

Gendron-Celles

Adresse	Gare de Gendron-Celles, 5561 Houyet	Ligne SNCB	166 (Dinant-Bertrix)
Visite	03/01/2023 à 10h35 par NAV3		

GARE

PANG



Note : Sauf mention contraire, les données et images figurant dans cette fiche sont celles qui ont été captées le jour de la visite de terrain, tel qu'indiqué ci-dessus.

TABLEAU SYNTHÉTIQUE

FRÉQUENTATION :

Les comptages SNCB de 2019 (pré-COVID) indiquent un nombre moyen quotidien de :

25 voyageurs entre le lundi et le vendredi;

19 le samedi ; et

18 le dimanche



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

BÂTIMENT DE GARE : Oui

Accessible aux voyageurs : Non

BÂTIMENT	Guichets	/	Automate(s) SNCB	/
	- Heures d'ouverture (Lun - Ven)	/	Ecrans trains au départ	/
	- Heures d'ouverture (Sam, dim, fériés)	/	Affiches jaunes	/
	Salle d'attente	/	Toilettes	/
	- Heures d'accueil (Lun - Ven)	/	Restauration	/
	- Heures d'accueil (Sam, dim, fériés)	/	Commerces	/
	Places assises	/		
	Notes : L'édifice situé sur le quai de la voie 1 consiste en fait en la juxtaposition de l'ancienne cabine de signalisation et d'une aile de l'ancien bâtiment de gare disparu depuis trente ans environ. Cet édifice hétéroclite est aujourd'hui une habitation privée.			

INTERMODALITÉ

STATIONNEMENT	Places de parking (total)	15	CORRESPONDANCES	Trains	Non
	- type	SNCB		Bus TEC	Non
	- gratuit ?	Oui		- horaires	/
	Places pour vélos (couvertes)	0		- nombre de lignes	0
	Places pour vélos (non couvertes)	6		- ligne(s) Express	Non
	- occupation (couvert + non couvert)	20%		Taxis	Non
	- gratuit ?	Oui		RAVeL	Non
	Voitures partagées	Non		- Signalisation RAVeL	Non
Vélos partagés / Trottoirnettes	Non	Autres itinéraires promenades	Oui		
Notes : Les dernières statistiques officielles de la SNCB renseignent 55 (!) places de stationnement, réparties en 30 de type SNCB et 25 de type communal. Sur base de la visite, nous préférons utiliser l'ancien nombre de 15, sur base de l'étendue le long du quai de la voie 1. Ce terrain appartient à la SNCB.		Notes : Le point d'arrêt est très isolé et il n'y a aucune correspondance à y trouver avec le TEC. A la belle saison, toutefois, les voyageurs trouveront à proximité des kayaks autorisant une agréable descente de la Lesse...			

INFRASTRUCTURE ET ÉQUIPEMENT

INFRASTRUCTURE	Nombre de voies à quais	3	EQUIPEMENT (QUAIS)	Abris de quais	Oui
	Nombre de quais	2		- Places assises sous abris	Oui
	- Hauteur	28 cm		Sièges/bancs (hors abris)	Non
	- Revêtement	Cendrée/gravier		- Places assises (nombre)	2 par quai
	Eclairage LED	Oui		Automate(s) SNCB	Oui
	Ascenseur(s)	Non		Ecran(s) trains au départ	Non
	Escalator(s)	Non		Affiches jaunes	Oui
	Couloir sous voies	Oui		Haut-parleurs	Oui
	Passerelle surplombant voies	Non		Afficheurs de quai	Oui
	Traversée à niveau	Non		Panneaux nom de gare	Oui
	Passage à niveau	Non		Horloge(s)	Non
Notes : L'infrastructure reste celle d'un point d'arrêt à l'ancienne, avec des quais bas en gravier. Depuis l'interdiction du glyphosate pour le désherbage des quais, les mauvaises herbes les envahissent en été.		Notes : L'équipement est minimal et défraîchi. Il permet néanmoins d'attendre son train dans des conditions acceptables mais peu confortables, surtout lors des affluences estivales.			



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

PMR	Parking PMR	Non	SÉCURITÉ ET PROPRETÉ	Messages audio « Train en passage »	Oui
	- Nombre	/		Connexion mobile/4G	1/5
	Accueil PMR	Non		Borne d'appel d'urgence	Non
	Facilité accès gare	Non		Caméra(s) de sécurité	Non
	Facilité accès quais	Non		Affiche numéro Securail	Oui
	- Tous les quais ?	/		Clôtures entre les voies	Non
	Dalles podotactiles	Non		Tapis anti-trespassing	Non
	Rampe mobile	Non		Vandalisme, tags et graffiti	Peu
	Boucle d'induction	Non		Etat de propreté général	7/10
Notes : Le parking et le quai bordant la voie 1 sont plus ou moins à niveau, mais le point d'arrêt est généralement à éviter pour toute personne à mobilité réduite.			Notes: Comme détaillé dans la partie « Evaluation » plus bas, la sécurité dans le point d'arrêt de Gendron-Celles est à améliorer de manière substantielle et dans l'urgence. La propreté n'y est pas optimale non plus.		

