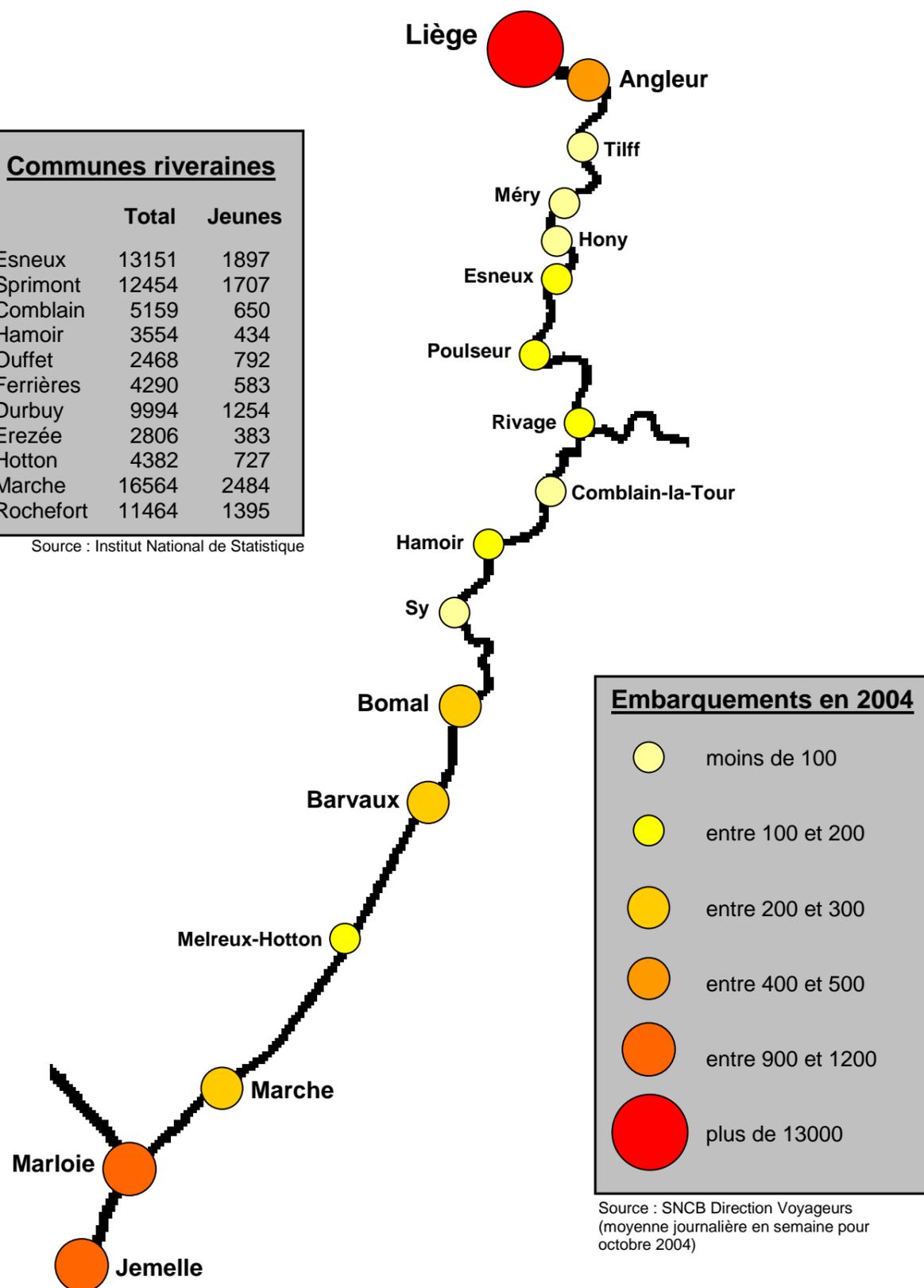


# Schéma de la ligne 43 et chiffres de population

**Communes riveraines**

	Total	Jeunes
Esneux	13151	1897
Sprimont	12454	1707
Comblain	5159	650
Hamoir	3554	434
Ouffet	2468	792
Ferrières	4290	583
Durbuy	9994	1254
Erezée	2806	383
Hotton	4382	727
Marche	16564	2484
Rochefort	11464	1395

