

Syndicat Chemins de Fer  
OGBL/FNCTTFEL-Landesverband  
63, rue de Bonnevoie  
L-1260 Luxembourg  
Tél. : +352 48 70 44 - 1  
e-mail: secretariat@landesverband.lu

CGSP Cheminots Régionale LVHW  
Liège - Verviers - Huy - Welkeraedt  
58, rue de Serbie  
B-4000 Liège

## **Revendications concernant la ligne internationale Luxembourg - Liège**

### **Au nord rien de nouveau !**

Non, ce n'est pas le remake de l'un des meilleurs films antimilitaristes, mais le constat cru de la situation sur la ligne internationale Luxembourg – Liège par les Ardennes.

Ah oui, après presque une année de fermeture la ligne entre Kautenbach et Clervaux suite à un éboulement dans un tunnel, heureusement sans victimes, et pour lequel aucune faute ne revient aux CFL, mais aux caprices de la géologie et du climat, la circulation a repris sur la section luxembourgeoise fin juillet entre Luxembourg et la frontière belge pour s'arrêter de nouveau un mois après pour des travaux de grande envergure entre Ettelbruck et Troisvierges.

De même la SNCB projette également de grands travaux avec fermeture complète de la ligne entre Rivage et Trois-Ponts du 21 août au 02 septembre prolongeant le temps d'un parcours Luxembourg – Liège, déjà peu compétitif par rapport à la route, de 2h39 à 4h27 pour une distance de 160 kilomètres à peine.

Que l'on se comprenne bien, les auteurs de ce papier n'ont pas l'intention de critiquer l'organisation de travaux sur la Ligne du Nord et sur la ligne 42. Tout chantier organisé sur cette relation international garantit la volonté de maintenir la desserte ferroviaire dans cette région qui a déjà vu de nombreuses lignes sacrifiées par une simple prise en considération des facteurs financiers et sans regard aux aspects économiques secondaires et écologiques. La Vennbahn en est le meilleur exemple du retrait du rail de toute une région, retrait qui a encore été financé par les fonds européens lors de la reconversion de la ligne en piste cyclable.

### **Luxembourg – Liège en 100 minutes.**

Tel était le titre d'un papier que les syndicats FNCTTFEL-Landesverband et CGSP Cheminots Liège-Verviers avaient présenté lors d'une conférence de presse à Gouvy en 2005. Ils avaient demandé des investissements dans la ligne afin d'augmenter la vitesse commerciale qui se situe autour de 60 km/h aujourd'hui. Cette vitesse était concurrentielle à une époque où l'autoroute Luxembourg – Liège n'existait que sur les plans dans les bureaux d'étude du Ministère de l'Équipement et du Transport belge, mais de nos jours suite à l'existence des autoroutes A4 et A26 le rail a pris la place de la tortue dans la fable de la course célèbre avec le lièvre.

Pour revenir au temps de parcours de 100 minutes les syndicats avaient à l'époque dénoncée le fait que la promesse des années 90 de moderniser la ligne afin de la rendre apte à une vitesse maximale de 120 km/h ne s'était pas réalisée vu que les redressements de la voie nécessaires n'ont pas été faits. A contraire la modernisation s'était traduite souvent par une simplification des voies commençant aussi bien sur le territoire luxembourgeois que belge par la mise à voie unique de certains tronçons imposant des délais d'attente pour les croisements lors de retards et le démontage de voies d'évitement jugées sans utilité dans les gares.

L'électrification de la ligne et le recours à des engins de traction modernes n'a donc pas réussi à compenser les pertes de temps lors des croisements et les retards se transmettent de cette façon facilement d'un train à l'autre pour cause d'attente du convoi retardé.