EN IMAGES

ABORDS, ACCÈS ET ACCUEIL EN GARE

Le point d'arrêt de Gendron-Celles apparaît sur les cartes topographiques comme étant situé dans une zone à la densité de population particulièrement faible, en bordure de la N910. Le petit quartier aux alentours, en bord de Lesse, dans une vallée encaissée, est connu comme « Gendron-Gare », et le nom de la rue qui mène à la gare est « Gare de Gendron-Celles ». Les deux localités desservies – Gendron (à 3km) et Celles (à 4km) – sont relativement éloignées. L'Auberge de la Lesse, connue pour proposer un hébergement touristique de qualité dans une région enchantée, occupe le côté gauche de la rue menant au parking de la gare et à la voie 1. On accède à la voie 2 en repassant sous le pont de chemin de fer, selon un parcours piéton assez dangereux. En effet, l'accotement n'est guère mieux qu'un amas de pierrailles et le trottoir sous le pont est très étroit, à tel point qu'un panneau (voir photo ci-dessous) alertant de la nécessité de marcher en file indienne est apposé bien en vue à l'entrée de l'ouvrage d'art. De l'autre côté du pont, un sentier en klinkers permet selon une pente douce d'accéder à un petit passage sous la voie 3 donnant accès aux trains à destination de Dinant et Namur.

De la N910, un panneau dirige vers la gare...



L'Auberge de la Lesse, qui a sa notoriété, jouxte la gare...





Terrain accidenté pour se rendre à la voie 2...



Le passage sous le pont est dangereux (en 3 langues)



En se retournant, on apprécie l'étroitesse et le danger



Le sentier menant à la voie 2, de l'autre côté du pont



Le pont et le sentier menant à droite vers la voie 2



Retour voie 1, où l'équipement est intuitivement plus présent

PARKING ET CORRESPONDANCES

On accède au parking via une allée en pavés. La surface parsemée de gravier est inégale, avec plusieurs nids-de-poule. Un râtelier non couvert à six places sert de parking pour les vélos. Il n'y a pas d'arrêt du TEC à proximité.

Entrée du parking, qui s'étale le long de la voie 1



Vue de l'autre côté du parking



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE



Au-delà du quai, seul un petit alignement de traverses en béton sépare le parking des rails de la voie 1



Seul un simple râtelier à six places non couvert permet le stationnement des deux roues

BÂTIMENT, SALLE D'ATTENTE ET GUICHET(S)

Comme indiqué dans le tableau synthétique, l'édifice situé à même le quai de la voie 1 combine, à gauche, l'ancienne cabine de signalisation de la gare et, à droite, la dernière relique du bâtiment de gare consistant en son aile droite (ou seulement une partie). Cet ensemble, au volume étonnant, est aujourd'hui une habitation privée dont la façade arrière, côté quais, est garnie d'une énorme bannière faisant la promotion du tourisme à Houyet, dont Gendron et Celles sont deux villages depuis la fusion des communes. L'automate assurant désormais la vente des billets est posé à l'extrémité du parking côté bâtiment, à côté du râtelier pour vélos.

Le bâtiment hétéroclite laissant peu deviner son passé ferroviaire...



Une grande bannière solidement fixée au bâtiment fait la promotion du tourisme à Houyet



QUAIS : ACCÈS ET ÉQUIPEMENT

Deux quais bas non bétonnés, dont le gravier est envahi par les herbes folles en été, permettent aux voyageurs de prendre leur train vers Dinant et Namur ou vers Houyet et Libramont. On accède au quai de la voie 2 par une longue rampe en klinkers par la gauche après le pont de chemin de fer. Cette rampe mène à un petit couloir souterrain au bout duquel, sur la droite, s'élève un escalier vers le quai séparant les voies 2 et 3. L'équipement est basique : un abri avec banc par quai, un panneau avec les affiches jaunes et une poubelle sur chaque quai également...

Intérieur de la gare, vu de la voie 1 vers Houyet



Intérieur de la gare, vu de la voie 2 vers Dinant





Les mauvaises herbes sur les quais ont été oblitérées au décapeur thermique à la fin de l'été



L'abri du quai opposé au bâtiment, entre les voies 2 et 3...