Source : Institut National de Statistique



## LA LIGNE 43 LIEGE-JEMELLE

*Etat des lieux - janvier 2006*

**ACTP**  
Association des Clients des Transports Publics  
Pour des transports publics à l'écoute du public

ACTP

04/2336757 | Place des Guillemins, 17B25 – 4000 Liège | actp@skynet.be | www.actp.be

# Sommaire

<b>BREF RAPPEL .....</b>	<b>3</b>
<b>LES GARES ET LES PANG .....</b>	<b>4 à 10</b>
<b>LA FREQUENCE DES DESSERTES.....</b>	<b>11 et 12</b>
<b>LE MATERIEL.....</b>	<b>12 à 14</b>
<b>LE MODE D'EXPLOITATION.....</b>	<b>14</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>15</b>
<b>SCHEMA DE LA LIGNE 43 ET CHIFFRES DE POPULATION .....</b>	<b>16</b>



Photo de couverture (© ACTP - 25/02/03)

Embarquement de nombreux jeunes en gare de Marche-en-Famenne à la sortie des classes

# Conclusion

Hormis l'installation de haut-parleurs au PANG de Sy et l'ajout d'un train touristique par jour de début juillet à mi-août, aucune amélioration significative n'est à signaler depuis la publication de notre rapport « Quel avenir pour la ligne 43 ? » en avril 2003.

Si les TEC, le MET et les administrations communales sont des acteurs concernés par la recherche de la qualité totale sur la ligne 43, c'est avant tout à la SNCB qu'il revient :

- d'améliorer la desserte ;
- d'acquérir du nouveau matériel spécifique pour l'exploitation des lignes régionales ;
- d'améliorer l'infrastructure. Le confort des voyageurs est en effet fortement compromis par l'état de délabrement de certains tronçons de la voie qui nécessitent nivellement et dressage. Ces opérations permettraient un relèvement des vitesses de référence et commerciale.

Si la situation financière de la SNCB ne permet pas d'envisager des dépenses importantes en matériel et en infrastructure, des efforts dans le domaine des procédures ainsi qu'une meilleure gestion des ressources en personnel et en matériel permettraient déjà d'améliorer les performances et les services rendus.

Dans la même optique, certaines actions pourraient être entreprises sans engagement budgétaire important :

- la réouverture du PANG de Comblain-au-Pont ;
- l'amélioration de la signalétique et de la disposition des sièges ;
- l'installation d'une cadence horaire. Lors de l'électrification de la ligne, un horaire permettant une desserte horaire, sans matériel ni personnel supplémentaire avait été élaborée sans jamais être mise en œuvre.

Enfin, pour des raisons de sécurité, la SNCB doit absolument solutionner le problème de la traversée des voies à Hamoir.

# Bref rappel



*Le Talent de Bombardier accosté à un quai bas (Aachen Hbf). On remarquera 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 trois continents, en différentes versions : diesel, électrique et même en pendulaire.*

## Le mode d'exploitation

La procédure d'IOT, dont l'utilité est contestable, ajoute une perte de temps de 15 secondes à chaque arrêt où elle est appliquée.

L'établissement des titres de transport par les accompagnateurs diminue leur disponibilité pour procéder avec diligence aux opérations d'embarquement (les machines IBIS, si elles sont plus fiables, ne sont guère plus rapides que les IVETTE : elles mettent près d'une minute pour éditer un titre). Sur les réseaux étrangers, on trouve des distributeurs de titres de transport sur les quais (même lorsqu'il s'agit d'un PANG) ou embarqués.



