

# trans - fer

PERIODIQUE - PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 9 : Novembre 1979 Prix: 30 FB

BULLETIN DU GTF asbl



GROUPEMENT BELGE POUR  
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION  
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

## Sommaire de ce numéro

Numéro 9 (spécial restructuration de la SNCB)  
novembre 1979

Note préliminaire de la rédaction de Trans-Fer	3
<u>Première partie</u> : résumé du plan de la SNCB	
Ch. I : Motifs de l'existence du plan	4
Ch. II : options pour une nouvelle politique à la SNCB	4
I. restructuration du transport voyageurs	5
II. restructuration du trafic marchandises par charges complètes	15
III. restructuration des envois de détail	18
<u>Deuxième partie</u> : nos commentaires	
Ch. I : problème des "conventions de l'Etat"	20
Ch. II : les investissements	21
Ch. III : coût des effets externes des moyens de transport	21
Ch. IV : l'énergie	22
Ch. V : volet social	22
Ch. VI : à propos des hypothèses du plan	22
Ch. VII : quelques imprécisions du plan	23
Ch. VIII : quelques critiques à l'égard de l'organisation actuelle	23
Ch. IX : à propos de la présentation de la fréquentation des gares	24
Ch. X : quelques propositions originales de réorganisation	24
Ch. XI : à propos de la suppression des trains de voyageurs sur des lignes	25
Ch. XII : la réorganisation du transport des marchandises	25
Ch. XIII : les chemins de fer de l'avenir	26
Ch. XIV : conclusions	
HORS-TEXTE : cartes	

Le GTF asbl remercie tous ses membres qui ont participé à la rédaction et à l'élaboration de ce numéro spécial. MM. H. Arder et R. Marganne en ont effectué la coordination. Mme M. Van de Voor a bien voulu se charger de la dactylographie, M. et Mme De Greef du montage et de l'expédition.

Toute correspondance relative à ce bulletin doit être adressée à GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

NOTE PRELIMINAIRE DE LA REDACTION DE TRANS-FER.

Depuis le début de cette année, les milieux ferroviaires, la presse et le monde politique sont agités par l'apparition d'un plan de restructuration de la S.N.C.B. ; chacun tente de prendre position sur le sujet et le débat a pris, depuis quelques temps, une allure passionnée.

Si plusieurs journaux ont présenté des aspects de ce plan, une synthèse des orientations générales contenues dans ce document n'a pas encore, pensons-nous, été publiée.

Trans-Fer est heureux de présenter à ses lecteurs ce numéro spécial contenant une synthèse de ce plan de restructuration.

La publication intégrale de celui-ci était impossible, car le document compte plus de 100 pages. Nous nous sommes efforcés de la rendre aussi objective que possible en respectant d'aussi près que possible l'esprit qui a animé les auteurs de ce document.

Toutefois, chacun comprendra qu'un résumé est forcément moins complet et que le risque de trahir la pensée originale existe. Il n'a pas été possible de respecter le poids des différents chapitres. Nous nous sommes concentrés davantage sur l'aspect "exploitation".

La seconde partie de ce Trans-Fer spécial est consacrée aux commentaires que notre association a jugé bon de porter à la connaissance de ses membres. Les premiers chapitres abordent plus précisément les éléments spécifiques du chemin de fer tandis que les suivants traitent du plan proprement dit.

Ces commentaires ont été rédigés par une équipe, au départ d'une documentation diverse.

Ces réflexions sont forcément incomplètes et ne prétendent pas faire partie d'une étude approfondie et exhaustive du problème. Notre seule prétention est de provoquer chez nos lecteurs un désir d'information plus complète qu'il pourra assouvir auprès d'organismes plus compétents.

Nous serions heureux si ce but pouvait être atteint.

Nous croyons qu'une association comme la nôtre, toute entière consacrée à la promotion du transport ferroviaire, ne peut rester étrangère au débat.

Les loisirs toujours plus nombreux ne peuvent être séparés de la réalité quotidienne.