Toutes les propositions des syndicats de remettre à double voie certains tronçons ont été rejetées jusqu'à nos jours ; sur la section entre Clervaux et Troisvierges où l'assiette pour la deuxième voie était maintenue celle-ci a même été réutilisée pour la réalisation d'une jonction vélo entre Clervaux et la piste cyclable de la Vennbahn avec l'argumentation qu'une mise à double voie ne s'imposerait pas vu le nombre de circulations ferroviaires actuelles.

Donc du point de vue Infrastructure, rien de nouveau au Nord pour accélérer les trains entre Luxembourg et Liège.

Entendons-nous bien. Il ne faut pas en déduire que depuis la fin des travaux de modernisation rien ne s'est fait sur la ligne entre Luxembourg et Liège, surtout du côté luxembourgeois où il faut mentionner de nombreuses réalisations dans l'intérêt de la clientèle et de la sécurité. Ne citons que les quasi-reconstructions des gares de Mersch et d'Ettelbruck où des pôles d'échange dignes de ce nom ont déjà été réalisés ou sont en cours d'achèvement. Ajoutons à cela les investissements dans la sécurité aussi bien dans les ouvrages d'art (tunnels et parois rocheuses) que dans la circulation ferroviaire (mise en place du système européen de sécurité ETCS, suppression de passages à niveau, etc.).

A moyen terme les plans des voies des gares de Clervaux et de Troisvierges seront revus et à long terme il est même prévu de forer de nouveaux tunnels avec redressement du tracé de la ligne et remise à double voie. Actuellement ces idées de rectification de la ligne et les possibilités d'une remise à double voie n'ont malheureusement qu'atteint le stade de réflexion et vu les longues années d'études et de planification beaucoup d'eau s'écoulera encore par les rivières qui accompagnent la ligne Luxembourg – Liège tout au long de son passage.

Côté belge on annonce que des investissements d'envergure dans la ligne 42 ne sont prévues qu'à partir des années 2026 et 2027 et que les travaux se limitent à des chantiers de ballastage et au remplacement d'appareils de voie ponctuels afin d'éviter l'implantation de ralentissements temporaires sur la ligne.

Un relèvement de la vitesse de ligne de 100 km/h à 120 km/h entre Gouvy et Vielsalm serait faisable selon les responsables d'Infrabel, mais ceci demanderait des investissements de l'ordre de trois à quatre millions d'Euro pour le redressement des courbes et l'adaptation de la caténaire au nouveau tracé.

Les 100 minutes resteront donc encore pour longtemps un souhait pieux.

### **Le matériel en service.**

Si à l'époque de la traction diesel le matériel voyageurs se composait de voitures luxembourgeoises du modèle Wegmann et M2 et M4 belges, les voyageurs ont été gâtés sur la relation Luxembourg – Liège par la mise en route des voitures I6 et I10 de la SNCB devenues disponibles suite à la modernisation des offres intérieures, notamment entre Cologne et Ostende. Mais peu à peu l'intérieur des compartiments n'ont pas pu dissimuler l'âge du matériel où surtout les sièges ont montré aux voyageurs les longues années de service de ce type de matériel.

Actuellement ce sont les automotrices du type Siemens - Désiro qui assurent les prestations entre Luxembourg et Liège et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elles ne font pas l'unanimité des voyageurs du point de vue confort, loin de là. Des sièges étroits en 2<sup>ème</sup> classe, une seule salle WC pour une rame pouvant accueillir 230 personnes, des sièges en première classe ne présentant pas de différence majeure avec ceux de la 2<sup>ème</sup> qui en plus ne sont pas séparées par une cloison anti-bruit du reste de la voiture. A cela s'ajoutent certains sièges aussi bien en 2<sup>ème</sup> qu'en 1<sup>ère</sup> qui ne permettent pas de vue par la fenêtre vu qu'ils se trouvent près de la paroi de la motrice. De ce fait peu de clients optent pour le supplément pour la 1<sup>ère</sup> classe vu l'absence de différence réelle avec la 2<sup>ème</sup> classe.

