dont le plancher des plates-formes culmine à 1200 mm, impose une accessibilité pénible aux personnes âgées ou handicapées. Aucune gare intermédiaire de la ligne n'est équipée pour l'accueil des handicapés. La bonne volonté du personnel doit parer les carences du matériel et de l'infrastructure



Embarquement d'une personne à mobilité réduite à bord d'un train de la Ligne 43

La ligne comptant 14 arrêts intermédiaires, les immobilisations représentent au minimum 12 minutes, soit 20% du temps de transfert. La cause en est l'inadaptation du matériel à ce genre de desserte et les procédures surannées de la SNCB. Si l'on ne peut espérer, dans un temps rapproché, la mise en service d'un matériel et d'une infrastructure permettant un embarquement facile (à défaut du plain-pied), à tout le moins la SNCB devrait revoir le bien-fondé de procédures qui datent de l'ère de la vapeur, comme l'obligation faite à l'accompagnateur de descendre sur le quai, même lorsqu'il dispose d'une visibilité totale sur la rame à partir d'une plate-forme.

La procédure IOT devrait également être sérieusement remise en cause. Sur des lignes comparables, en Allemagne, on roule sans accompagnateur, donc sans descente sur le quai, ni manoeuvre d' IOT.

Alors que la SNCB met en service des autorails (série 41) dont le plancher des plates-formes est à 1200 mm, on trouve à l'étranger des matériels dont le plancher est à 700 ou 500 mm, permettant un embarquement aisé. Il en résulte un attrait supplémentaire et une réduction des temps d'embarquement et, partant, une amélioration de la vitesse commerciale.

Le confort des voyageurs est fortement compromis par l'état de délabrement de la voie, qui, même dans les sections à rails longs, nécessite nivellement et dressage. Ces opérations permettraient un relèvement des vitesses de référence et commerciale.



Exemple de matériel adapté aux dessertes régionales : matériel Alstom au Luxembourg Ici en face d'un quai bas (Bettembourg) Accosté à un quai de 500 mm, Ce matériel permet un embarquement de plain-pied



Matériel Bombardier (TALENT) accosté à un quai bas (Aachen Hbf) Remarquer le Marche-pied rétractable qui permet d'atteindre facilement le plancher à 750mm. Ce matériel diffusé à des centaines d'exemplaires roule dans une vingtaine de pays, sur 3 continents, en différentes versions : diesel, électrique et même en pendulaire.

Nous devons aussi signaler l'inconfort des formules "key-card", carte ozone, qui imposent à l'utilisateur d'être en possession d'un stylo ou d'un bic, et de connaître la date du jour, ce qui n'est pas le fait du commun des voyageurs. Le compostage serait beaucoup plus commode. Il est pratiqué dans tous les pays voisins et chez nous dans les bus.

La composition des rames devrait être homogénéisée, de façon à permettre l'utilisation du "public-adress". Rappelons que sur la ligne 43, les 11 petites gares ne disposent pas de panneaux éclairés, ce qui pose un problème pour les voyageurs non habitués, notamment les nombreux touristes étrangers.

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Si le concept de qualité totale n'a pas été défini explicitement dans l'actuel contrat de gestion, le troisième contrat, qui sera conclu entre la SNCB et le prochain gouvernement devra tenir compte de la norme européenne EN13816 (qualité dans les transports).

Le contrat de gestion devra baliser exactement les limites de la qualité totale et assurer les moyens financiers nécessaires pour les atteindre.

Dès à présent, on peut matérialiser le concept de qualité, en observant ce qui se fait sur les réseaux voisins.

La ligne 43 étant proche de l'Allemagne et du Grand Duché de Luxembourg, c'est dans ces deux pays que quelques membres du comité ont pu visualiser des concrétisations déjà appliquées sur les relations régionales.

On y trouve des services cadencés, des fréquences au minimum horaire (semi-horaires en semaine), des voitures à plancher bas, avec air conditionné, annonces visuelles et sonores, toilettes chimiques accessibles aux handicapés, portes à fermeture automatique, racks pour transporter des vélos, des quais souvent aménagés pour permettre l'embarquement de plain-pied, etc...

La comparaison des nouveaux matériels mis en service en Belgique et à l'étranger induit un profond sentiment de gabegie. Il doit être mis un terme à la pratique qui veut que la SNCB fasse fabriquer son matériel suivant ses plans, plutôt que d'acheter du matériel éprouvé, fiable, moins coûteux et plus moderne.

La situation financière de la SNCB ne permet pas d'envisager des dépenses importantes en matériel et en infrastructure. Nous sommes cependant persuadés que des efforts dans le domaine des procédures, une meilleure gestion des ressources en personnel et en matériel, permettraient d'améliorer les performances, les services rendus et donc l'attractivité de la ligne.

C'est ainsi que nous avons eu connaissance du fait que lors de l'électrification de la ligne (quelle est d'ailleurs la rentabilité de cet investissement ?), un horaire permettant une desserte horaire, sans matériel ni personnel supplémentaire avait été élaboré mais n'a pas été mis en oeuvre.