*Distributeur de titres de transport en gare de Stolberg (Allemagne)*



*Distributeur embarqué sur le réseau régional de Duren (Allemagne)*

L'obligation faite à l'accompagnateur de descendre sur le quai, même lorsqu'il dispose d'une visibilité totale sur la rame, constitue également une perte de temps.

La ligne 43 a 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 quelques 4200 signatures, et l'enquête, menée auprès des clients et de la population riveraine, ont mis en évidence deux carences principales : la pauvreté de l'offre (cadence de base bi-horaire, plage de desserte en soirée trop réduite) et la suppression de l'arrêt de Comblain-au-Pont.

C'est à la suite de cette action que Madame la Ministre Isabelle Durant a demandé que l'analyse soit poursuivie par le biais d'un Comité de Ligne. Ce dernier avait pour mission de dresser un état des lieux complet de la ligne 43 et de relever tous les dysfonctionnements en matière d'accueil (particulièrement en ce qui concerne les personnes à mobilité réduite), de distribution de titres de transport et de complémentarité avec les autres modes de transports (bus, voitures, vélos). La ligne 43 avait été classée « ligne à qualité totale » par un avenant au deuxième contrat de gestion.

Le Comité de Ligne a ainsi vu le jour 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'arrêt non gardés d'Angleur à Jemelle (gare terminus pour la presque totalité des convois). Pour dresser cet état des lieux, une check-list a été élaborée pour systématiser et objectiver le travail des enquêteurs. Cette check-list figure, au même titre que la pétition, en annexe du rapport « Quel avenir pour la ligne 43 ? » publié en avril 2003 par l'ACTP. Ce rapport fait la synthèse de l'enquête menée en 2001 et des observations du Comité de ligne. L'inventaire complet est disponible sur notre site Internet, à l'adresse [www.actp.be](http://www.actp.be) sous la rubrique "Comités de lignes".

Plus de deux ans après, comment a évolué la situation sur la ligne 43 ? C'est l'objet du présent rapport.



*Installation du Comité de ligne (Hamoir, le 22 octobre 2002)*

# Les gares et les PANG

## ➤ La gare d'Angleur :

- parking saturé (la photo ci-dessous a pourtant été prise en période non scolaire). Les vastes espaces disponibles autour de la gare permettraient d'accroître la capacité du parking ;
- absence d'information invitant la clientèle à utiliser le téléphone situé sur le quai pour obtenir un renseignement concernant les tarifs, les horaires, ... ;
- accès aux quais inadaptés aux personnes à mobilité réduite (pas d'escalator ou de plan incliné) ;
- absence d'information sur les lignes TEC passant à proximité (lignes 26 et 377) ;
- absence de panneaux horaires sur les quais.



*Actuellement saturé, le parking de la gare d'Angleur ne manque pourtant pas de possibilités d'extension*

## ➤ Le PANG de Tilff :

- pas de vente de titres de transport (le libraire s'est désisté estimant sa marge bénéficiaire insuffisante) ;
- pas de siège sous abri ;
- pas d'information concernant l'utilisation du téléphone ;
- le rehaussement du quai a imposé la présence d'une marche le long du bâtiment. Cette dernière devrait être signalée par une bordure jaune.

des arrêts, racks verticaux pour vélos, possibilité d'arrêt à la demande et de one-man car.



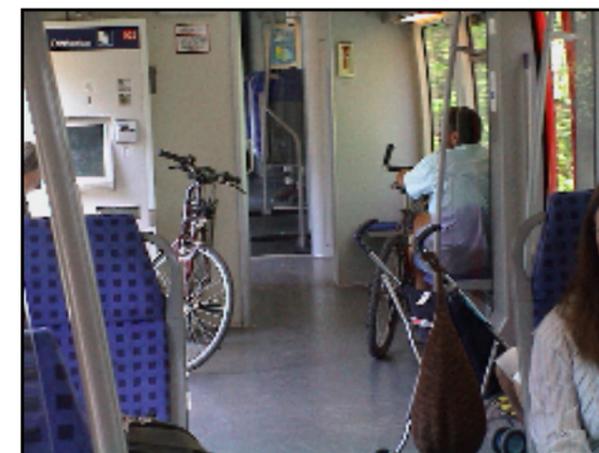
*Emmarchement du matériel actuellement en service sur la ligne 43. L'accès est particulièrement pénible pour les personnes âgées. Sur les rames « rénovées », la rampe centrale a été supprimée ce qui rend l'accès encore plus difficile.*