L'abri du quai à la voie 1, hébergeant un petit banc



Accès au petit couloir souterrain entre les voies 2 et 3



L'entrée du même couloir, côté rue



Le couloir sous voies

INFORMATION AUX VOYAGEURS

Les dispositifs habituels que sont les panneaux identifiant le nom de la gare et le numéro du quai ainsi que les haut-parleurs diffusant les annonces vocales, sont certes bien en place. Mais la configuration particulière du point d'arrêt, sans accès direct entre les deux quais, demande une information aux voyageurs de qualité optimale, ce qui n'est pas le cas. Et cette même configuration suggère qu'il faille examiner la situation sur chaque quai séparément. Pour les voyageurs empruntant sur le quai 1 un train vers Houyet ou Bertrix/Libramont, il n'y aura pas de souci : l'information est concentrée au niveau de l'accès entre le parking et l'ancien bâtiment de gare. C'est d'ailleurs à cet endroit qu'un panneau annonce que le quai 2 n'est accessible que par l'autre côté du pont. Outre la distance de marche très longue entre l'automate et ce quai, il faut noter que les voyageurs qui y accèdent directement (trains vers Dinant et Namur), en venant des bords de la Lesse, ne trouveront aucune indication du fait que l'automate est situé de l'autre côté du pont ! Deux autres remarques : la connexion mobile en 4G (Proximus) est particulièrement faible dans tout



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

le point d'arrêt, et les affiches renseignant l'aire de validité de la Key Card (Local Multi) sont devenues pratiquement illisibles !

Quai 1 : panneau avertissant de l'accès au quai 2



Le nom du point d'arrêt bien en évidence



Le panneau général au niveau de l'accès au quai 2 a connu des jours meilleurs...

Un petit panneau au niveau du sentier annonce clairement qu'il mène à la voie 2



Les travaux et les modifications d'horaires qu'ils entraînent sont bien annoncés

Concentration d'information sur le quai 1



Affiche illisible annonçant l'aire de validité du billet Local Multi (Key Card)

Affiche avec le numéro d'urgence Securail, et inscriptions intempestives gravées sur le plexi de l'abri voie 2.



Avec le soutien de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE CELLULE FERROVIAIRE

DESSERTE

Le point d'arrêt non gardé (PANG) de Gendron-Celles est desservi:

EN SEMAINE, entre 5h40 et 20h34, par

- les trains L de la liaison Namur-Librumont via Dinant et Bertrix, à cadence horaire, dans chaque sens ;
- avec un renfort de trains P aux heures de pointe matinales uniquement;

LE WEEK-END, entre 6h25 et 20h34, par

- des trains L de la liaison Namur-Librumont via Dinant et Bertrix, circulant toutes les deux heures, dans chaque sens.

REMARQUES PARTICULIÈRES

- La voie 3 à Gendron-Celles sert exclusivement de voie d'évitement, c'est-à-dire que son seul rôle est de permettre le stationnement temporaire d'un train de marchandises pour laisser passer d'autres trains circulant en voie principale.
- Gendron-Celles est un des points d'arrêt les moins fréquentés de Belgique selon les statistiques pré-COVID de la SNCB (2019). Il faut rappeler que celles-ci sont basées sur la comptabilisation du nombre de voyageurs montant dans les trains dans chaque gare ou point d'arrêt lors d'une seule semaine, généralement organisée par la SNCB en octobre. A l'instar d'autres points d'arrêt situés en zone touristique, comme Barvaux ou Coo, Gendron-Celles voit débarquer du train à la belle saison jusqu'à plusieurs dizaines de voyageurs en excursion d'un jour, attirés par les kayaks de la Lesse. Cette affluence saisonnière n'est en rien reflétée dans les statistiques officielles.

EVALUATION

Depuis nos dernières visites, nous ne constatons **aucune amélioration substantielle** de l'état des installations du point d'arrêt de Gendron-Celles, qui conserve les caractéristiques d'une halte du siècle précédent. Certes, comme ailleurs sur le réseau, une plus grande attention a été accordée à la propreté, et l'équipement le plus désuet a été remplacé. C'est ainsi que le petit couloir sous voies a été repeint et rafraîchi, et que les vieux haut-parleurs rectangulaires au look particulièrement rétro ont fait place au modèle contemporain. Mais c'est à peu près tout.