Buisse chaque lecteur réfléchir à l'avenir de nos chemins de fer.

29 Octobre 1979.

PREMIERE PARTIE : RESUME DU PLAN S.N.C.B.

CHAPITRE I : Motifs de l'existence d'un plan de restructuration à la S.N.C.B.

Le document constate que le déficit de la S.N.C.B., couvert par des interventions de l'Etat, s'aggrave d'année en année pour les raisons suivantes :

- 1) évolution de plus en plus divergente des recettes et charges
  - l'évolution des recettes est freinée par l'application de la politique sociale belge et par la situation générale du marché des transports, défavorable au rail.
  - la croissance trop forte des charges, due à la forte densité de main d'oeuvre occupée à la S.N.C.B..
  - la différence entre les recettes propres et les dépenses représente en gros ce que la collectivité paie pour avoir à sa disposition un système de transport par rail.
- 2) divers facteurs influencent défavorablement la vente et la production / exploitation
  - a) trafic voyageurs :
    - baisse du nombre de voyageurs / an de 23,33 % de 1961 à 1977
    - forte concentration du trafic à certaines heures, sur certains axes et dans certaines gares ( 25 % des gares actuelles embarquent 1 % des voyageurs)
  - b) marchandises par wagons complets : si le transport par marchandises par wagons complets augmente de 2,89 % en tonnes/km et diminue de 4,11 % en tonnes de 1960 à 1977, la part de la SMCE dans le marché belge du transport des marchandises a régressé de 38,1 % à 21,5 % en tonnes/km au cours de la même période. De plus, la concentration du transport marchandises sur un petit nombre de gares et relations est remarquable : 25 % des raccordements industriels fournissent 97,7 % du trafic de ce type. 75 % des cours à marchandises ont un mouvement inférieur à 1 wagon par jour.
  - c) envois de détail

Un effritement du trafic de ce type est constaté. Le document l'attribue à la rareté de la relation du client occasionnel. Par contre, on constate que les transports effectués sous couvert d'accords particuliers se portent bien. On constate que 50 % des points couverts aux envois de détail traitent moins de 5 envois par jour.

CHAPITRE II : Options présentées par le plan pour une nouvelle politique de la S.N.C.B.

INTRODUCTION.

Buts recherchés .

- 1) augmenter la part de la S.N.C.B. dans le marché des transports en

présentant au moindre coût une offre de service répondant aux caractères du marché et aux besoins de la clientèle.

- 2) augmenter les capacités de production de la S.N.C.B. pour accueillir une part plus importante du marché, surtout en cas de report important pour le rail.

### Hypothèses envisagées pour une étude comparative globale.

- 1) Statu quo c'est-à-dire continuation du système actuel.
- 2) LFT (= lignes à faible trafic) c'est-à-dire un réseau amputé de ce genre de lignes.
- 3) Optimisation du réseau : c'est l'hypothèse retenue pour concevoir le plan de restructuration dont le détail est exposé ci-après.

### I. Restructuration du transport des voyageurs.

#### \* A. Analyse de la situation actuelle .

Le document constate que l'exploitation du réseau se trouve dans un état de dispersion extrême, pour des raisons essentiellement historiques attribuables au fait qu'au début du siècle, le chemin de fer avait le monopole du transport des personnes. Le réseau dessert de trop nombreux points à petit trafic sporadique et sans potentiel. Il faut renouveler fondamentalement l'exploitation en renouvelant l'offre par la concentration du trafic.

#### \* B. Propositions pour le service des voyageurs.

Le plan constate que la voiture et l'autobus sont devenus d'inévitables associés du rail dans l'édification d'un transport public rationnel. Le chemin de fer doit se spécialiser dans les secteurs du transport public répondant à ses propriétés spécifiques :

- exploitation du transport rapide à moyenne et longue distance entre grands centres.
- service navette de pointe, pour lequel le rail est compétitif suite à sa grande capacité.
- exploitation d'une desserte omnibus locale concentrée essentiellement sur la desserte des grandes agglomérations : le chemin de fer renonce aux dessertes extensives trop coûteuses, du ressort de l'autobus.
- amélioration du service à la clientèle par un renforcement du réseau de vente et de l'information (accueil, système tarifaire approprié, amélioration de fréquence, vitesse, confort et sécurité).

N.B. : la S.N.C.B. ne place plus de grands espoirs dans le trafic touristique.

### Organisation du service intérieur.

#### 1. Réseau Intercity.

##### . Définition :

Ce réseau, rapide et confortable, couvre 2.200 km et devient l'épine dorsale du trafic des voyageurs. Il se substitue aux trains directs et semi-directs et relie entre elles, à une vitesse commerciale entre 90 et 120 km/h et à une cadence horaire régulière, 83 gares importantes du réseau belge, plus Aachen, Köln, Luxembourg, Lille et Rotterdam.

. Caractérisation du service.

- trains au parcours le plus long possible.
- avantages :
  - les opérations terminales (formation, garage) sont réduites.
  - les voies à quai sont réduites dans les gares intermédiaires.
  - le matériel utilisé est réduit ( un service cadencé de 150 km nécessite 5 rames, et 3 services cadencés de 50 km nécessitent 9 rames ! ).
- simplification du schéma d'exploitation.
  - pour la S.N.C.B. : les trains ont toujours la même destination, le même itinéraire et la même composition.
  - pour le public, l'exploitation est plus "transparente" grâce aux horaires cadencés, aux arrêts toujours les mêmes quel que soit le moment de la journée.

DESCRIPTION DES SERVICES.

Les services qui composeraient le schéma d'exploitation IC ont été étiquetés de A à T; il y a donc 20 services au total. Cet avant-projet de schéma d'exploitation a été dessiné sur la carte ci-annexée.

Certains services sont très proches du schéma d'exploitation actuel. D'autres sont partiellement nouveaux et nécessitent quelque éclaircissement. Tous les services proposés sont, s'il en est besoin, systématiquement commentés ci-après.

SERVICE IC A.

(Roosendaal) - Anvers - Berchem - Malines - Bruxelles Jonction Nord-Midi.

Ce service correspond au service Benelux actuel. Il ne paraît cependant pas justifié de maintenir l'arrêt de ces trains en gare-frontière d'Essen.

D'autre part, l'importance de la gare de Berchem, avec ses excellentes possibilités de parking, s'est accrue dans une telle mesure qu'il serait difficile d'en écarter l'en écarter.

SERVICE IC B.

Ostende - Bruges - Gand-St-Pierre - Bruxelles Jonction Nord-Midi - Louvain - Liège Guillemins - Verviers - (Aix-la-Chapelle).

SERVICE IC C.

(Lille) - Mouscron - Courtrai - Gand-St-Pierre - Gand Dampoort - St-Nicolas - Berchem - Anvers Central - Berchem - Hasselt - (Maastricht - Aix-la-Chapelle).

SERVICE IC D.

(Lille) - Tournai - Leuze - Ath - Enghien - Bruxelles Junction Nord-Midi.

SERVICE IC E.

Ostende - Bruges - Gand-St-Pierre - Gand Dampoort - Lokeren - St-Nicolas - Berchem - Anvers Central.

SERVICE IC F.

Knokke  
Blankenberge - Bruges - Gand St-Pierre - Bruxelles Junction  
Nord-Midi - Louvain - Tirlemont - Landen -  
St-Trond - Hasselt - Genk  
Maremmes - Liège Guillemins - Visé - (Maastricht)

SERVICE IC G.

Binche - La Louvière - Braine-le-Comte - Hal - Bruxelles Junction Nord-Midi - Termonde - Lokeren.

SERVICE IC H.

(Valenciennes) - St-Ghislain - Mons - Soignies - Braine-le-Comte - Hal - Bruxelles Junction Nord-Midi - Schuman - Quartier Léopold - Ottignies - Gembloux - Namur - Jemelle - Libramont - Arlon - (Luxembourg).