*Embarquement d'une personne à mobilité réduite sur la ligne 43*



*Emmarchement de plain-pied sur une ligne régionale allemande (Euregiobahn)*



*Un bel exemple de plate-forme multimodale. On remarquera le distributeur de titres de transport embarqué (Talent de Bombardier)*

accessibilité. La majorité de la clientèle de Comblain-au-Pont a donc été perdue par la SNCB : en obligeant la clientèle à prendre la voiture pour se rendre à la gare, on l'incite à poursuivre jusqu'à Liège.

- En mai 2001, une modification d'horaire a installé un gap de 85 minutes à l'arrivée des trains matinaux à Liège-Guillemins (07h12 et 08h37). Cette bévue explique la décreue sensible enregistrée en 2001 dans les gares où embarquaient les navetteurs vers Liège. Cette décreue fut particulièrement marquée dans les gares où les TEC offraient une alternative (Tilff, Méry, Esneux). Dans certains cas, la perte de clientèle a atteint plus de 50% (Tilff). Malgré nos interventions répétées, il a fallu attendre le 1<sup>er</sup> octobre 2001 pour qu'un train supplémentaire soit mis sur les rails. Malheureusement, la voiture et les TEC avaient déjà suppléé aux carences du rail.

Chaque fois que la qualité ou la quantité de la desserte a été diminuée, on constate une baisse significative des embarquements. A contrario, on peut supposer que toute amélioration de la desserte amènerait une augmentation de la clientèle. Cette observation corrobore les conclusions de notre première enquête : en interrogeant la clientèle potentielle de la ligne 43, nous avons mis en évidence le fait que la desserte bi-horaire constituait le facteur déterminant du désintérêt de la population.

L'ACTP estime que la cadence semi-horaire devrait être appliquée de 06h00 à 08h00 et de 16h00 à 19h00. En dehors de ces deux créneaux, la cadence horaire devrait être appliquée. En Allemagne, au Grand-Duché de Luxembourg et aux Pays-Bas, on trouve, sur des lignes analogues, une desserte semi-horaire en semaine et horaire le week-end.

## Le matériel roulant

Avec la fréquence des dessertes, le matériel constitue le point noir de la ligne 43. Elle est exploitée avec des automotrices classiques qui comptent 40 ans d'âge. Même les rames rénovées à grands frais n'offrent pas le confort attendu, surtout si l'on veut récupérer des adeptes de la voiture : aujourd'hui, même les automobiles les plus modestes offrent l'airco.

Ce matériel, dont le plancher des plates-formes culmine à 1200 mm, impose une accessibilité pénible aux personnes âgées ou handicapées.

La ligne comptant plusieurs arrêts intermédiaires, les immobilisations représentent 15 à 20% du temps de transfert. Combinée à des procédures surannées telle l'IOT, l'inadaptation du matériel à ce genre de desserte en est la cause : les accélérations médiocres pénalisent grandement la vitesse commerciale.

On est amené à se demander pourquoi la SNCB, à l'instar de ce qui se fait sur de nombreux réseaux européens, ne s'équipe-t-elle pas de matériel léger qui serait particulièrement adapté à la ligne 43. Les Talent (Bombardier), Regiosprinter (Siemens), Regioshuttle (Adtranz), TER (Alstom) ou encore les Flirt (Stadler) roulent sur des lignes comparables en tracé et en clientèle. Ces engins sont construits en grandes séries et leur prix est attractif. De plus, ils offrent tout le confort souhaité par les clients : portes basses, airco, toilettes équipées pour les personnes à mobilité réduite, annonce visuelle et sonore

### ➤ Le PANG de Méry :

- pas de vente de titres de transport dans les commerces de la localité ;
- absence de siège sous abri sur le quai 2 ;
- absence de panneau  indiquant la présence d'une gare (le Ravel, emprunté par de nombreux touristes passe pourtant à proximité) ;
- le quai 1 est raviné par des ornières ;
- la traversée des voies via le passage à niveau est dangereuse par temps de pluie, les billes étant particulièrement glissantes.