Tout en étant conscient des moyens budgétaires limités alloués à la SNCB et Infrabel ces dix dernières années, il faut s'interroger sur la manière dont ces moyens sont répartis entre les différentes gares et points d'arrêt. On le sait : la pratique ordinaire consiste en une massification des travaux de modernisation (infrastructure + équipement) d'un même point d'arrêt, plutôt qu'en la réalisation d'améliorations ponctuelles çà et là. Selon cette pratique idéale, la SNCB remplace l'équipement des quais dès qu'Infrabel en a achevé le rehaussement et la consolidation. Cette rationalisation en soi n'est pas critiquable, sauf qu'il nous semble qu'érigée en ligne de conduite, elle tend à occulter le besoin d'intervenir là où c'est pourtant vraiment nécessaire sur une ligne en attente de modernisation globale.

Le point d'arrêt de Gendron-Celles illustre parfaitement ce propos. Si les statistiques de fréquentation présentées par la SNCB sont effectivement très faibles et semblent d'elles-mêmes remettre en question le caractère urgent de toute intervention, rappelons que cette halte dessert un lieu hautement touristique et que le nombre de voyageurs arrivant et repartant en train peut être beaucoup plus conséquent au printemps et en été. Or, les comptages derrière les statistiques sont effectués sur une seule semaine au milieu de l'automne.



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

L'aménagement actuel du point d'arrêt est un important facteur d'insécurité. Comme illustré dans la partie photos de cette fiche, le cheminement des voyageurs est lourdement impacté par l'absence de liaison directe, inférieure ou supérieure, entre les deux quais. Marchant d'un bon pas, notre visiteur a mis **3 minutes et 46 secondes** pour parcourir la distance entre l'automate SNCB et l'endroit d'où partent les trains vers Dinant et Namur, sur le quai séparant les voies 2 et 3. Il n'a donc pas été surpris de constater, lors des deux heures qu'il a passées à Gendron-Celles, que les deux autres usagers ayant emprunté un train voie 2 ont chacun traversé les voies après avoir acheté leur titre de transport !



La photo ci-dessus parle d'elle-même.

Le même problème s'appliquera lorsque des voyageurs souhaitant remonter vers Namur après une belle journée au bord de la Lesse constateront en arrivant sur le quai 2 que l'automate se trouve de l'autre côté du point d'arrêt et que rien ne les en a averti sur leur chemin.

Sans devoir investir aujourd'hui dans la construction onéreuse d'un couloir sous voies reliant les deux quais, la solution pourrait venir de la combinaison des deux dispositifs suivants :

- **L'installation d'une clôture** séparant les voies 1 et 2, dans le même genre de ce qui a été réalisé récemment à Froyennes, et
- **L'installation d'un second automate** au niveau de l'accès aux voies 2 et 3, comme celui qui a été installé à Fontaine-Valmont sur la ligne 130a (Charleroi-Maubeuge), où la distance de marche entre le premier automate et le quai qui n'en était pas équipé était à l'époque pratiquement identique.



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

En 2023, la SNCB devrait pouvoir investir de façon systématique les moyens nécessaires afin d'éviter un drame humain... trop prévisible et donc tout-à-fait évitable ! C'est une question de **responsabilité civile**.

Les trains de marchandises, aux horaires inconnus du public, sont nombreux à débouler entre les quais de Gendron-Celles. L'annonce vocale prévenant de leur passage étant, selon nos observations, diffusée assez bien avant celui-ci, il est parfaitement concevable qu'un voyageur en retard arrive à l'automate quelques secondes seulement après sa diffusion sans l'avoir entendu, réalise son achat, et traverse ensuite les voies pour ne pas rater son train vers Dinant et Namur arrivant presque au même moment... et se fait *choper* par un lourd convoi de marchandises roulant vers Bertrix et le Luxembourg sur la voie 1.

La descente de la Lesse et ses kayaks, à Gendron notamment, à Houyet aussi, attire à la belle saison de nombreux touristes venus du nord du pays. **Quelle image de l'accueil en Wallonie renvoie-t-on ici, en gare de Gendron-Celles, avec des installations aussi désuètes que dangereuses ?**

Comme le montrent les photos dans cette fiche, le cheminement à pied sous le pont de chemin de fer est à peine moins dangereux que la traversée des voies. Une vraie réflexion s'impose, qui doit associer les autorités responsables non seulement des installations ferroviaires mais aussi des voiries empruntées par les voyageurs pour atteindre la voie 2 après un passage par l'automate.

Navetteurs.be communiquera sans tarder concernant le danger quotidien que représente le point d'arrêt de Gendron-Celles. Si ça peut sauver une vie...

Le contenu de cette fiche n'engage que l'asbl navetteurs.be. Pour tout commentaire, veuillez écrire à contact@navetteurs.be.



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE