



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.

74697

N° 41

REPRODUCTION SOUHAITÉE

12 octobre 1955

L'exploitation de la ligne électrique Bruxelles-Liège.

Bien que le service électrique sur la ligne Bruxelles-Liège ne fonctionne que depuis le 2 octobre, il est utile, croyons-nous, de faire le point et d'informer nos lecteurs des premières conclusions que la SNCB a pu tirer du nouveau régime en vigueur depuis le 2 octobre.

Le remplacement, du jour au lendemain, d'un système de traction vapeur par un autre mode de traction (électrique), et la réorganisation profonde du service par la mise en marche de trains à cadence plus fréquente et plus rapide, posent évidemment plusieurs problèmes importants, nécessitant quelques adaptations inévitables. Ce phénomène, inhérent à toute période de rodage, se reproduit dans toutes les situations similaires aussi bien sur les réseaux étrangers qu'en Belgique.

Il y a d'abord le problème de la répartition de la clientèle entre les nouveaux trains circulant selon des horaires qui ont subi des changements notables. Les services d'exploitation de la SNCB qui doivent dresser ces horaires de longs mois à l'avance, ne peuvent que supputer la répartition des voyageurs dans le nouveau service, quitte à suivre avec une attention extrême et dès le premier jour, la façon dont cette répartition s'effectue en pratique, et à prendre, avec toute la diligence voulue, les mesures d'adaptation nécessaires.

C'est ainsi que le mouvement des voyageurs du 3 octobre a montré la nécessité de renforcer la composition de quelques trains de pointe du matin et du soir, et notamment les trains partant de Liège vers Bruxelles à 6 h.30 et 7 h. du matin, et ceux partant de Bruxelles-Nord vers Liège à 17 h.20 et 17 h.45. Dès le lendemain, (4 octobre) trois de ces trains ont été renforcés de deux voitures; le quatrième l'a été à partir du 7 octobre.

Cependant, pour obtenir encore un meilleur équilibre dans la répartition des voyageurs et donner aux Tirlemontois une desserte nouvelle, il a été décidé de faire arrêter à Tirlemont

le train direct 1338 - Bruxelles-Nord, départ 17 h.35 vers Hasselt, via Landen.

Il est probable que, pendant quelques semaines encore, la distribution des voyageurs entre les différents trains qui leur sont offerts, subira quelques changements avant de se stabiliser lorsqu'ils auront adapté leurs déplacements aux nouveaux horaires. Les services d'exploitation de la SNCB continueront à suivre cette adaptation avec toute l'attention voulue, et prendront des mesures en conséquence.

Un autre problème, pour lequel la SNCB demande la compréhension et l'indulgence du public, est celui des retards qui ont marqué la circulation des trains pendant les premiers jours du nouveau service. Certains de ces retards ont été occasionnés par deux accidents techniques imprévisibles : le déraillement d'une locomotive électrique en gare de Liège-Guillemins, le jeudi 6 octobre, et un train en détresse près de Neerwinden dans la matinée du vendredi. Ces deux incidents ont entravé la circulation de nombreux trains sur la ligne 36, sans que le public puisse toujours se rendre compte des causes et surtout des conséquences de pareils événements.

En plus de ce qui vient d'être signalé, il subsiste quelques causes de retards sur le trajet de Bruxelles-Liège, empêchant provisoirement certains trains de respecter l'horaire standard prévu. N'oublions pas, en effet, que les horaires prévoyant un temps de parcours d'une heure, ont été dressés par les services techniques de la SNCB pour une exploitation normale, sur une ligne complètement en ordre et après une période inévitable de rodage.

Or, malgré toute la diligence apportée par la Société pour terminer à temps voulu les importants travaux nécessités par l'électrification de la ligne 36, la construction d'un passage sous voies à Lovenjoul impose encore un ralentissement et, partant, une perte de temps, qui pourra prochainement être supprimée.

D'autre part, les conducteurs des locomotives électriques ont besoin de quelque adaptation sur ce parcours nouveau pour eux, qui doit - ne l'oublions pas - être effectué à la moyenne élevée de 100 km à l'heure et qui présente, notamment, les difficultés tout à fait particulières de la montée et de la descente du plan incliné d'Ans.

Soucieuse de la sécurité des voyageurs autant que du respect des horaires rapides qu'elle a élaborés, la SNCB suit de près le "rodage" du nouveau service électrique sur la ligne 36, de manière à arriver, dans le plus bref délai, à une organisation parfaite qui donnera toute satisfaction à sa nombreuse clientèle.

Elle espère que celle-ci ne lui refusera pas, pendant cette période initiale d'adaptation, sa bienveillante compréhension.

M. GUILAUME
Président de l'ABAC
17, Rue de Robiano, Terwieren

IMPRESSES
8