### ➤ Le PANG de Hony :

- un détour de 200 mètres est nécessaire pour passer d'un quai à l'autre ;
- pas de vente de titres de transport dans les commerces de la localité ;
- absence de desserte TEC ;
- l'accès au quai 2 impose un passage en terrain raviné.

### ➤ Le PANG d'Esneux :

- absence de siège sous abri sur le quai 2 ;
- la traversée des voies doit se faire par le passage à niveau sur lequel le chandelier portant la croix de Saint-André côté quai 2 empiète dangereusement. Il devrait être rehaussé, ce qui améliorerait aussi sa visibilité pour les automobilistes.



*Le passage à niveau du PANG d'Esneux*

### ➤ Le PANG de Pouleur :

- depuis notre rapport d'avril 2003, la gare, pourtant rénovée et inaugurée en grande pompe, n'est plus accessible aux voyageurs. Aucun projet de réaffectation n'est à l'ordre du jour.
- absence de siège sous abri sur le quai 2 ;

➤ La gare de Rivage :

- le guichet est fermé le week-end malgré la présence de personnel. Celui-ci n'est pas habilité à vendre des titres de transport mais cela se fait pourtant à Bomal et à Melreux-Hotton ;
- absence de siège sous abri ;
- absence de desserte TEC.



A Rivage, les sièges ont été disposés juste à côté du préau. L'espace couvert est pourtant assez large pour les accueillir

**Suppression de l'arrêt de Comblain-au-Pont (extrait du rapport d'avril 2003)**

Cette décision de la SNCB, inspirée par des considérations hautement contestables, a constitué le détonateur d'une première manifestation de la part des usagers. La SNCB, constatant une baisse de fréquentation de la gare de Comblain-au-Pont, décidait de supprimer cet arrêt, tout en conservant l'arrêt de Rivage, distant d'un kilomètre (2 kilomètres par la route). Si Rivage est un nœud ferroviaire et jouissait jadis d'un important trafic marchandises (carrières), à l'heure actuelle, les correspondances voyageurs y sont tout à fait insatisfaisantes, le délai d'attente étant, dans le sens Gouvy-Jemelle de ... 72 minutes !

Une enquête menée par l'ACTP a fait apparaître que 95% des voyageurs qui embarquent à Rivage sont des Comblinois. La population de Comblain-au-Pont compte 3200 âmes tandis que le hameau de Rivage ne compte qu'une poignée d'habitations. Comblain-au-Pont est desservi par deux lignes des TEC alors que Rivage n'est pas desservi par les TEC.

Bref, en privilégiant Rivage aux dépens de Comblain-au-Pont, la SNCB visait clairement à satisfaire ses propres besoins plutôt que ceux de ses clients.

➤ Le PANG d'Hamoir :

- absence d'information sur les lignes TEC dont l'arrêt est situé à plus de 400 mètres ;
- pas de vente de titres de transport (le libraire, pourtant situé en face de la gare, s'y est refusé estimant sa marge bénéficiaire insuffisante) ;
- pas d'information ni d'indication d'utilisation pour le téléphone ;
- les voyageurs, qui doivent marcher jusqu'au passage à niveau voisin pour passer d'un quai à l'autre, franchissent pour la plupart les voies juste devant la gare afin d'éviter un détour de 400 mètres. Cette situation est particulièrement préoccupante pour plusieurs raisons :

# La fréquence des dessertes

La desserte bi-horaire est incontestablement un facteur défavorable à une bonne fréquentation de la ligne 43. C'est celui qui est le plus souvent avancé par les habitués de la ligne, mais aussi par les touristes qui la fréquentent au départ de la Flandre et des Pays-Bas.

Le tableau des embarquements repris ci-dessous illustre bien les conséquences d'une mauvaise desserte sur la fréquentation de la ligne.

	1992	1993	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Liège-Guillemins</b>	14.810	13.521	14.392	16.134	11.669	14.063	13.819	13.130
<b>Angleur</b>	405	464	473	740	468	474	497	463
<b>Tilff</b>	123	129	78	158	67	77	82	84
<b>Méry</b>	73	75	40	63	34	35	32	35
<b>Hony</b>	75	66	47	60	45	43	48	42
<b>Esneux</b>	185	165	105	195	96	124	112	114
<b>Pulseur</b>	281	207	142	234	123	142	138	157
<b>Rivage</b>	166	187	149	156	96	121	149	151
<b>Comblain-au-Pont</b>	70	-	-	-	-	-	-	-
<b>Comblain-la-Tour</b>	95	97	71	81	66	100	76	74
<b>Hamoir</b>	181	185	146	145	141	150	149	165
<b>Sy</b>	44	60	49	59	25	54	47	50
<b>Bomal</b>	255	196	185	167	182	194	202	218
<b>Barvaux</b>	270	222	173	225	256	269	248	270
<b>Melreux-Hotton</b>	162	130	129	154	140	172	156	173
<b>Marche-en-Famenne</b>	278	247	318	394	312	303	304	312
<b>Marloie</b>	1.143	1.070	1.196	1.211	1.317	1.242	1.207	1.190
<b>Jemelle</b>	1.178	1.195	954	1.050	988	980	862	902

Source : SNCB Direction Voyageurs - Comptage Voyageurs

Ce tableau mérite quelques commentaires :

- La hausse anormale des embarquements pour l'année 2000 s'explique par la grève des TEC du mois d'octobre qui a amené un report de la clientèle vers la SNCB. Les données statistiques présentent en effet une moyenne des embarquements en semaine pour le mois d'octobre.
- Jusqu'en 1999, Pulseur disposait d'une desserte horaire par alternance des lignes 42 et 43. En 1999, cette desserte horaire a été supprimée dans le sens Pulseur-Liège suite au décalage des trains de la ligne 42. La chute de fréquentation qui en a résulté illustre bien l'intérêt des clients pour une desserte horaire.
- La fermeture de la gare de Comblain-au-Pont n'a pas entraîné un report complet de la clientèle sur les gares voisines, même sur celle de Rivage qui souffre d'une mauvaise



*Même s'ils fonctionnent, la plupart des interphones sont délabrés et aucun renseignement n'est fourni au public quant à leur utilisation*

- les panneaux indiquant le nom des gares sont, comme partout sur le réseau, disposés en vis-à-vis, ce qui est une erreur, la disposition idéale étant en quinconce. De plus, ils sont parallèles à la voie alors qu'une disposition oblique est préférable. Si ce n'est à Angleur, Marloie et Jemelle, ces panneaux ne sont pas lumineux, ce qui pose un problème de lisibilité (pensons en particulier aux voyageurs non habitués, notamment les nombreux touristes étrangers). Signalons enfin qu'on ne trouve généralement que deux panneaux par quai, parfois distants de plusieurs dizaines de mètres : on a donc peu de chance de les apercevoir depuis un convoi ;
- sur les quais, les tambours reprenant les horaires ne sont pas lumineux et sont souvent mal disposés par rapport à l'éclairage. De plus, les caractères utilisés sont trop petits (2mm pour certains) et la pluie ou la condensation rend bien souvent leur lecture malaisée;
- aucune gare, à l'exception de Méry et de Barvaux, ne dispose de panneaux proposant des informations touristiques. En Allemagne et au Luxembourg, de tels panneaux se trouvent sur les quais et leur format est standardisé.