Le remplacement de ces éléments, certainement bons et adaptés pour des déplacements de courte distance sur les banlieues des grandes agglomérations, s'impose donc pour une relation de 160 kilomètres. Mais par quoi ? Il faut retenir que les CFL imposent le système de sécurité ETCS pour tout le matériel circulant sur leur réseau. En plus celui-ci doit être bicourant, c.-à-d. il doit pouvoir circuler aussi bien entre les 25 kV 50 Hz alternatif entre Luxembourg et Liotte près de Rivage que sous les 3 kV continu de la SNCB alimentant la caténaire entre Liotte et Liège-Guillemins. Le choix est donc limité, car les AM 96 bicourant de la SNCB sont nécessaires pour les relations Namur – Lille ainsi que Anvers – Lille et elles ne sont pas équipées du système ETCS.

Il faudrait donc recourir à du matériel remorqué moderne I11 ou M6 à deux étages pouvant circuler en réversibilité, mais il semble que le service commercial de la SNCB préfère engager ce type de matériel sur ses lignes plus chargées telles Eupen – Ostende. Il est cependant vrai que deux motrices du type Désiro suffisent largement par le nombre des places offertes pour le transport du nombre de clients actuels aussi bien du côté belge que du côté luxembourgeois de cette ligne interrégionale et internationale où les trains se vident pratiquement au dernier point frontière national pour se remplir à nouveau dès le franchissement de la frontière à la première gare du pays respectif.

Cette situation ne devrait cependant pas empêcher les responsables des CFL et de la SNCB de rechercher un matériel plus confortable pour les voyageurs, même si du point de vue économique et financier les automotrices actuelles sont les mieux adaptées.

Une alternative serait également le recours à un matériel pendulaire tel qu'il circule en Suisse ou en Italie, matériel qui permettrait de rouler à une vitesse plus élevée qu'un matériel classique sous réserve bien entendu de rendre la ligne apte à la circulation de ces trains.

### **L'amélioration de l'offre.**

L'offre entre Luxembourg et Liège par les lignes du Nord et de l'Ambève et de l'Ourthe a été revue à la hausse depuis décembre 2020 avec une offre cadencée à l'heure du lundi au vendredi ; les samedis, dimanches et fêtes, elle reste cependant limitée à un train toutes les deux heures par sens. Dans une première étape il faudrait passer au cadencement à l'heure également les samedis non fériés vu que ce jour est considéré comme un jour ouvrable pendant lequel pas mal de gens doivent travailler, surtout dans le commerce, la gastronomie et la santé. Cette offre leur permettrait de pouvoir également mieux recourir au transport en commun ce jour-là.

Le premier train quitte Luxembourg en direction de la Cité Ardente à 5h16 en semaine pour arriver y à 7h55, à 7h16 les samedis, dimanches et fêtes avec une arrivée à 9h55 Cet horaire permettrait théoriquement à un travailleur luxembourgeois de se rendre en train à son lieu de travail à Liège, de commencer vers 8h30 et de rentrer le soir à 17h07 à Luxembourg avec une arrivée à 19h46.

Pour un Liégeois (ou un client belge montant dans une gare intermédiaire), ceci n'est malheureusement pas possible vu que le premier train vers Luxembourg ne quitte la gare de Guillemins qu'à 6h07 avec une arrivée en gare de Luxembourg à 8h46, bien trop tard pour la majorité des travailleurs belges occupés au Grand-Duché de Luxembourg. Cette situation touche grand nombre de frontaliers de la région Malmédy – Trois-Ponts – Vielsalm qui n'ont d'autre option que d'effectuer le parcours entier vers leur lieu de travail en voiture privée ou de se garer à Gouvy ou Troisvierges pour y prendre le train vers la capitale luxembourgeoise. Un départ à 5h07 de Liège avec arrêt à Trois-Ponts à 6h02 ou Vielsalm à 6h12 arrangerait bien les choses, mais toute demande pour un train plus matinal a toujours échoué par le désintérêt du côté belge et les exigences financières d'Infrabel pour l'utilisation d'un sillon supplémentaire.