Nous ne sommes pas opposés à la fermeture des guichets qui a été envisagée. Mais nous estimons que la SNCB doit faire preuve d'imagination pour permettre l'accès du public aux salles d'attente. On peut envisager une surveillance par caméra ou la mise à disposition des locaux au profit d'un commerçant qui aurait l'obligation d'accueillir les voyageurs et de vendre des titres de transports. Certains services publics pourraient aussi y être installés comme un syndicat d'initiative, une permanence de police, un bureau de poste,...

Il n'est pas exclu de recourir à des distributeurs automatiques, à condition qu'ils soient commodes d'emploi (certainement pas avec écran tactile, mais plutôt à touches, comme en Allemagne sur les liaisons régionales - une région allemande est presque aussi grande que la Belgique). Ces distributeurs devraient délivrer, outre les « billets », les titres les plus courants.

Un compostage automatique devrait délivrer les utilisateurs de "pass", "key-card" ou cartes "ozone" de l'obligation de les remplir "à l'encre indélébile et sans rature ou surcharge".

Il faut aussi rappeler le rôle fondamental que la SNCB doit jouer dans la mobilité, tous les autres moyens s'articulant sur le réseau ferré. Et la contribution qu'elle peut apporter à l'effort de réduction de CO2 imposé par Kyoto. Toutes bonnes raisons pour faire bénéficier la ligne 43 d'une qualité aussi élevée que possible.

Le potentiel démographique de la région, l'activité économique et culturelle de ses deux pôles (Liège, Marche) justifient pleinement une revalorisation de la ligne.

Elle constitue par ailleurs un vecteur de rabattement pour la clientèle SNCB des relations IC à Liège ou à Jemelle, qui sont toutes à cadence horaire.

Plusieurs acteurs sont concernés par la recherche de la qualité:

1) la SNCB :

- amélioration de la desserte (cadencée, horaire, amplitude) et de la vitesse commerciale;
- amélioration de l'infrastructure (nécessaire, certains tronçons demandent une rénovation urgente);
- acquisition de matériel spécifique pour l'exploitation des lignes régionales (TER 9000, Talent, Sidéro,...) offrant tout le confort et les commodités nécessaires;

Certaines actions peuvent être entreprises sans engagement budgétaire important et peuvent donc être immédiatement mises en oeuvre:

- réouverture du PANG de Comblain-au-Pont,
- installation d'une cadence horaire, avec renfort (éventuellement par IR) aux heures de pointe.

Pour des raisons de sécurité, la SNCB doit **absolument** solutionner le problème de la traversée des voies à Hamoir . Nous suggérons l'installation, à l'intention des usagers, d'un véritable passage à niveau, équipé de feux, sonnerie et croix de St André (comme il en existe un à Streupas). Le système de barrières actuellement installé par la SNCB ne jouera jamais un rôle suffisamment dissuasif. En cas d'accident grave, la responsabilité de la SNCB pourrait être engagée par manque de prévoyance.

Dans le cadre des améliorations de routine:

- amélioration de la signalétique (dénomination des gares lumineuse), de la disposition des sièges (sous abri -Tilff-);
- homogénéisation des rames, avec emploi de voitures rénovées permettant l'annonce des gares en approche,
- simplification des procédures d'embarquement, pour améliorer la vitesse commerciale,

2) les TEC :

- meilleure coordination des itinéraires et des horaires avec ceux de la SNCB,

3) le MET :

- aménagements des voiries permettant l'accès des bus aux gares (Hamoir),

4) les administrations communales :

- aménagement des parkings et des abords, signalisation des gares en voirie, panneaux touristiques.

Il est impératif que le nouveau contrat de gestion définisse précisément les missions de la SNCB et, éventuellement en assure le financement.

Nous sommes persuadés que l'objectif d'accroissement de 50 % est réaliste, à condition de satisfaire les attentes de la clientèle.

ANNEXES

On trouvera, en annexe,

Annexe 1

Quelques images qui illustrent les notions d'accessibilité (annexe 1),

Annexe 2

Une nomenclature du potentiel démographique de la ligne (INS, janvier 2001). A noter que ne sont reprises que les entités riveraines. Un rabattement par les TEC devrait assurer un supplément de clientèle venant des localités situées sur les plateaux (la ligne 43 suivant la vallée). On y a indiqué le pourcentage de population jeune, laquelle constitue une cible commerciale de choix pour la SNCB

Annexe 3

Il faut noter à ce propos que la ligne 43 traverse la région de la Belgique où ce pourcentage est le plus élevé

Annexe 4

Le premier rapport déposé à la suite de l'enquête de 2001

Annexe 5

La première page de la pétition qui comptait 4200 noms

Annexe 6

La check-list d'évaluation des gares et pangs qui a servi de guide aux enquêteurs du Comité de Ligne

L'accessibilité, un must



Emmarchement du matériel actuellement en service sur la ligne 43. A noter, que sur les rames « rénovées » la rampe centrale a été supprimée.