*Des panneaux touristiques devraient être placés à chaque arrêt de la ligne 43 fréquentée par bon nombre de visiteurs étrangers (ici, à Méry)*

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

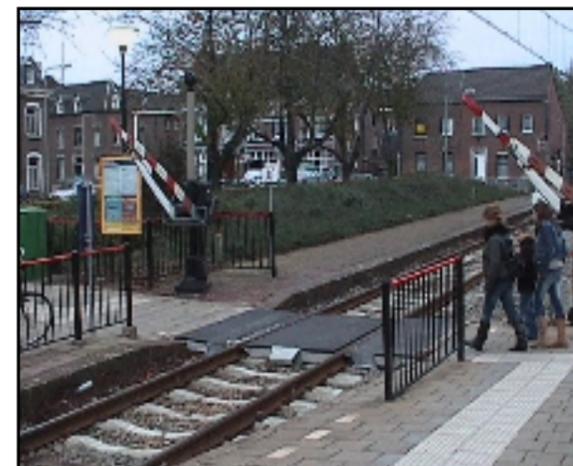


*Ces jeunes filles doivent leur salut au retard de 10 minutes du train en direction de Jemelle. Si ce dernier était arrivé à l'heure, elles n'auraient en effet pas pu l'apercevoir*



*Clôture sectionnée le long du quai 1*

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



*Exemple de passage à niveau entièrement équipé (barrières, feux et sonnerie) en gare de Eisden (Pays-Bas)*

➤ Le PANG de Sy :

- pas de vente de titres de transport dans les commerces de la localité ;
- absence de desserte TEC ;
- absence de parking.

➤ La gare de Bomal :

- parking voyageurs réduit à sa plus simple expression alors qu'un grand parking réservé au personnel de la SNCB est pratiquement vide. Ce dernier peut être utilisé par les usagers mais la signalisation n'a pas encore été adaptée.

➤ Le PANG de Barvaux :

- pas de vente de titres de transport dans les commerces de la localité ;
- risque de chute dû au « textile » situé sous la couche de gravillon recouvrant le quai, ce dernier étant apparent à plusieurs endroits (voir photo ci-dessous).



➤ La gare de Melreux-Hotton :

- absence de distributeurs d'encas et de boissons dans la gare ;
- absence de siège sur les quais ;
- une des bordures du passage permettant la traversée des voies n'est pas surbaissée et constitue donc un risque de chute.

➤ Le PANG de Marche-en-Famenne :

- pas de vente de titres de transports dans les commerces de la localités ;
- absence d'interphone (il a été enlevé depuis notre visite en avril 2003).

➤ La gare de Marloie :

- les horaires TEC et SNCB situés dans la salle d'attente sont disposés trop en hauteur et derrière les sièges ;
- absence de goulotte pour descendre les vélos dans le couloir sous voies ;
- absence de coupe-vent sur les quais.



*Mauvaise disposition des horaires en gare de Marloie : les panneaux sont trop hauts et les horaires TEC sont situés derrière les sièges.*

➤ La gare de Jemelle :

- le centre de voyage nouvellement installé n'est pas accessible ;
- les toilettes rénovées sont liées à la cafétéria actuellement fermée. Les anciennes toilettes subsistent mais en très mauvais état ;
- absence de coupe-vent sur les quais.

➤ Remarques générales :

- hormis à Tilff, aucune gare ou PANG ne possède de lignes de sécurité le long des quais. Le risque est particulièrement important à Angleur où passent des Thalys et IC A relativement silencieux ;
- on ne trouve des horloges sur les quais qu'à Angleur et à Jemelle ;
- sur tous les quais (excepté au PANG de Marche-en-Famenne), des interphones sont à disposition du public pour obtenir des renseignements en cas de perturbation ou toute autre information (horaires, correspondances, ...). On notera cependant que ces interphones sont souvent difficiles à repérer, mal entretenus et qu'il n'y a aucune invitation à les utiliser ;