



INFORMATIONS



de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION

Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

Propriété
A. R. B. A. C.

N° 36

25 juillet 1955

Eigendom
K. B. V. V. S.

REPRODUCTION SOUHAITEE.

Importantes améliorations dans le service des trains de voyageurs à partir du 2 octobre prochain.

Une nouvelle et importante étape dans la modernisation de notre réseau ferré sera franchie dans un proche avenir.

En ce moment, les services de la SNCB travaillent sans relâche à la phase finale de l'électrification de la ligne 36 Bruxelles-Liège, dont la mise en service est prévue pour le 2 octobre prochain, et qui reliera en moins d'une heure, la Cité Ardente à la capitale.

Sur les autres lignes en cours d'électrification, notamment Bruxelles-Luxembourg, Louvain-Ottignies et Louvain-Malines, les travaux se poursuivent activement et permettront encore, au cours de cette année, l'instauration d'un service électrique Bruxelles-Ottignies-Wavre.

L'électrification de ces lignes - si importantes aussi pour le transport intensif de grosses marchandises - entraînera, comme on le verra plus loin, des améliorations considérables pour le service voyageurs. Elle aura des répercussions heureuses, non seulement pour les lignes intéressées, mais aussi pour les lignes adjacentes axées sur les lignes électrifiées.

Ainsi, dans les mois à venir, de nombreuses régions du pays jouiront des fruits de la politique de transport des voyageurs, progressivement réalisée par la SNCB, et qui est basée sur les principes suivants : service de trains fréquents et à horaires cadencés, relations accélérées, régulières et confortables.

Au fur et à mesure de la mise en exploitation électrique des lignes précitées, et de la fourniture du nouveau matériel électrique actuellement en construction, de nouvelles améliorations et adaptations suivront celles qui pourront déjà être appliquées à partir du mois d'octobre prochain, pour atteindre leur plein épanouissement au cours de l'année 1957.

Nos lecteurs trouveront ci-dessous un aperçu des améliorations prévues.

Améliorations dans le service des trains de voyageurs.

A. Lignes électrifiées.

Ligne 36 : Bruxelles - Liège.

A partir du 2 octobre prochain, cette ligne sera parcourue chaque heure par un train direct et un train semi-direct. Le train direct fera arrêt à Louvain aux heures creuses.

Les temps de parcours Bruxelles-Nord - Liège seront respectivement de 59 minutes (61 en cas d'arrêt à Louvain) pour les directs et de 75 minutes pour les semi-directs, marquant ainsi un gain de 15 à 20 minutes pour les directs et de 25 à 30 minutes pour les semi-directs.

Le service omnibus et le service d'appoint du matin et du soir continueront provisoirement à s'effectuer par train vapeur ou autorail entre Louvain et Liège; ils seront agencés rationnellement aux gares de coïncidence.

Les trains directs constitueront le prolongement des trains directs actuels Ostende-Bruxelles et vice-versa.

Au fur et à mesure de la mise en ligne de nouvelles automotrices, locomotives électriques et voitures à chauffage électrique, les trains vapeur et les autorails seront remplacés par des trains électriques.

Au 3 juin 1956, tous les trains seront assurés en traction électrique. Toutefois, ce n'est qu'en juin 1957 lorsque les automotrices rapides 140 km/h auront été fournies, que le service sera définitivement fixé. A ce moment, le temps de parcours des trains directs Bruxelles-Nord - Liège ne sera plus que de 54 minutes; celui d'Ostende-Liège d'un peu plus de deux heures, compte tenu du temps nécessaire à la traversée de la jonction.

Lignes 50, 51 et 51bis : Bruxelles-Ostende, Blankenberge, Knokke.

Au 2 octobre prochain, les trains directs de la ligne Ostende-Bruxelles seront soudés aux trains directs Bruxelles-Liège.

Entre Bruges et Blankenberge et entre Bruges et Knokke, un service horaire, assuré entièrement par automotrice, remplacera le service hybride actuel assuré au moyen de trains électriques, trains vapeur et autorails.

A partir du 3 juin 1956, c'est-à-dire après fourniture complète des automotrices 120 km/h, les trains directs de l'heure sur le parcours Liège-Ostende seront à quelques exceptions près assurés exclusivement en automotrices.

