

CFR

pari pour l'avenir

(B)

Bulletin
de la Direction Commerciale
des Chemins de fer
belges

284 MARS

Publication
mensuelle
sauf les
1^{er}, 4^{er}, 7^{er}, 8^{er}
et 10^{er} mois

5000 NAMUR 1

P.P.I.

7

45

Numéro spécial
de la revue
INFORMATIONS SNCB





Numéro spécial
de la revue
INFORMATIONS SNCB



TGV



La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:
F. Leboutte - Bruxelles

Rédaction:
Rue Ravenstein, 36, bte 7
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 62 40, poste 22135
Conception: P. Funken - Bruxelles
Impr.: Hoorens Printing - Kortrijk-Heule

Membre **fppb**

La SNCB et la SNCV lancent le 3 juin prochain une nouvelle offre en transport de voyageurs, un système global de transports qui combine la restructuration du schéma ferroviaire et la coordination étroite entre les services de trains et d'autobus.

La presse a déjà, à maintes reprises dans le courant de 1983, évoqué cette réorganisation de l'offre, connue par ailleurs sous le vocable "plan de restructuration", pour en souligner des aspects, annoncer certaines lignes directrices, présenter ce que d'aucuns voient comme des inconvénients. Ces informations, généralement fractionnées, se fondaient dans un premier temps sur des données qui n'avaient aucun caractère définitif. Aujourd'hui, le plan est arrêté, prêt à la mise en œuvre. Nous pouvons le présenter dans sa totalité, tel que les usagers le découvriront le 3 juin.

pari pour l'avenir



Ce numéro spécial de notre revue est consacré à cet événement.

Il n'entend pas donner tous les détails. Je veux dire par là que vous n'y trouverez pas les horaires complets de tous les trains et de tous les autobus de la nouvelle grille. Vous découvrirez en tout cas, au fil des pages, les raisons de cette réforme, sa teneur et les objectifs que les deux sociétés de transport en commun se sont fixés pour offrir à leur clientèle un service performant, adapté aux besoins de l'époque et conforme à la réalité économique.

Ainsi commence une vaste campagne d'information. Qui se poursuivra sous des formes multiples. Sans doute n'avons-nous jamais réalisé pareil effort de communication. Il est vrai que la réussite de la nouvelle offre dépend d'une information appropriée de l'opinion publique. De même, le dialogue avec les usagers revêt une importance capitale. Nous sommes prêts à l'engager, dans un esprit positif, afin que le transport en commun réponde, comme il se doit, aux besoins de la collectivité. Nous faisons un pari pour l'avenir. Et cet avenir ne doit pas être seulement celui des exploitants des transports en commun, mais aussi celui de toute la population.

F. DE HAECK
Directeur commercial SNCB

le changement, pourquoi?

3 juin 1984 : grand changement.

Dès l'aube, la SNCB et la SNCV entrent dans une nouvelle époque du transport en commun entre localités.

Ce changement, la SNCB le préparait depuis plusieurs années, sans vraiment parvenir à rencontrer tous les desiderata. Dans des circonstances normales, elle aurait pu peut-être en différer l'application à 1985, au moment où la Belgique se souviendra qu'elle possède un réseau de chemins de fer depuis un siècle et demi. Mais ce n'était pas possible. Nous en comprendrons la raison en explorant l'histoire (récente) et les chiffres.

Le tournant des années 60

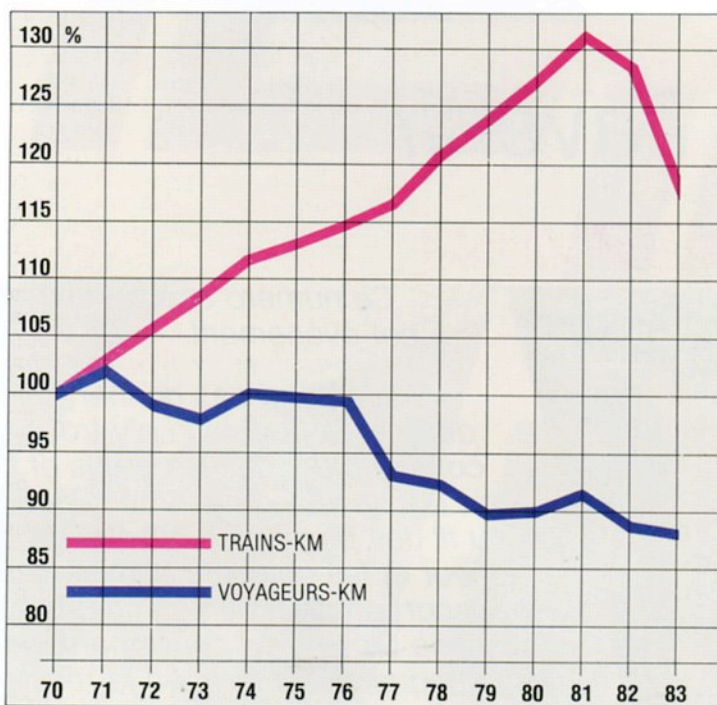
Au cours des années 60, les "golden sixties", l'économie se développe rapidement. Et le niveau de vie va de pair. Le monde industrialisé change d'habitudes. L'emploi se concentre davantage dans les agglomérations, mais les gens, de plus en plus, préfèrent aller habiter au grand air. L'habitat se disperse comme jamais; les villes voient s'étendre autour d'elles des ceintures-dortoirs. En fait, l'emploi change aussi en profondeur: le secteur tertiaire explose véritablement; il appelle chaque jour un personnel croissant dans les grands centres administratifs et commerciaux.

Puisqu'on ne travaille plus forcément près du domicile, il faut bien se déplacer davantage. Un facteur facilite, accélère cette évolution: le boom de l'automobile. C'est un phénomène bouleversant. Et si profond que la croissance de ce secteur industriel continue après 1975, comme si l'économie n'était pas en crise. Les statistiques sont parlantes. En 1970, les Belges possédaient 2 millions de voitures privées (ne comptons pas les véhicules utilitaires et les motos). En 1975, ils en ont déjà 600.000 de plus. Et en 1979, malgré la récession économique - et la crise pétrolière - nous franchissons la barre de 3 millions. Aujourd'hui, il existe en moyenne une voiture pour trois habitants; le parc automobile belge a augmenté de près d'un quart depuis le début de la crise économique. Si toutes les voitures du pays prenaient la route en même temps, elles formeraient, pare-choc contre pare-choc, un ruban de 15.000 kilomètres.

Pour les transports en commun, cette évolution est lourde de conséquences. Très tôt, afin de ne pas perdre de terrain, chemins de fer et vicinaux lancent des programmes de modernisation. La SNCB électrifie ses lignes, tranche par tranche. Elle en profite pour renouveler la voie, les bâtiments, la signalisation... A chaque fois que le courant passe dans une caténaire neuve, le chemin de fer augmente son offre: il propose, sur la ligne électrifiée, plus de trains, et de meilleurs trains. Car en même temps, il achète un matériel roulant à la hauteur de l'époque.

Chiffrons la tendance. Et prenons pour étalon le train-kilomètre, c'est-à-dire 1 kilomètre parcouru par 1 train. Partant de 58,3 millions de trains-kilomètres en 1970, la SNCB en arrive à 74,6 en 1982, presque 30% de plus. L'offre accrue amène localement un peu plus de voyageurs. Mais le trafic total évolue en sens inverse: grosso modo un dixième de moins au cours de la même période. Si bien que dès 83, l'offre est ramenée à de plus justes dimensions.

La SNCV fait des efforts comparables. Comme le chemin de fer, elle augmente son offre en quantité et en qualité. Elle passe de 109 à 117 millions de bus-kilomètres en une dizaine d'années. Mais la fréquentation de ses lignes diminue globalement dans les mêmes proportions qu'au chemin de fer.



Nous pouvons invoquer la crise économique pour expliquer ce phénomène: la régression de l'emploi a diminué sensiblement le besoin de mobilité des travailleurs. L'argument se justifie si l'on veut bien observer que le recul affecte la catégorie des abonnés sociaux davantage que celle des voyageurs munis d'un billet.

Il ne faut pourtant pas s'en tenir là. Le transport en commun souffre aussi de ne pouvoir soutenir, dans sa structure traditionnelle, l'incontestable concurrence du transport individuel. Celui-ci a évolué en quantité, bien entendu, mais aussi en diversité: les accords de co-voiturage, encouragés depuis la première crise pétrolière, en sont l'exemple le plus frappant.

Le virage des années 80

Comme n'importe quelle société, la SNCB et la SNCV cherchent à réali-

ser l'équilibre entre le coût d'exploitation de leurs réseaux et les recettes qu'elles peuvent en tirer.

La première source de recettes se trouve aux guichets des gares ou auprès des chauffeurs de bus. La deuxième, c'est l'Etat, qui compense les charges non couvertes du fait des avantages accordés à des catégories déterminées de voyageurs dans le cadre de sa politique sociale. Il s'agit notamment de réductions qui peuvent aller jusqu'à la gratuité du transport.

Les augmentations de tarifs ont pour but d'adapter les recettes à l'évolution du coût de la vie. Elles ne sont d'ailleurs décidées et appliquées que lorsque la commission des prix du Ministère des Affaires économiques a rendu un avis à leur propos. A trafic égal, les majorations devraient permettre aux sociétés de transport en

voirs spéciaux, place les sociétés de transport en commun dans une situation de contrainte. Il prévoit que la compensation des charges de service public devra désormais diminuer de 1% par an, à francs constants. Et il précise que ces sociétés doivent, dès 1983, réaliser l'équilibre de leur compte d'exploitation.

Cela veut dire, en pratique, que pour une compensation de 1 milliard versée en 83, compte tenu d'un taux d'inflation de 7%, on en arrive en 84 à une compensation de 1,0594 milliard. Si nous comparons à la croissance enregistrée depuis 1975 (qui donnerait 1,0612), nous concluons que le problème n'est pas insoluble.

Quant à l'équilibre du compte d'exploitation, il met les sociétés de transport en commun dans l'obligation de réorganiser leur activité, autrement dit de modifier leur train de vie.

La mesure est très dure pour la SNCB. Les chemins de fer possèdent un autre secteur d'activité, le transport de marchandises. Celui-ci souffre aussi, frappé de plein fouet par l'effondrement conjoncturel qui semble se prolonger. Il est lui-même en voie de réorganisation, pour des raisons similaires.

Les chemins de fer vicinaux, de leur côté, ne reçoivent d'interventions de l'Etat que depuis 1972. Les montants n'ont cessé de progresser depuis lors, même si la SNCV reste, d'entre toutes les sociétés de transport en commun, celle qui a le taux de couverture le moins bas (son rapport recettes/charges est un peu supérieur à celui des autres sociétés). Quoiqu'il en soit, les services vicinaux sont également très touchés par la décision du pouvoir, et doivent réagir en conséquence.

Une thérapeutique de choc

La SNCB a donc élaboré une thérapeutique de choc, à laquelle la SNCV s'est ensuite associée. Elle a mis au point un schéma de trafic nouveau qui vise à diminuer les coûts en augmentant les recettes. On l'appelle Plan IC/IR. Une double règle a présidé à la conception du projet: procurer à la grande majorité des avantages de confort et de régularité, tout en ne modifiant les habitudes que d'un nombre limité d'usagers.

Il faut voir dans ce plan un excellent point de départ pour un nouvel essor des transports en commun dans une conjoncture plus souriante. Les contraintes étant imminentes, il était exclu d'en ajourner encore l'application.

En agissant dès le 3 juin, la SNCB et la SNCV espèrent relancer le trafic, dans l'intérêt de leur clientèle, qui profitera d'améliorations incontestables, et dans celui de la collectivité qui, à terme, supportera une charge moins lourde pour jouir d'un système de transports publics plus performant.

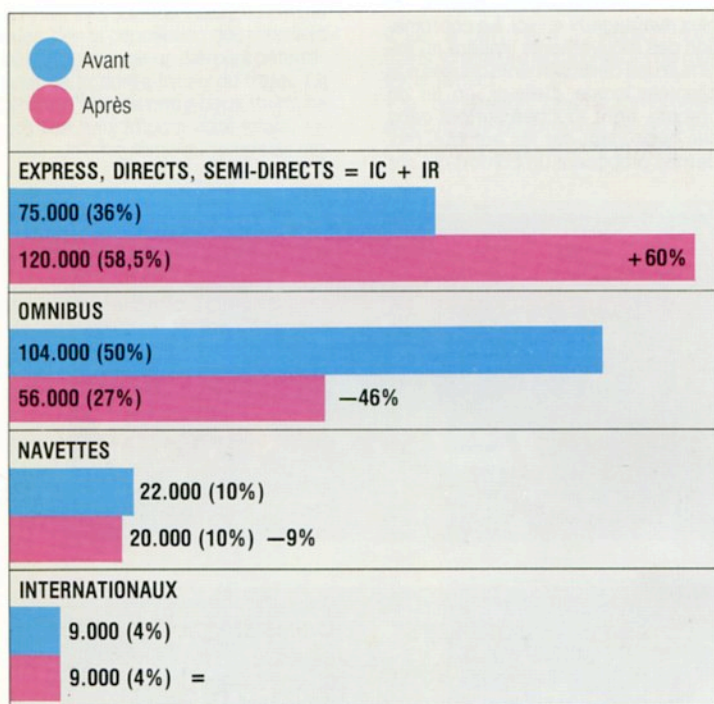
le changement, comment?

Pour mesurer le changement avec quelque clarté, reprenons notre étalon, le train-kilomètre.

Jusqu'au 2 juin, la SNCB propose une enveloppe globale de 210.000 trains-kilomètres les jours ouvrables, 139.000 le samedi et 120.000 le dimanche, soit un total de 68,5 millions pour l'année.

A partir du 3 juin, avec une enveloppe comparable en semaine et un peu supérieure le week-end, l'offre totale atteindra au moins le même niveau.

Cette constatation enregistrée, nos lecteurs se demanderont, en toute logique, comment la SNCB arrive à une telle offre alors qu'un peu partout, on parle de "suppressions". La réponse est simple: c'est de "glissements" qu'il faudrait parler.



Le coût d'un train dépend notamment de son régime de vitesse. Un omnibus, par exemple, consomme plus qu'un train semi-direct parce qu'il s'arrête - et donc redémarre - plus souvent. Il "consomme" plus de personnel, dans des prestations plus longues. Il brûle plus d'énergie, tout comme une voiture privée le fait en ville par comparaison avec un trajet sur autoroute.

On se fera une idée plus précise de la chose quand on saura qu'une locomotive diesel, pour mettre en mouvement une charge minimale de 200 tonnes (son propre poids et celui du matériel remorqué), consomme en moyenne plus de 3 kilos de carburant par kilomètre parcouru. Si l'on veut bien comparer avec la voiture particulière, on conviendra que même en roulant "à l'économie", la différence

entre omnibus et direct chiffre ! Et ce n'est qu'un élément.

Tous les composants du coût étant pris en compte, le chemin de fer sait que lorsqu'il transporte deux voyageurs en omnibus, il pourrait, pour le même prix, transporter trois voyageurs en direct.

Pour ne pas réduire l'enveloppe kilométrique mais comprimer quand-même le coût total, la SNCB a donc choisi d'accélérer un certain nombre de ses trains lents. Ce qui donne trois résultats :

- une augmentation de 60% de la catégorie des trains rapides (c'est-à-dire autres que les omnibus);
- un gain de temps de 25% sur le trajet des trains accélérés;
- et la disparition des grilles-horaires d'un certain nombre de points d'arrêt.

Pour ne pas priver de transport public les usagers touchés par le troisième résultat, la SNCB a négocié une "alternative" avec la SNCV: l'organisation de services routiers efficaces en direction des gares IC/IR les plus proches.

La SNCV mettra donc en service des autobus supplémentaires, qui se substitueront aux dessertes ferroviaires et donneront, dans les gares IC/IR, correspondance immédiate avec des trains rapides. Elle ajoutera ainsi à son offre actuelle 9 millions de bus-kilomètres par an. Et elle en profitera pour étendre à tous ses services les mêmes efforts de coordination avec les services ferroviaires.

Nous pouvons donc résumer comme suit les grandes idées sur lesquelles repose le nouveau dispositif:

- potentiel de transport au moins égal, sinon accru;
- mise en ligne de trains rapides plus nombreux;
- transfert au réseau d'autobus de la SNCV d'une minorité de clients locaux des chemins de fer;
- meilleure coordination des services ferroviaires et vicinaux.

L'offre globale coordonnée des deux sociétés nationales de transport en commun correspond davantage à l'attente de la collectivité. Car c'est bien d'un système de transport public que le voyageur entend disposer, même si les moyens mis en œuvre diffèrent et si la gestion des uns et des autres est assurée par des sociétés distinctes.

Systématisation

Le changement le plus évident apparaîtra du côté ferroviaire. La SNCB va en effet donner à l'organisation de son trafic un caractère systématique, qui rompt avec la règle ancienne. Il ne s'agit pas d'une volonté gratuite: la systématization facilitera la poursuite de l'un des objectifs: la compression des coûts.

Dans la pratique, l'organisation, plus rigoureuse, suivra désormais trois principes: cadencement horaire,

identité d'itinéraire, optimisation des temps de trajet.

"Cadencement horaire" signifie que dans chaque gare un train partira toutes les heures pour telle destination, et toujours à la même minute. Si le premier train pour Liège démarre à 6h30, les suivants s'ébranleront à l'heure 30 pendant toute la journée. Facile à retenir...

"Identité d'itinéraire", cela va un peu dans le même sens. Toute la journée, un train déterminé s'arrêtera aux mêmes endroits, rigoureusement. Plus besoin de se demander "est-ce un direct, un semi-direct? Fait-il arrêt à Waremme?". Nous saurons à présent que le train A, à l'heure 30, brûle Waremme, tandis que le B, à l'heure juste, y marque un arrêt.

"Optimisation des temps de trajet" revient à dire: réduction des délais de correspondance. Beaucoup de voyageurs redoutent le temps mort entre deux trains. On les comprend. Les "fabricants" d'horaires ont cherché à réduire autant que possible ces attentes, pour accélérer le voyage de bout en bout. Le train devient donc plus attrayant.

Des trains cadencés

Partant de ces principes, la nouvelle offre comprend trois types de trains "cadencés": IC, IR et L. Il s'agit de trains du service intérieur qui, de petites exceptions près, ne franchissent pas nos frontières.

Les trains IC, Intercity, relient entre elles 63 gares importantes, à une moyenne horaire de 85 kilomètres.

Les trains IR, Interrégionaux, desservent 92 gares (dont 33 également touchées par des trains IC), en majorité plus modestes que les précédentes. Ils s'arrêtent plus souvent, et leur moyenne s'établit à 65 km/h.

Les trains L, omnibus, assurent le trafic plus diffus, comme avant le 3 juin. Comme... non, pas vraiment. La SNCB a dû définir trois critères, trois seuils en-dessous desquels un service de ce type n'est plus justifiable.

Un point d'arrêt mérite la desserte si 200 voyageurs y prennent le train en une journée. Une ligne - ou section de ligne - peut être raisonnablement desservie si la fréquentation y atteint 50 voyageurs par kilomètre. Autre méthode de calcul pour une ligne: on dira qu'elle mérite d'être desservie si elle comptabilise 1.000 voyageurs-kilomètres par kilomètre; autrement dit, un observateur installé le long de la ligne doit, entre 0 heure et minuit, voir passer devant lui au moins 1.000 voyageurs.

Ces normes ont toutefois été appliquées avec souplesse, pour tenir compte de certaines situations locales spécifiques. Et si une solution défendable n'a pu être mise au point, un service de bus est instauré en alternative au train.

Pour bien marquer le changement, les matériels roulants nouveaux (les plus récents) assureront le service

IC/IR. Progressivement, le vert traditionnel des voitures (comme l'orange et gris des automotrices quadruples) se muera en bordeaux. La couleur des grands crus deviendra ainsi, à terme, le signe distinctif du service intérieur. A terme, bien sûr: le matériel ne rentrera pas systématiquement en atelier pour changer de livrée: il le fera au fil des grandes révisions. Et pour se distinguer plus encore dans l'ensemble, les trains IC/IR porteront sur leurs flancs des plaques au monogramme du système.

Le haut de gamme

Nous donnons en fin de revue la liste des relations IC et IR, le haut de gamme du trafic ferroviaire intérieur. Les lecteurs pourront visualiser les itinéraires en consultant la carte insérée dans la revue.

La place manquerait pour énumérer, avec les remarques utiles, les services L, de desserte locale, et pour en montrer le tracé géographique. Pour aider nos lecteurs touchés par une suppression de service, nous donnerons, toujours dans les dernières pages, la liste des autobus alternatifs.

A ceux que la chose intéresse, signalons que l'indicateur des trains - le nouvel indicateur, dans une forme remodelée, comme nous le verrons plus loin - paraîtra au mois de mai. Des campagnes d'information se succéderont dans la presse - quotidiens, périodiques, journaux toutes-boîtes - et dans les gares mêmes à l'approche du mois de juin.

Des trains hors cadence

Le service national ne se limite pas

aux trois catégories de trains décrites jusqu'ici. Restent encore deux types de trains, également du service intérieur: les trains P et T.

La lettre P, comme Pointe, désigne les trains qui viennent en renfort dans des plages horaires précises, pour répondre au besoin de mobilité des travailleurs et des étudiants. L'offre est sensiblement la même que jusqu'au 2 juin. Elle a été un peu adaptée là où les services IC et IR, se superposant, remplissent déjà une partie de la fonction des trains P.

T évoque Tourisme. Il s'agit là de trains de loisirs, saisonniers par définition, qui convergent surtout vers le littoral et l'Ardenne. Pas question de cadence horaire pour eux: ils correspondent à une autre demande et circulent tôt le matin et tard le soir, surtout le week-end, à la bonne saison.

Viennent enfin les trains internationaux qui, en principe, n'ont rien à voir avec la refonte du dispositif, et continuent à rouler comme avant. Cinq d'entre eux font pourtant exception. Celui pour Amsterdam, qui coïncide avec le train IC A de Bruxelles à Anvers. Les deux trains pour Cologne, au départ d'Ostende et d'Anvers (dans l'avenir), qui prolongeront toutes les deux heures les deux trains IC B et D. Et ceux qui relient Bruxelles et Anvers à Lille, toutes les deux heures également, par prolongation des services IC C et M.

Visuellement, les trains internationaux se distingueront des trains intérieurs par leur couleur orange s'ils roulent de jour, bleue dans le cas des trains de nuit TEN. Cela, comme pour le bordeaux, se fera progressivement.

Des bus nouveaux

La SNCB va supprimer 238 arrêts dans la catégorie des trains L. A ces 238 points, plus aucun train ne s'arrêtera. La mesure touchera moins de 3% de la clientèle. Mais ces voyageurs ne seront pas abandonnés pour autant. La SNCV leur proposera une alternative intéressante. Elle mettra en service 118 autobus supplémentaires qui dirigeront leurs passagers vers les gares IC/IR le plus proches.

Là, les usagers trouveront des correspondances efficaces avec des trains plus rapides qu'auparavant, qui les emmèneront à destination la plupart du temps sans que la durée totale de leur déplacement ait été allongée. Et de même au retour.

Les autobus assureront ainsi le complément logique et indispensable à un schéma ferroviaire plus rigoureux et plus avantageux en soi. La coordination des mouvements limitera au minimum les désagréments causés à la clientèle locale. Celle-ci, en fin de compte, sera touchée surtout dans ses habitudes; car les autobus modernes proposent un confort qui n'a



rien à envier à celui du train; et dans beaucoup de cas, un arrêt de bus alternatif pourrait bien se trouver plus près du domicile que l'était la gare.

le changement, pari pour l'avenir



Le nouveau dispositif SNCB/SNCV présente pour la clientèle des points réellement positifs.

Il améliore la vitesse des déplacements, grâce à des trains plus rapides et des correspondances optimales. La catégorie des trains rapides voit son potentiel kilométrique s'accroître de 60%. Quelque 20% des trajets ferroviaires sont accélérés d'un quart de leur temps de parcours, par glissement d'une catégorie à l'autre. Si bien qu'au total, plus de 61% des trains du service intérieur conduiront leurs passagers à une vitesse commerciale de plus de 65 km/h. Et l'on pourrait y ajouter les trains P, également rapides, ce qui nous mènerait à 71% ! Les correspondances ont été vues, dès la conception des premiers horaires, comme un élément déterminant de la durée totale du trajet. Le temps d'attente entre deux trains ne doit pas, sauf impossibilité totale, excéder un cinquième du temps de tra-

jet de bout en bout. Et plus la fraction diminue, plus le produit gagne en qualité.

Il favorise la régularité, par la rigueur des mouvements et une conception des arrêts basée sur la prévention des encombrements. Stationner en gare 3 minutes plutôt que 2 n'empêchera pas les trains de réaliser leur moyenne. La mesure doit au contraire avoir deux effets bénéfiques : garantir les correspondances promises et éviter les retards qui, rebondissant en cascade d'un train à l'autre, en arrivent à désorganiser toute une tranche de trafic. C'est, pour tout dire, une plus grande souplesse d'action qui portera ainsi ses fruits.

Il fait la part belle au confort. Les trains IC et IR se composeront du matériel récent :

- la génération des automotrices électriques quadruples et doubles construites depuis 1975 et 1982 ;

- les voitures M4, livrées depuis 1979 ;
- du matériel roulant - automotrices électriques et voitures en traction diesel - acheté dans les années 60 et passé entretemps par une cure de rajeunissement ;
- sans oublier les autobus fraîchement sortis des ateliers de montage et dotés, bien entendu, des tout derniers perfectionnements.

Cette offre sera réalisée dans une combinaison de moyens de transport reconnus comme les plus sûrs d'entre tous.

Ajoutons que la SNCB a en projet, cette année et les suivantes, d'importants travaux d'aménagement des parkings - pour deux roues et voitures - dans le voisinage des gares IR/IC. Ces travaux s'inscrivent dans une continuité : depuis plusieurs années déjà, le chemin de fer améliore l'accès aux gares et aux quais, et propose à sa clientèle des emplacements



ICIR

L'offre ferroviaire, basée sur des trains plus rapides, servira mieux une clientèle "pressée", qui ne croyait pouvoir réaliser une bonne moyenne horaire qu'au volant d'un véhicule individuel. D'autre part, elle obligera un petit nombre de clients à prendre le bus plutôt que le train. Est-ce ici une clientèle perdue? A voir. La combinaison offerte s'avérera, même pour les voyageurs dits "captifs" (c'est-à-dire ceux qui, pour des raisons diverses, n'ont pas d'autre possibilité que le transport public), aussi intéressante que le recours au train seul. Tout est mis en œuvre pour qu'il en soit ainsi.

Si, dans l'hypothèse d'un statu quo, le chemin de fer maintenait en service les gares et les kilomètres de lignes fermés au trafic à partir du 3 juin, il vivrait au-dessus de ses moyens, comme l'étudiant qui s'achèterait un ampli de deux fois 80 watts pour

écouter de la musique de fond dans sa petite chambre mansardée.

L'offre de la SNCV, particulièrement celle qui répond à l'attente des voyageurs privés de gare et de train près de leur domicile, s'inscrit tout-à-fait dans la ligne d'une complémentarité judicieuse, et témoigne clairement de



pour véhicules de plus en plus nombreux.

Ainsi, l'offre globale SNCB/SNCV trouvera sa juste place dans l'ensemble des formules développées pour répondre au besoin de mobilité. Elle permettra en tout cas de réaliser des combinaisons efficaces train/bus et transport public/transport individuel.

A chacun son créneau

La nouvelle organisation a pour objectif économique un meilleur rendement des moyens humains et matériels mis en œuvre globalement. Elle replace chaque mode de transport dans le créneau qui lui convient le mieux.

Le train, moyen de masse, circulant en site propre, est idéal pour le transport de voyageurs nombreux, entre des points relativement distants, à une vitesse moyenne élevée.

L'autobus, matériel plus léger, libre de toute contrainte d'infrastructure, convient mieux à un trafic diffus, plus proche du porte à porte, pour une clientèle plus fractionnée.

C'est qu'une automotrice double offre 250 places assises, mais que 40 personnes suffisent pour remplir raisonnablement un autobus. Et que le coût kilométrique moyen de l'autobus correspond au quart de celui du train.

Souvenons-nous que la Belgique a, tout à la fois, une haute densité de population et un habitat très éparpillé. Qu'elle se place en tête de tous les pays pour la densité du réseau ferroviaire et de son trafic aux heures de pointe. Que les distances entre les villes importantes sont en moyenne beaucoup plus courtes que dans les grands pays voisins. Et que de ce fait, le transport individuel donne les apparences d'une nette supériorité.

En fait, chaque mode de transport répond à un besoin qu'il est possible de



cerner précisément. Ses caractéristiques étant mieux utilisées, il devient plus performant. Dans une bonne répartition des tâches, la coordination de deux moyens comme le train et l'autobus engendre une offre qui répond à la fois à la revendication légitime d'un bon service public et à l'exigence d'une gestion équilibrée.

Un pari

Pour la SNCB et la SNCV, ce programme est un pari pour l'avenir.

Au temps du monopole réel, quand les transports en commun dominaient le marché, le voyageur devait s'accommoder de ce qu'on voulait bien lui proposer.

Aujourd'hui, l'usager dispose d'une bonne alternative, sa voiture. Il opte selon sa préférence, selon sa facilité, selon une certaine idée qu'il se fait des performances comparées de chaque mode de transport.

Confronté à cette réalité, à ce véritable défi, le transport en commun propose une nouvelle optique.





mieux, à l'avenir, les réalités d'un marché dans lequel ils souhaitent consolider, puis améliorer leur position.

Tout cela ne s'est pas forgé en quelques jours. Et cette volonté d'actualisation du transport en commun motivait déjà les premiers grands travaux entamés voilà plus de 10 ans. L'apparition de contraintes budgétaires précises a sans doute été le catalyseur d'une réaction plus fondamentale encore: la conception d'un service public global, unique même s'il repose sur des moyens différents, gérés par des entités distinctes.

La ligne de départ

Nous sommes donc sur une nouvelle ligne de départ. Et le voyageur - car c'est lui, en fin de compte, qui juge le produit et en fait, ou non, le succès -

pousser plus avant, si possible, la coordination de leurs services.

Au fil du temps, elles resteront ainsi à l'écoute du public, pour suivre de près les changements générateurs de besoins nouveaux. On pense ici à une généralisation des horaires variables, à des réductions nouvelles du temps de travail, voir une extension du travail à temps partiel, etc.

Elles ont certes toujours, dans le passé, adapté leur offre à des circonstances nouvelles. Elles le feront désormais d'une façon plus rigoureuse et en tirant le meilleur parti possible d'une technique mieux asservie aux réalités.

Elles ont en réserve des projets de travaux, d'investissements qui doivent améliorer encore leur compétitivité soit du point de vue technique, soit sur le plan commercial. Ces projets seront réalisés avec la prudence qui s'impose aujourd'hui. Un investissement sera utile s'il concourt à perfectionner le système, à en accroître l'efficacité, à mieux répondre à la demande du public.

Parmi les priorités, mentionnons l'électrification du réseau, à poursuivre activement sur les lignes qui seront parcourues par des trains rapides. Divers travaux d'infrastructure accompagnent toujours les électrifications. Ainsi, les passages à niveau sont au centre des préoccupations: la sécurité du trafic ferroviaire et routier dépend en partie de leur modernisation. La desserte des agglomérations importantes donnera lieu à des travaux divers, pour favoriser la fluidité des mouvements, particulièrement aux heures de pointe, et leur donner ainsi la régularité voulue. La vitesse des trains et la sécurité des voyageurs mobiliseront également les énergies. Et l'achat de matériel roulant moderne et confortable absorbera une part appréciable des crédits prévus.

La SNCV complétera son parc de véhicules d'unités de grande capacité autant que d'autres, plus petites, appelées à assurer des services mieux dimensionnés. Elle s'attachera à l'accroissement de la vitesse commerciale en créant des sites propres, en installant la télécommande des feux de signalisation routière... en usant de tous les moyens modernes disponibles.



l'optique nouvelle: un service public global, faisant usage de moyens d'une dimension appropriée.

Les projets d'achat de voitures à double étage, qui entreront à partir de 1985 dans la formation des trains P, éclairent aussi à leur manière ce pari sur l'avenir. Ces voitures permettront à la SNCB d'adapter la capacité offerte à l'évolution des besoins, de mettre mieux en concordance l'outil et l'objectif poursuivi.

La SNCV, tout en modernisant son parc traditionnel, ajoute à celui-ci des unités plus grandes et d'autres plus petites, autobus articulés, capables d'emmener presque le double d'usagers, city-bus, destinés à un public plus restreint. Ces véhicules sont-ils voués définitivement à des services déterminés? Probablement pas. Là aussi, la réponse à des demandes variables dictera des changements.

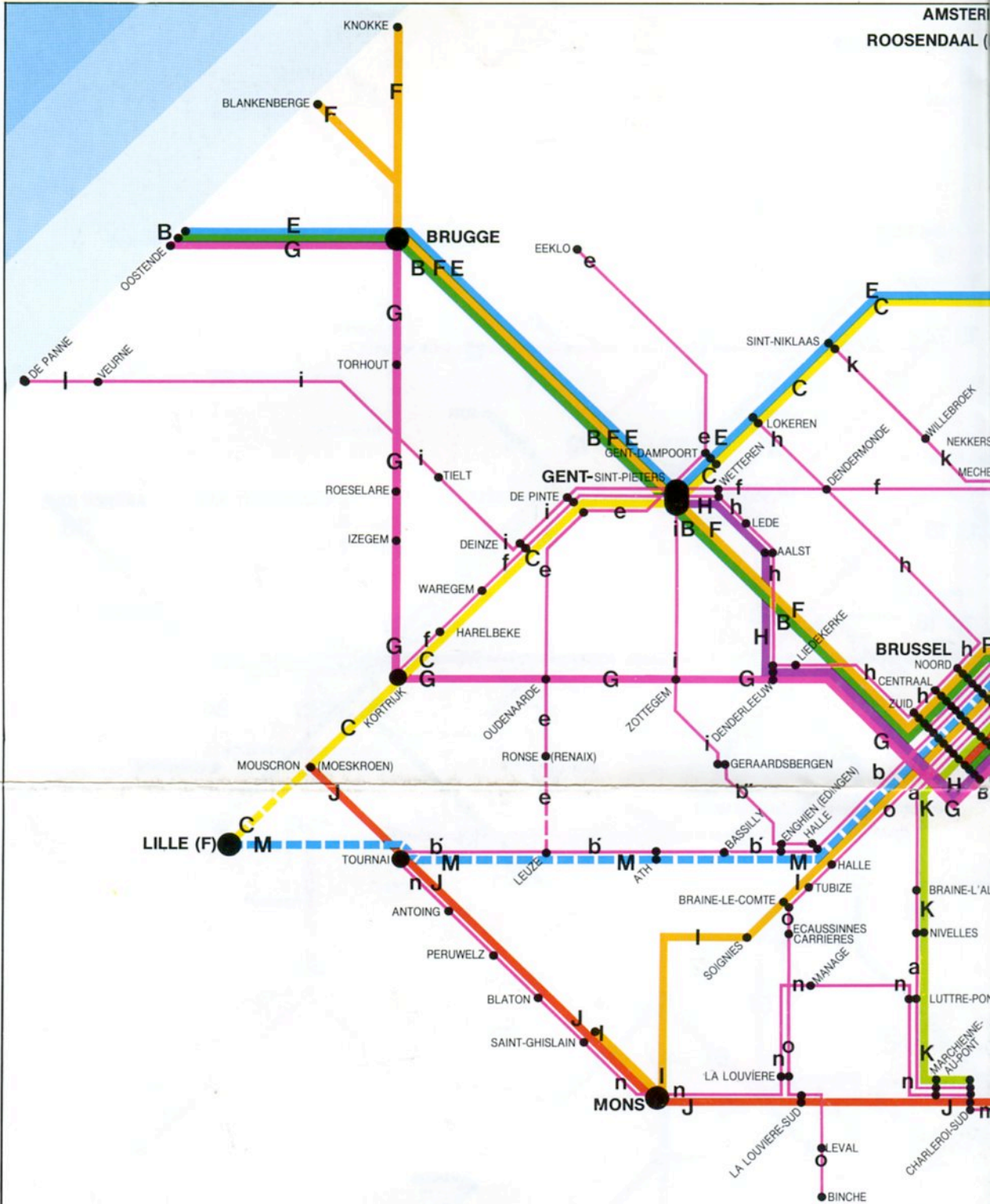
Ainsi, les exploitants des réseaux de transports publics entre localités ajoutent la souplesse à un dispositif apparemment rigide (apparence suscitée par la rigueur de l'organisation). Ils se réservent les moyens de suivre

dispose d'un certain nombre d'acquis:

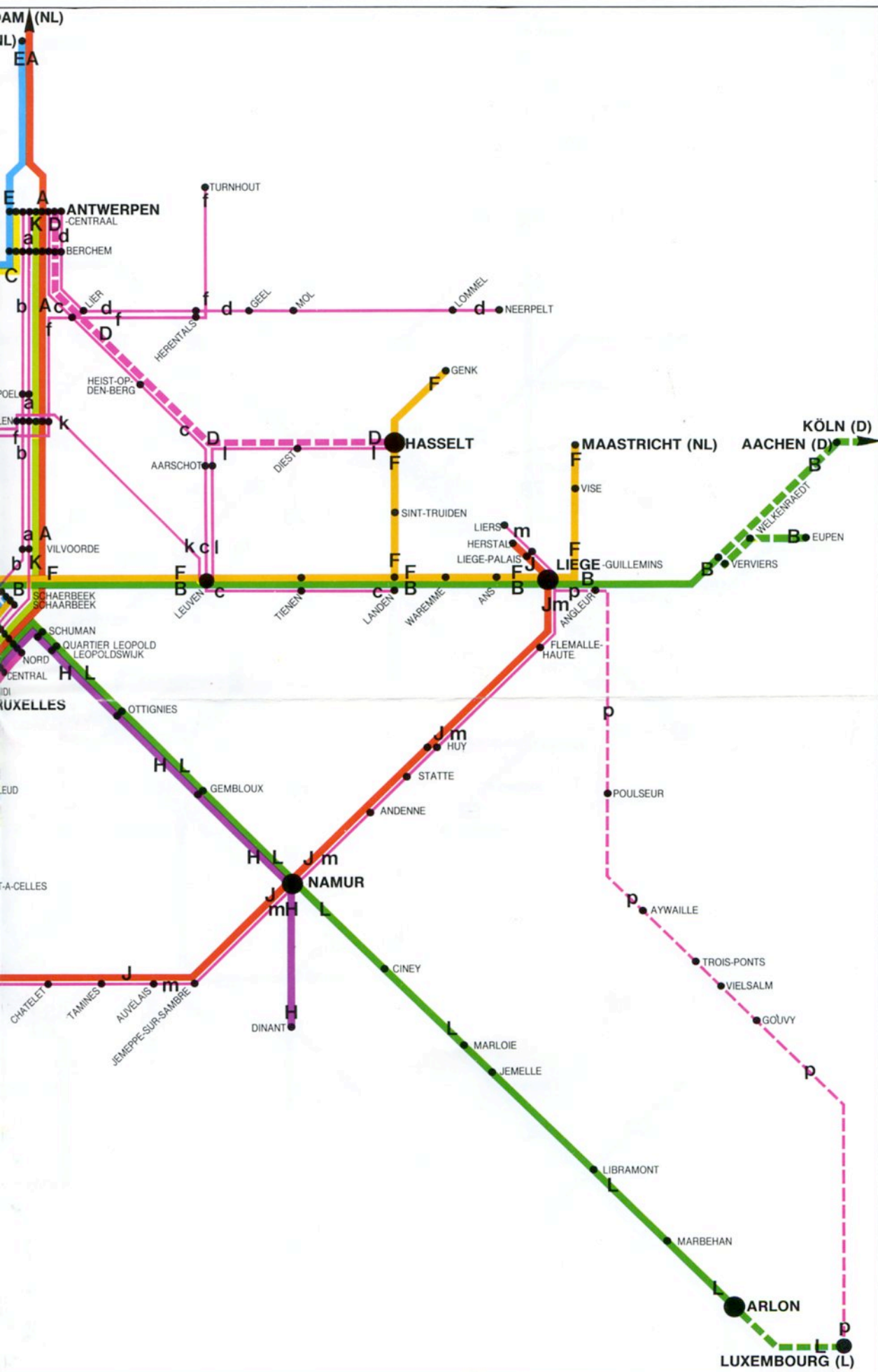
- une offre kilométrique au moins égale;
- un potentiel de trains rapides plus élevé;
- une alternative routière qui sauvegarde la vitesse d'acheminement de bout en bout;
- de meilleures garanties de régularité des services, fondées sur la rigueur et la systématisation des mouvements;
- la certitude à terme de supporter, à travers la fiscalité, une charge relativement moins lourde pour disposer d'un réseau plus performant de transports en commun.

Ces acquis, il en usera dès le 3 juin... dès demain. Après-demain n'est pas loin; la SNCB et la SNCV y sont préparées.

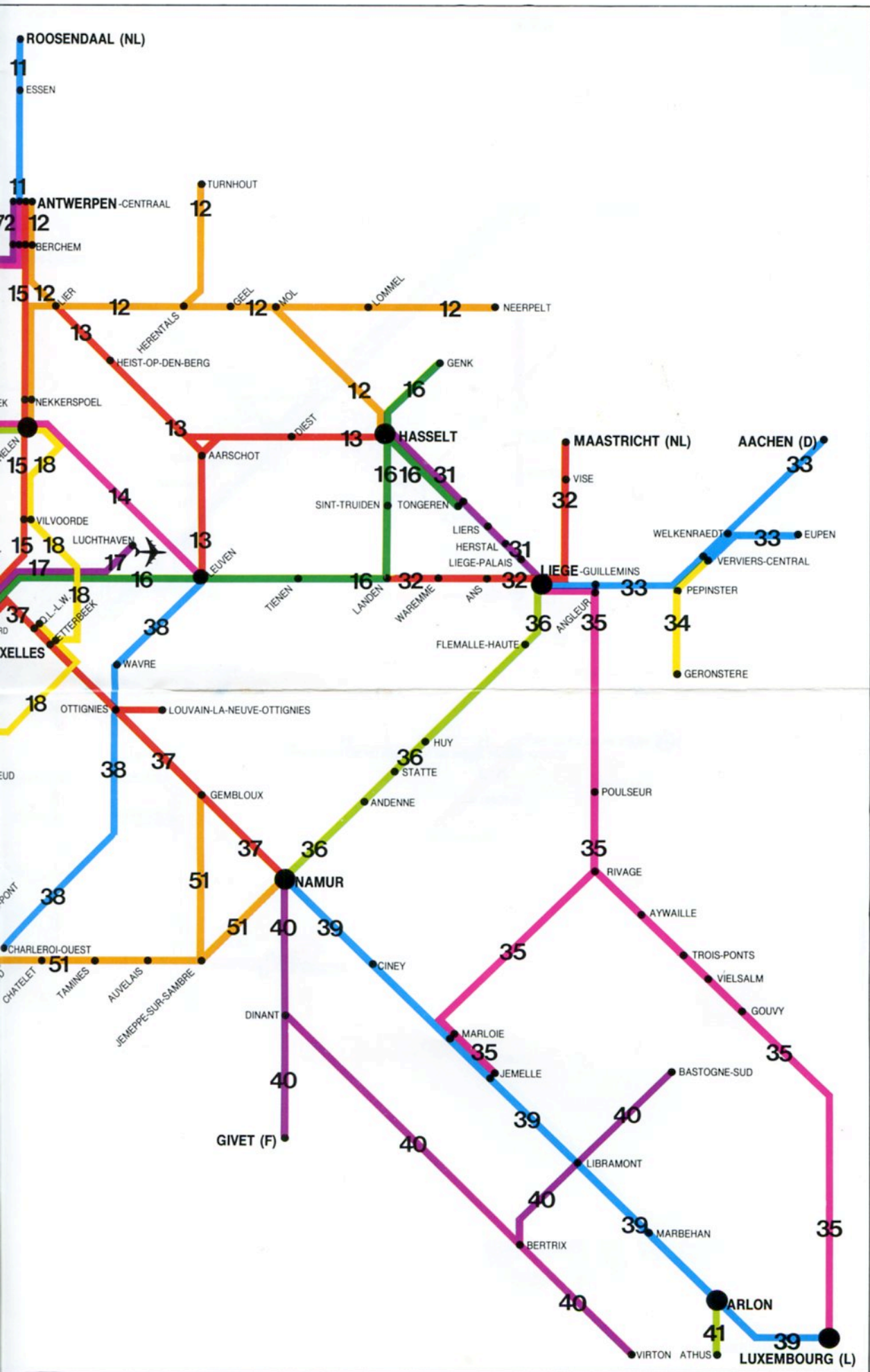
Après six mois de service cadencé, elles mèneront une importante enquête d'opinion, dont elles publieront les résultats au printemps 1985. L'analyse de ces données leur permettra de définir les correctifs nécessaires pour améliorer le système et



ICIR







Uittreksel van het spoorboekje van de NMBS



le fil d'ariane du

les affiches-horaires jaunes. Une brochure donnera la synthèse des meilleures relations du réseau: une version nouvelle de la brochure déjà bien connue "Nos meilleurs trains".

Au niveau local, les journaux "toutes-boîtes" annonceront en détail les nouveaux horaires des trains L et des autobus alternatifs. Les localités intéressées par les alternatives-bus recevront la visite d'un Info-Bus de la SNCV dans lequel le public obtiendra toutes les précisions souhaitables sur la nouvelle formule.

Dans les gares, les usagers trouveront un plan des lignes IC et IR, comparable à ceux des transports urbains dans les grandes agglomérations. Document clair, très coloré, ce plan leur sera vraiment d'une aide précieuse. Il s'agira en fait d'un agrandissement de celui qui est joint à cette revue.

Pendant plusieurs semaines, un stand d'information monté dans les grandes gares dispensera toutes les informations utiles.



Reste à donner au lecteur un fil d'Ariane pour s'orienter dans le nouveau dispositif. Car ce changement provoquera quelques tâtonnements chez l'usager. Tâtonnements vite oubliés, qu'on se rassure: le système a gagné en limpidité.

L'information aux voyageurs est une préoccupation majeure des deux sociétés. Non seulement parce qu'il s'agit d'un droit fondamental à respecter mais aussi parce que la clarté rassure l'usager et facilite le travail de l'exploitant.

En explorant le dispositif nouveau, on a pu constater que les horaires des services ferroviaires gagneront en simplicité. La systématisation facilitera l'exercice de mémoire auquel le voyageur se livre à chaque fois qu'il découvre une grille nouvelle. En plus, elle aura introduit dans le dispositif une logique dont les utilisateurs n'auront qu'à se féliciter.

La nature même du système favorise donc la connaissance et la compréhension par le public. C'est un progrès "passif". La SNCB y ajoute un effort "actif" qui se traduit dans une amélioration sensible de la forme et une augmentation appréciable des moyens d'information.

L'indicateur officiel est sans doute le témoin le plus convaincant en la matière. Outre les renseignements généraux, peut-être plus abondants et mieux présentés que précédemment, il comprendra deux parties distinctes:

- l'une présentera, comme par le passé, mais dans une forme améliorée, l'ensemble des horaires de tous les trains.
- l'autre - la grande nouveauté de l'indicateur - proposera mille et un itinéraires



raires centrés sur quelque 70 localités importantes. Les ordinateurs ont opéré la sélection de ces itinéraires en tenant compte de la rapidité d'acheminement, le trajet étant parcouru au moyen de deux trains au plus, avec dans ce cas un délai de correspondance optimal.

C'est bien là le véritable fil d'Ariane du nouveau dispositif ferroviaire. Connaissant le point de départ et celui d'arrivée, les voyageurs découvriront immédiatement le schéma de leur déplacement, sans devoir sauter d'une page à l'autre. Un réel progrès.

Les indicateurs de la SNCV réserveront également une place à l'information IC/IR. En particulier, les gares de correspondance entre les deux modes seront, dans les tableaux horaires, marquées du sigle du système.

D'autres formes d'information verront le jour dans les semaines qui précéderont le 3 juin.

Dans toutes les gares touchées par les trains IC/IR, un dépliant énumérera l'ensemble des trains au départ, en ordre chronologique, un peu comme



changement



Fil d'Ariane, main tendue... beaucoup d'expressions viennent à l'esprit. L'information, en tous les cas, prendra une ampleur jamais connue jusqu'ici. Elle sera limpide et très complète. Sous une forme ou une autre, elle accompagnera les voyageurs en permanence, dans un sac à main ou une poche revolver. En fin de compte, les usagers prendront le train un peu comme ils prendraient un grand métro. Sans plus de complications. Ils prendront le bus comme un complément idéal du train, pour se rappro-



cher davantage encore de leur domicile. Ils disposeront d'un système global de transport en commun dont ils sauront, en tout cas, qu'il ne cessera plus de progresser, sur tous les plans. Y compris le plan de l'information.



Naar - Vers	Vertrek - Départ			Train in de richting van: Train en direction de:	Stap over te Changer à	Aansluitende trein in de richting van: Train en correspondance en direction de:	Aankomst - Arrivée				
	Ⓐ	Ⓔ	†				Ⓐ	Ⓔ	†	Ⓒ	
Bru Noord/Nord		5 05			IR: Bru Zuid/Midi			5 36			0h31
		5 35			IR: Charleroi-Sud			6 06			0h31
		6 05	6 24	6 24	IR: Bru Zuid/Midi			6 36			0h31
		6 24			IC: Charleroi-Sud			6 50	6 50	6 50	0h26
		6 35			IR: Charleroi-Sud			7 06			0h31
		6 54	6 54		IC: Bru Zuid/Midi			7 21	7 21		0h27
		. 05	. 24	. 24	IR: Bru Zuid/Midi		. 36			0h31	
		. 24			IC: Charleroi-Sud		. 50	. 50	. 50	0h26	
		. 35			IR: Charleroi-Sud		. 06			0h31	
		. 54	. 54	. 54	IC: Bru Zuid/Midi		. 21	. 21	. 21	0h27	
		19 05			IR: Bru Zuid/Midi		19 36			0h31	
		19 24			IC: Charleroi-Sud		19 50			0h26	
Bru Zuid/Midi		19 35			IR: Charleroi-Sud		20 06			0h31	
		19 54			IC: Bru Zuid/Midi		20 21			0h27	
		20 24			IR: Charleroi-Sud		20 50			0h26	
		20 54			IC: Bru Zuid/Midi		21 21			0h27	
		21 24	21 24	21 24	IR: Charleroi-Sud		21 50	21 50	21 50	0h26	
		21 54	21 54	21 54	IC: Bru Zuid/Midi		22 21	22 21	22 21	0h27	
		22 24	22 24	22 24	IC: Bru Zuid/Midi		22 50	22 50	22 50	0h26	
		5 05			IR: Bru Zuid/Midi		5 45			0h40	
		5 35			IR: Charleroi-Sud		6 15			0h40	
		6 05	6 24	6 24	IR: Bru Zuid/Midi		6 45			0h40	
		6 24			IC: Charleroi-Sud		7 00	7 00	7 00	0h36	
		6 35			IR: Charleroi-Sud		7 15			0h40	
	6 54	6 54		IC: Bru Zuid/Midi		7 30	7 30		0h36		
	. 05	. 24	. 24	IR: Bru Zuid/Midi		. 45			0h40		
	. 24			IC: Charleroi-Sud		. 01	. 01	. 01	0h37		
	. 35			IR: Charleroi-Sud		. 15			0h40		
	. 54	. 54	. 54	IC: Bru Zuid/Midi		. 30	. 30	. 30	0h36		
	19 05			IR: Bru Zuid/Midi		19 45			0h40		
Bru L.W./Q.L.		19 24			IC: Charleroi-Sud		20 00			0h36	
		19 35			IR: Charleroi-Sud		20 15			0h40	
		19 54			IC: Bru Zuid/Midi		20 30			0h36	
		20 24			IR: Charleroi-Sud		21 00			0h36	
		20 54			IC: Bru Zuid/Midi		21 30			0h36	
		21 24	21 24	21 24	IR: Charleroi-Sud		22 00	22 00	22 00	0h36	
		21 54	21 54	21 54	IC: Bru Zuid/Midi		22 30	22 30	22 30	0h36	
		22 24	22 24	22 24	IC: Bru Zuid/Midi		23 00	23 00	23 00	0h36	
		6 54	6 24	6 24	IC: Charleroi-Sud	Bru Noord/Nord	7 13	7 13	7 13	0h49	
			6 54		IC: Bru Zuid/Midi	Bru Noord/Nord	7 37	7 37		0h43	
				7 24	IC: Charleroi-Sud	Bru Noord/Nord			8 13	0h49	
				7 54	IC: Bru Zuid/Midi	Bru Noord/Nord			8 37	0h43	

Extrait de l'indicateur officiel de la SNCB

Braine-le-Compte

Relations intervillees vers: interstedelijke verbindingen naar:

Denderleeuw
Gent-Sint-Pieters
Halle
Knokke
La Louvière
La Louvière-Sud
Mechelen
Mons
Oostende
Tournai

Antwerpen-Caal
Berchem
Blankenberge
Brugge
Bru Nord/Noord
Bru Midi/Zuid
Charleroi-Sud

Ⓐ	jours ouvrables werkdagen		premiers trains eerste treinen
Ⓔ	samedi zaterdag		trains suivants volgende treinen
†	dimanche et jours fériés zon- en feestdagen		derniers trains laatste treinen
	correspondance en minutes aansluitingstijd in minuten		trains non cadencés niet klokvaste treinen
Ⓒ	durée totale du voyage totale reistijd		

Vers - Naar	Départ - Vertrek			Train en direction de: Train in de richting van:	Changer à Stap over te	Train en correspondance en direction de: Aansluitende trein in de richting van:	Arrivée - Aankomst						
	Ⓐ	Ⓔ	†				Ⓐ	Ⓔ	†	Ⓒ			
Antwerpen-Caal		5 27			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal	6 41			1h14	
		. 33			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal	. 41			1h08	
		10 34			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	7	IR: Antwerpen-Caal	11 41			1h07	
		19 33			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal	20 41			1h08	
		5 27			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal	6 37			1h10	
		. 33			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal	. 37			1h08	
Berchem		10 34			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	7	IR: Antwerpen-Caal	11 37			1h03	
		19 33			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal	20 37			1h04	
		5 41			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	9	IC: Knokke/Blankenberge	7 36			1h55	
		. 41			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	9	IC: Knokke/Blankenberge	. 36			1h55	
		12 39			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IC: Knokke/Blankenberge	14 36			1h57	
		13 40			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	6	IC: Knokke/Blankenberge	15 36			1h56	
Blankenberge		20 39			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	9	IC: Knokke/Blankenberge	22 36			1h57	
		5 27	5 27		IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende	6 51	6 51		1h24	
		. 33	. 33	. 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende	. 51	. 51	. 51	1h18	
		10 34	10 34	10 34	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	9	IC: Oostende	11 51	11 51	11 51	1h17	
		21 33	21 33	21 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende	22 51	22 51	22 51	1h18	
		5 27	5 27		IC: Bru Nord/Noord			6 00	6 00			0h33	
Bru Nord/Noord		6 03	6 03		IR: Bru Nord/Noord			6 35	6 35			0h32	
		6 33	6 33	6 33	IC: Bru Nord/Noord			7 00	7 00	7 00		0h27	
				7 03	IR: Bru Nord/Noord					7 35		0h32	
				7 33	IC: Bru Nord/Noord					8 00		0h27	
		. 03	. 03	. 03	IR: Bru Nord/Noord					. 35	. 35	. 36	0h32
		. 33	. 33	. 33	IC: Bru Nord/Noord								0h27
		10 34	10 34	10 34	IC: Bru Nord/Noord					11 00	11 00	11 00	0h26

Extrait de l'indicateur officiel de la SNCB

les 13 relations IC

A. Amsterdam, Anvers Central, Berchem, Malines, Bruxelles-Nord, Central, Midi.

Correspondances assurées à Anvers avec les trains de et vers Gand - Lille et Hasselt; à Bruxelles-Nord avec les trains de et vers Namur - Luxembourg.

B. Ostende, Bruges, Gand-St-Pierre, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Louvain, Liège-Guillemins, Verviers-Central, vers Welkenraedt, Eupen toutes les deux heures, et vers Aix-la-Chapelle, Cologne les deux autres heures.

Correspondance avec le réseau IC allemand à Cologne.
Correspondance à Liège-Guillemins vers Liège-Palais.

C. Anvers-Central, Berchem, Saint-Nicolas, Lokeren, Gand-Dampoort, Gand-St-Pierre, Courtrai, Mouscron, Lille.

Provisoirement limité à Mouscron. Dans l'avenir, prolongation jusqu'à Lille toutes les deux heures. Par combinaison avec le service E, fréquence d'un train toutes les 30 minutes entre Gand et Anvers. Correspondance à Gand de et vers Blankenberge/Knokke. Correspondance à Courtrai pour la relation Lille - Bruges/Ostende.

D. Anvers-Central, Berchem, Hasselt, Maastricht, Aix-la-Chapelle, Cologne.

Liaison projetée pour 87. En attendant, il y aura un train toutes les deux heures entre Anvers et Hasselt.

E. Ostende, Bruges, Gand-St-Pierre, Gand-Dampoort, Lokeren, Saint-Nicolas, Berchem, Anvers-Central, Roosendaal.

Projet des N.S. de prolonger jusqu'à Utrecht.
Correspondance à Anvers avec le service C.

F. Knokke-Duinbergen-Heist / Blankenberge, Bruges, Gand-St-Pierre, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Louvain, Tirlemont, Landen, Saint-Trond, Hasselt, Genk; ou Landen, Waremmes, Ans, Liège-Guillemins, Bressoux, Visé, Maastricht.

Correspondance à Gand avec le service C ainsi qu'avec le service H.

G. Ostende, Bruges, Torhout, Roulers, Izegem, Courtrai, Audenarde, Zottegem, Denderleeuw, Bruxelles-Midi, Central, Nord.

Correspondance à Courtrai avec le service C.

H. Gand-St-Pierre, Alost, Denderleeuw, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Schuman, Quartier Léopold, Ottignies, Gembloux, Namur, Jambes, Lustin, Godinne, Yvoir, Dinant.

Correspondance à Gand avec le service F vers Blankenberge/Knokke. Correspondance à Namur pour Dinant en attendant l'électrification de cette ligne.

I. (Valenciennes), Saint-Ghislain, Mons, Soignies, Braine-le-Comte, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Schaerbeek.

Projet d'électrification de la ligne 97 en vue d'un prolongement vers Valenciennes.



J. Mouscron, Herseaux, Tournai, Mons, La Louvière-Sud, Charleroi-Sud, Namur, Huy, Liège-Guillemins, Liège-Palais, Herstal.

Correspondances à Tournai avec le service IR b' et à Liège avec le service IC B.

K. Anvers-Central, Berchem, Malines, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Nivelles, Marchienne-au-Pont, Charleroi-Sud.

En attendant la liaison IC D, correspondance à Bruxelles avec le service B (Liège-Cologne).

L. Bruxelles-Midi, Central, Nord, Schuman, Quartier Léopold, Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, Arlon, Luxembourg.

Correspondance quai à quai à Bruxelles-Nord avec le service F vers le littoral, et avec le service A.

M. Schaerbeek, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Ath, Tournai, Lille.

Quatre trains par jour pour Lille en traction diesel. Après électrification jusqu'à Lille, service cadencé toutes les deux heures.

les relations IR

- a.** **Anvers-Central**, Berchem, Nekkerspoel, Malines, Vilvorde, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Braine l'Alleud, Nivelles, Luttre-Pont-à-Celles, Marchienne-au-Pont, **Charleroi-Sud**.
- b.** **Bruxelles-Midi**, Central, Nord, Vilvorde, Malines, Nekkerspoel, Berchem, **Anvers-Central**.
- b'**. **Schaerbeek**, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Hal, Enghien, Bassilly, Ath, Leuze, **Toumai**.
- b''**. **Grammont**, Enghien, **Hal**.
- c.** **Anvers-Central**, Berchem, Lierre, Heist-op-den-Berg, Aarschot, Louvain, Verrijk, Tirlemont, Ezemaal, Neerwinden, **Landen**.
Correspondance avec le train IC B à Louvain; de la sorte, Landen et Tirlemont sont reliés à Bruxelles toutes les 30 minutes.
- d.** **Anvers-Central**, Berchem, Lierre, Herentals, Geel, Mol, Lommel, Overpelt, **Neerpelt**.
- e.** **Leuze**, (toutes les deux heures), **Renaix**, Audenarde, De Pinte, Gand-St-Pierre, Gand-Dampoort, **Eeklo**.
- f.** **Courtrai**, Harelbeke, Waregem, Deinze, De Pinte, Gand-St-Pierre, Wetteren, Termonde, Malines, Lierre, Herentals, Tienen, **Turnhout**.
- h.** **Lokeren**, Zele, Termonde, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Liedekerke, Denderleeuw, Alost, Lede, Wetteren, **Gand-St-Pierre**.
Assure une fréquence d'un train toutes les 30 minutes entre Bruxelles et Alost avec le train IC H. A Lokeren, correspondance avec le service IC C et à Gand avec le service IC B.
- i.** **La Panne**, Coxyde, Furnes, Dixmude, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gand-St-Pierre, Zottegem, Lierde, **Grammont**.
- k.** **Saint-Nicolas**, Tamise, Bornem, Puurs, Willebroek, Malines, **Louvain**.
A Puurs, correspondance de et vers Boom-Anvers.
- l.** **Louvain**, Aarschot, Diest, **Hasselt**.
A Louvain, correspondance avec le service IC F.
- m.** **Liers**, Milmort, Herstal, Liège-Palais, Liège-Jonfosse, Liège-Guillemins, Flémalle-Haute, Huy, Statte, Andenne, Namur, Jemeppe-sur-Sambre, Auvélais, Tamines, Châtelet, **Charleroi-Sud**.
Complète le service des trains rapides de la dorsale wallonne et dessert des centres secondaires écartés par le train IC J.
A Namur, correspondance avec le service IC H.
- n.** **Charleroi-Sud**, Marchienne-au-Pont, Luttre-Pont-à-Celles, Manage, La Louvière-Central, Mons, Saint-Ghislain, Blaton, Péruwelz, Antoing, **Toumai**.
Comparable au service m. A Saint-Ghislain, correspondance avec le service IC I.
- o.** **Schaerbeek**, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Hal, Tubize, Braine-le-Comte, Ecaussines-Carières, La Louvière-Central, La Louvière-Sud, Leval, **Binche**.
- p.** **Liège-Guillemins**, Angleur, Poulseur, Aywaille, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy, Trois-Vierges, **Luxembourg**.
Un train toutes les deux heures. Arrêt à Remouchamps en saison touristique.

les nouvelles lignes d'autobus

Saint-Ghislain - Blaton. Itinéraire proche de celui emprunté lors des travaux d'électrification de la ligne 78. Desserte du centre scolaire de Péruwelz assurée.

Tournai - Mouscron. Deux nouvelles relations Tournai - Mouscron, l'une via Dottignies, l'autre via Néchin.

Ath - La Cavée - Isières, Langesaint - Ath. Nouvelle ligne en boucle autour d'Ath. Desserte du zoning de Ghislenghien.

Nouvelle ligne **Enghien - Bassilly - Ath - Ligne** pour desservir les gares abandonnées de Marcq, Hellebecq et Ghislenghien. Relation directe entre Meslin-l'Évêque et Ath.

Les gares de Pipaix, Barry-Maulde, Havines et Havinnes-Village seront desservies par une nouvelle ligne **Leuze - Tournai**.

Binche - La Louvière-Sud. Nouvelle relation pour desservir les gares de Cronfestu et Hayettes avec acheminement des voyageurs vers La Louvière-Sud (IC/IR). Arrêts à Cronfestu, Morlanwelz place, Hayettes, Haine-St-Pierre et La Louvière-Sud.

La ligne 132/133 **La Louvière - Morlanwelz - Binche - La Louvière** sera prolongée à La Louvière-Sud.

Ransart - Charleroi. L'omnibus Charleroi - Ottignies ne desservira plus les gares de Dampremy, Bois Noël, Ransart et Wangenies. Ces points d'arrêt sont desservis par de nombreuses lignes vicinales. A l'heure de pointe, un service rapide de bus reliera les gares de Ransart et Charleroi en faisant un minimum d'arrêts.

Gembloux - Jemeppe. Nouveau service d'autobus pour desservir les gares de la ligne aux heures creuses et compléter le service train aux heures de pointe, avec un temps de parcours de 33 minutes et une fréquence de 90 minutes. Correspondances assurées vers Bruxelles, Namur et Charleroi.

Bastogne - Gouvy. Deux types de parcours prévus :

- un itinéraire rapide (direct) de Bastogne à Gouvy via Houffalize avec un arrêt unique dans cette localité et un temps de parcours de 37 minutes;
 - un parcours lent de Bastogne à Gouvy via Mageret, Arloncourt, Michamps, Bourcy, Boeur, Buret, Tavigny, Cetturu, Steinbach et Limerlé avec un temps de parcours de 67 minutes.
- Correspondances assurées à Bastogne et Gouvy pour Libramont et Liège.

Autelbas - Athus. Des trains de navetteurs sont maintenus sur ce tronçon. La ligne SNCV 167 A Arlon - Athus - Virton desservira les gares abandonnées aux heures creuses et renforcera les services de trains aux heures de pointe.

Bertrix - Florenville. La ligne reliera Bertrix à Orgeo, Gribomont, St-Médard, Martelly, Straimont, Lacuisine et Florenville toutes les deux heures avec renforcement aux heures de pointe.

Florenville - Virton. Cette ligne reliera Florenville, Pin, Izel, Jamoigne, St-Vincent, St-Mard et Virton toutes les deux heures avec renforcement aux heures de pointe.

Bertrix - Gedinne. Ligne divisée en deux tronçons :

- Bertrix - Paliseul avec desserte de Burhaimont, Glaumont, Assenois, Offagne et Paliseul;
- Paliseul - Gedinne avec desserte de Maray, Carlsbourg, Naomé, Graide (gare), Graide (village), Bièvre, Louette-St-Denis et Gedinne (village).

Liers - Ans. La nouvelle ligne d'autobus desservira à Ans la rue de la station, la rue de l'Yser, la rue des Français; à Rocourt le centre commercial de Cora à la rue d'Ans et l'Arsenal; à Liers la gare SNCB. Desserte horaire permettant d'assurer les correspondances à la gare d'Ans.

Namur - Dinant. La ligne 433 Namur - Lustin/Mont - Dinant sera renforcée et une nouvelle extension vers Bouvignies à partir de Dinant est instaurée ainsi qu'une desserte du Fonds de Dave toutes les heures. Correspondances à Namur et Dinant.

Dinant - Givet. La nouvelle ligne d'autobus, en complément à la desserte SNCF, longera la voie de chemin de fer sur la rive gauche de la Meuse de Dinant à Agimont en desservant Waulsort, Hastière, Hermeton-sur-Meuse. Les bus franchiront la Meuse par le pont d'Heer-Agimont pour desservir le village de Heer. Ils retraverseront la Meuse à Givet pour aboutir à la Place Mehul et à la gare SNCF.

Une nouvelle ligne **Jemelle - Libramont** desservira les gares de Lesterny et Mirwart toutes les heures aux heures de pointe et la gare de Hatrival à une fréquence horaire toute la journée. Correspondance assurées de et vers Arlon et Namur.

Pour les localités de Hamipré, Cousteumont, Lavaux et Mellier, une nouvelle ligne **Libramont - Marbehan** est instaurée, avec desserte également de Neufchâteau, Les Fossés, Assenois, Bernimont, Verlaine, Recogne. Correspondances assurées à Marbehan et Libramont pour Namur et Arlon.

Les localités de Rulles, Houdemont, Hachy et Fouches seront desservies par une nouvelle ligne **Marbehan - Arlon** qui assurera également la desserte de Habay-la-Vieille toutes les 120 minutes aux heures creuses, et toutes les 60 minutes aux heures de pointe. Correspondances assurées à Marbehan pour Namur.

Sur le tronçon **Arlon - Sterpenich**, desserte mixte SNCB-SNCV avec renforcement de la ligne SNCV existante Arlon - Sterpenich.

Service rapide **Bruges - Maldegem - Eeklo** toutes les heures en semaine.

Services directs **Waarschoot - Gand-St-Pierre** et **Sleidinge - Evergem - Gand-St-Pierre**. A Mariakerke Brug, correspondance pour Gand Dampoort.

Gand Lochristi - Beervelde - Lokeren. Cadence horaire; desserte de Destelbergen De Borrems.

Gand - Latem - Deurle - Astene - Deinze. Desserte de Hoog Latem; cadence horaire; correspondance à Deinze avec le train IR de/vers Courtrai. Services scolaires Nazareth - Deinze et Gand - St-Denis-Westrem.

Wetteren - Serskamp - Wanzele - Lede - Alost. Toutes les deux heures. Correspondance à Alost de/vers Bruxelles.

Gand - Oordegem - Alost. Desserte de Impe et Smetlede.

Audenarde - Zottegem. Desserte de Ename, Welden et Roborst toutes les deux heures.

Alost - Zottegem. Prolongement Alost - Erondegem - Zonnegem - Burst église vers Burst gare toutes les deux heures.

Audenarde - Bevere - Petegem - Elsegem. Correspondance à Audenarde de/vers Bruxelles.

Waregem - Nokere - Kruishoutem. Toutes les deux heures. Correspondance à Kruishoutem avec la ligne 709 Audenarde - St-Martens-Leerne.

Audenarde - Bevere - Wortegem - Waregem. Toutes les deux heures. Correspondance à Audenarde avec les trains IR de/vers Bruxelles et Gand.

Grammont - Zottegem - Woubrechtgem. Cadence horaire sur le tronçon Grammont - Zottegem; services complémentaires de Pijperzele à Zottegem via Godveerdegem; correspondance à Zottegem avec les trains IC de/vers Bruxelles et Courtrai.

Gand - Herzele - Grammont. Desserte de Gemeldorp.

Renaix - Nukerke - Etikhove - Leupegem - Audenarde. Correspondance à Audenarde avec les trains IC de/vers Bruxelles et Gand.

Service rapide **Bruges - Varsenare - Jabbeke - Ettelgem - Oudenburg - Ostende**. Correspondance à Bruges de/vers Bruxelles et Courtrai.

Ostende - Bredene - Stalhille - Houtave - Meetkerke - Bruges. Nouveau: desserte de Stalhille.

Service rapide **Courtrai - Stasegem - Deerlijk - Vichte - Ingoogem - Anzegem**. Correspondance à Anzegem de/vers Bruxelles.

Service rapide **Neerpelt - Peer - Houthalen - Hasselt**. Cadence horaire. Correspondance à Hasselt avec les trains IC de/vers Landen.

Service rapide **Maaseik - Maasmechelen - Genk - Hasselt**. Cadence horaire. Correspondance à Genk de/vers Landen.

Service rapide **Maaseik - Bree - Peer - Bourg Léopold - Geel**. Cadence horaire. Correspondance à Geel avec les trains IC de/vers Anvers.

Service rapide **Meuleberg - Houthalen - Beringen - Diest**. Toutes les deux heures. Correspondance à Diest avec les trains IC de/vers Louvain.

Service rapide **Hasselt - Tessenderlo - Geel**. Cadence horaire. Correspondance à Geel avec les trains IC de/vers Anvers.

Boom - Niel - Schelle - Hemiksem - Hoboken - Berchem. Cadence horaire. Correspondances à Berchem de/vers Bruxelles, Hasselt et Gand.

Boom - Schelle - Hemiksem - Anvers Oever. Toutes les 30 minutes.

Boom - Schelle - Hemiksem - Anvers Rooseveltplaats. Cadence horaire.

Malines - Heffen - Willebroek - Boom. Toutes les 30 minutes sur le tronçon Blaasveld - Malines; toutes les 15 minutes aux heures de pointe.

Ligne 603. Prolongation du service urbain de Louvain vers Bierbeek, Brempt et Korbeek-Lo St-Camille. Cadence horaire.

Louvain - Tirlemont. Service rapide Kumtich maison communale - Roosbeek rue de la station - Louvain aux heures de pointe. Service rapide Tirlemont - Kumtich maison communale aux heures de pointe.

Outre les 118 bus nouveaux affectés à ces lignes "alternatives", la SNCV ajoutera à son parc une trentaine de véhicules qui, en parcourant près de 3 millions kilomètres par an, renforceront la coordination bus-train autour des gares IC/IR.



Le planning d'édition nous a contraints à publier ici les listes arrêtées le 31 janvier 1984. Nous déclinons toute responsabilité quant aux changements qu'elles auraient pu subir depuis lors.

ICIR