De même le dernier train vers Gouvy quitte la gare de Luxembourg à 21h16 ; un départ supplémentaire à 22h16 serait le bienvenu pour les frontaliers belges terminant leur travail après 21h00.

En plus du cadencement il y a lieu d'examiner la mise en marche de trains supplémentaires aux heures de pointe matinales et vespérales en semaine pour venir à la rencontre des clients pour lesquels les trains

cadencés n'offrent pas d'alternative vu leurs horaires peut-être peu adaptées aux bus en correspondance ou aux horaires de travail de ces personnes.

Lors de la modernisation de la ligne des lignes du Nord et de l'Amblève et de l'Ourthe on a parlé de la création d'une liaison entre les TGV Est ayant leur terminus à Luxembourg et Thalys et ICE desservant la gare de Liège – Guillemins. La correspondance en Thalys ou en ICE à Liège est déjà existante et intéressante vu que le départ en direction d'Aachen se fait normalement à la minute 14, donc sans longue attente.

Il convient de noter que le passage par Liège peut être considéré comme un avantage pour les voyageurs de la ligne du Nord dès le départ depuis la gare de Mersch. Malheureusement la correspondance en gare de Guillemins dépend pour le moment de la chance qu'on a eu ce jour vu que le train IC de Luxembourg arrive (ou devrait arriver) à la minute 55 et que l'IC vers Bruxelles et Oostende part à la minute 01. Ceci nous ramène à la question de la régularité sur les lignes du Nord et 42 vu la nécessité d'attendre des croisements suite à la présence de sections à voie unique ou chaque retard d'un train risque d'influencer la ponctualité d'un autre.

Peut-on parler encore sérieusement de jonction valable entre deux réseaux à grande vitesse quand le temps de parcours entre Paris et Luxembourg est inférieur à celui entre Luxembourg et Liège et que Francfort n'est plus qu'à deux heures un quart de la gare de Guillemins ? A notre avis il faudrait recadrer le rôle de la ligne Luxembourg – Liège en parlant d'une ligne internationale interrégionale importante qui offre surtout en gare de Guillemins au client luxembourgeois des correspondances vers l'intérieur de la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne du Nord.

Il serait également opportun de mettre en place plusieurs dessertes rapides entre Luxembourg et Liège, quitte à devoir expliquer aux élus locaux des gares en cours de route que ce train passera leur station sans arrêt, même si elle est importante du point de vue touristique. Seule une telle offre avec correspondances garanties avec les TGV à Luxembourg et les Thalys et ICE allemands et IC belges vers Bruxelles à Liège revaloriserait la ligne et lui permettrait de satisfaire à sa vocation de maillon entre deux gares importantes tel qu'il a été prévu lors de la décision de modernisation dans les années 1980.

### **Conclusion.**

La Ligne du Nord a sa place dans le réseau ferroviaire européen et elle mérite non seulement qu'elle fasse l'objet d'un entretien régulier où la sécurisation des tunnels existants joue un rôle primordial, comme il est le cas pour le moment, mais que la politique prenne le courage (et les moyens financiers) en main pour qu'elle devienne plus attractive du point de vue vitesse commerciale, de la stabilité de l'horaire et de l'offre par une remise à double voie partout où cela s'impose.

C'est dans l'esprit de disposer d'une ligne performante entre deux bassins économiques que les défenseurs de la ligne se sont réunis à Troisvierges le 6 juin 1980 à Troisvierges ; malheureusement ils n'ont eu gain de cause qu'à moitié et ont dû accepter une modernisation « light » de leur ligne avec tous les désagréments que cela entraîne du point de vue offre et capacité.

Aujourd'hui, il est temps de redresser les omissions du passé. Alors, à l'action.

*René Birgen  
Secrétaire AÖT  
Aktioun Öffentlechen Transport*