A la demi-heure s'intercalera un train Bruxelles-Littoral desservi par deux automotrices jumelées qui se scinderont à Bruges : une automotrice continuera vers Knokke, l'autre vers Blankenberge. Au retour, les deux trains seront réunis à Bruges en un seul à destination de Bruxelles.

Ainsi, il y aura alors une relation toute les demi-heures entre Bruxelles - Gand - Bruges.

Enfin, en juin 1957, la mise en ligne des automotrices rapides 140 km/h permettra d'effectuer le trajet Bruxelles-Ostende en 66 minutes.

Ligne 161/162 : Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Ligne 139 : Ottignies - Wavre - Louvain.

L'électrification de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg sera achevée pour octobre 1956, en ce qui concerne le service des voyageurs.

Cependant, le tronçon Bruxelles-Ottignies avec antenne jusqu'à Wavre pourra être exploitée électriquement vers la fin de l'année 1955 par trains omnibus effectuant le trajet Bruxelles-Wavre toutes les heures sans transbordement à Ottignies. Le gain réalisé sur l'horaire actuel sera de 12 minutes.

Aux heures de pointe, ce service sera complété par des trains semi-directs Bruxelles-Ottignies-Wavre.

Le cadencement absolu sur toute la ligne 139 ne pourra cependant avoir lieu qu'en octobre 1956 lors de l'instauration du service électrique sur la ligne 161/162.

Ligne 53 : Louvain - Malines.

La gare de Malines doit être profondément modifiée et modernisée. Ce n'est qu'après l'achèvement des travaux qui commenceront encore cette année que les voies pourront y être électrifiées. Pendant toute la durée des travaux, les trains de voyageurs Louvain-Malines continueront à être assurés à la vapeur.

B. Lignes non électrifiées.

Les améliorations suivantes seront réalisées dès octobre prochain :

Ligne 36a : Liège - Herbesthal.

Le service des trains Liège-Herbesthal sera modifié pour être harmonisé avec le service électrique Bruxelles-Liège. Un train par heure, alternativement semi-direct et omnibus, sera axé sur les trains directs de la ligne Liège-Bruxelles. Aux heures de pointe, le service sera renforcé : il circulera alors deux trains par heure, l'un semi-direct, l'autre omnibus.

Indépendamment des 6 trains internationaux réguliers de chaque sens et qui desservent Verviers, trois relations directes Verviers-Bruxelles subsisteront dans chaque sens en service intérieur.

Ligne 21 : Landen - Hasselt.

Un service d'autorails reliera Landen à Hasselt toutes les heures. Les trains seront alternativement semi-directs et omnibus. Ils seront en correspondance immédiate à Landen avec les trains semi-directs vers Bruxelles et Liège.

Ligne 127 : Landen - Statte.

Un service en autorails, axé à Landen sur les trains semi-directs de la ligne 36, fonctionnera toutes les deux heures. Il sera renforcé aux heures de pointe.

Ligne 125-130 : Liège - Namur - Charleroi.

Un service de trains semi-directs circulant toutes les deux heures fonctionnera à longueur de journée. Le service deviendra horaire aux heures de pointe. Ces trains seront en correspondance à Liège avec les trains de la ligne 36 et à Charleroi avec ceux de la ligne 124. La plupart des trains semi-directs seront remorqués par locomotives Diesel. L'adoption de ce nouveau mode de traction permettra de réaliser un gain de 8 minutes sur le parcours Liège-Charleroi.

Au début, les horaires des trains semi-directs ne seront pas cadencés, en raison des correspondances qui doivent être assurées à Namur. Toutefois, dès l'électrification de Bruxelles - Luxembourg en octobre 1956, le cadencement sera réalisé sur la ligne Liège-Charleroi.

Ligne 96 : Bruxelles - Mons.

Les horaires seront accélérés de manière à ramener le temps de trajet Bruxelles-Mons à 48 minutes pour les 14 trains remorqués par locomotives Diesel électriques et à 50 minutes pour les trains vapeur. L'accélération de ces derniers sera possible en affectant à la remorque des trains lourds des locomotives du type 1, devenant disponibles par l'électrification de la ligne 36.

M. GUILLAUME
President de l'ABAC
17, Rue de Robiano, Tervuren



Drukwerk