Le dernier matériel acquis par la SNCB pour la desserte régionale (AR 41). Pour faciliter (sic) l'accès, il y a maintenant 4 marches à escalader au lieu de trois.



Mobilité pour tous grâce à l'embarquement de plain pied sur une ligne régionale allemande (Euregiobahn) Stolberg



Plate-forme multimodale du Talent. On remarquera le distributeur de titre de transport embarqué.



Connexion modèle entre train et bus (Stolberg)

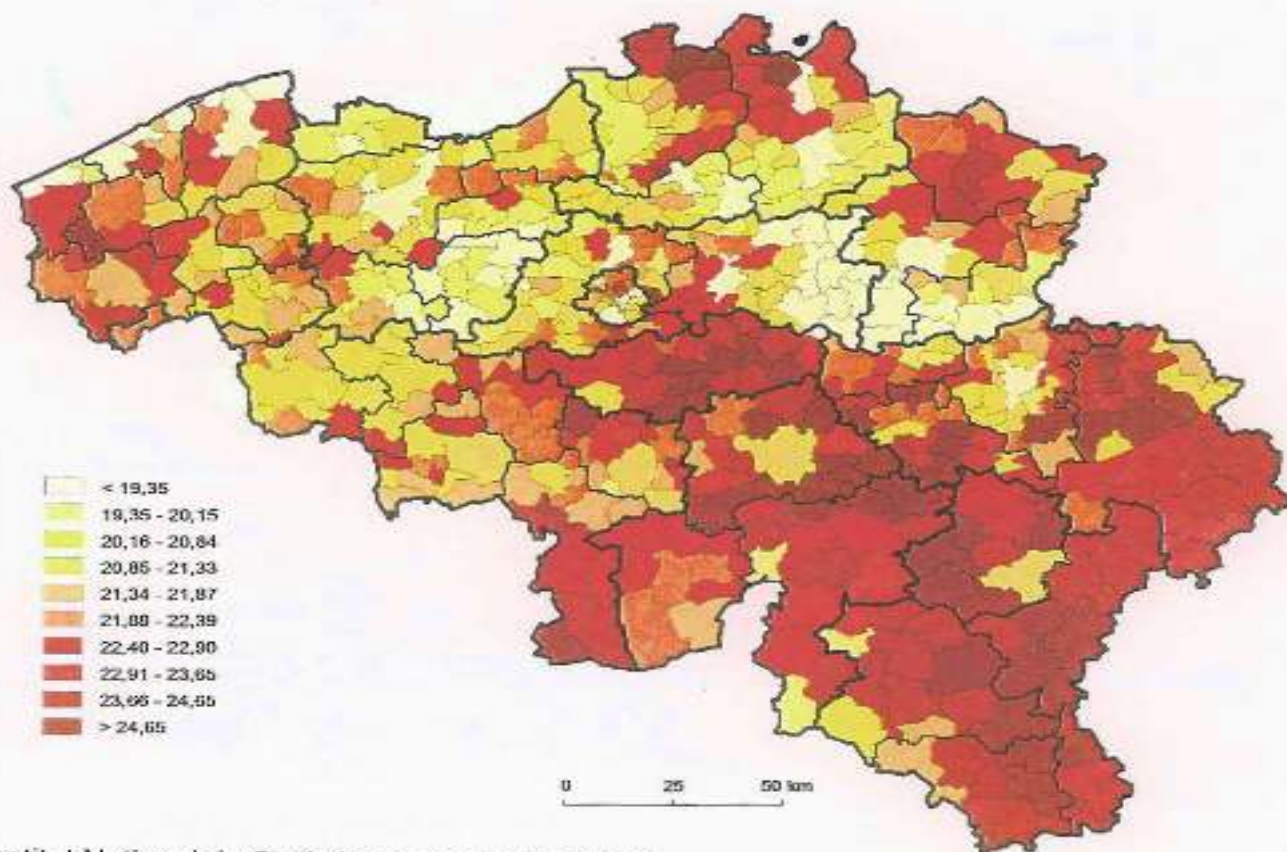
**LIGNE 43 – ENTITES RIVERAINES
(Liège exclus, du Nord au Sud)**

POPULATION TOTALE ET DE TRANCHE D'AGE 10-19 ANS

Esneux	13151	dont	1897 jeunes
Sprimont	12454		1707
Comblain-au-Pont	5159		650
Hamoir	3554		434
Ouffet	2468		792
Ferrières	4290		583
Durbuy	9994		1254
Erezée	2806		383
Hotton	4382		727
Marche-en-Famenne	16564		2484
Rochefort	11464		1395
Pour mémoire			
Liège ville	121550		12292
Liège arrondissement	594398		68899

Source : INS – janvier 2001

Population au 1.1.2001

Proportion des personnes de moins de 18 ans au 1.1.2001
en %

Institut National de Statistique - septembre 2001