SERVICE IC I.

Anvers Central - Berchem - Lierre - Aarschot - Diest - Hasselt - Tongres - Liège Palais - Liège Guillemins - Verviers - Eupen.

Le service de trains I assure principalement la liaison Anvers - Hasselt - Liège et complète le service C par la desserte de Aarschot - Diest et Tongres.

SERVICE IC J.

Courtrai - Mouscron - Tournai - Mons - La Louvière -  
Ath  
Charleroi - Namur - Huy - Liège Guillemins - Liège Palais.

Ce service réalise la dorsale wallonne. A partir de Liège Palais, pratiquement toutes les villes wallonnes importantes

SERVICE IC K.

Ostende - Bruges - Torhout - Roulers - Izegem - Courtrai -  
Audenarde - Zottegem - Denderleeuw - Bruxelles Jonction Nord-  
Midi - Louvain - Aarschot - Herentals - Turnhout.

SERVICE IC L.

Anvers Central - Berchem - Lierre - Herentals -  
Turnhout

Geel - Mol - Lommel - Neerpelt/Overpelt - (Weert)

SERVICE IC M.

Eeklo - Gand Dampoort - Gand St-Pierre - Audenarde - Re-  
naix.

SERVICE IC N.

Furnes - Tielt - Deinze - Gand St-Pierre - Wetteren - Ter-  
monde - Malines.

SERVICE IC O.

St-Nicolas - Willebroek - Malines - Louvain.

SERVICE IC P.

Liège Palais - Liège Guillemins - Marche-en-Famenne - Je-  
melle - Libramont - Arlon (Luxembourg).

SERVICE IC Q.

Anvers Central - Berchem - Malines - Vilvorde - Mérode -  
Hal - Enghien - Grammont - Zottegem - Gand St-Pierre.

SERVICE IC R.

Ypres - Menin - Courtrai - Waregem - Deinze - Gand St-Pier-  
re - Wetteren - Alost - Denderleeuw - Bruxelles Jonction Nord  
Midi - Schuman - Quartier Léopold - Ottignies - Gembloux - Na-  
mur et Dinant.

SERVICE IC S ET T.

Anvers Central - Berchem - Malines - Vilvorde - Bruxelles  
Jonction Nord-Midi - Braine-l'Alleud - Nivelles - Charleroi.

Anvers Central - Berchem - Malines - Bruxelles Jonction  
Nord-Midi - Charleroi.



## GARES NON REPRISES DANS LE RESEAU IC.

Bien que le schéma proposé soit très étendu, il subsisterait encore quelques gares qui entrent en ligne de compte du point de vue socio-économique et qui resteraient exclues de la desserte IC directe.

Il s'agit des gares suivantes : Ninove, Louvain-la-Neuve, Wavre, Bastogne, Zaventem Aéroport, Maaseik et Maasmechelen.

Les deux dernières localités ne se trouvent provisoirement pas à portée du service des trains de voyageurs, et il ne peut y être remédié à court terme.\*

La relation avec l'aéroport est un cas à part, qui tombe, en fait, en dehors du cadre de cette étude.

Les quatre premières gares se trouvent les unes et les autres dans une situation géographique très défavorable par rapport aux grands axes du réseau et elles en sont victimes.

Heureusement, ces gares sont situées pour la plupart à proximité immédiate d'un centre du réseau Intercity de sorte que, par la mise en place de la desserte omnibus, des relations excellentes et rapides s'établissent entre ces gares et le réseau IC.

Les trains omnibus qui desservent ces gares seront d'ailleurs en correspondance avec le service IC dans la gare de coïncidence la plus proche.

+

+

+

Cette dernière remarque montre bien qu'il est nécessaire, parallèlement à l'introduction du concept IC, de réorganiser les services omnibus.

(\*) : NDLR : sic ! Ce texte est bien imprimé tel quel dans le document SNCB !

## 2. Dessertes régionales (nouveau service omnibus)

### . Définition :

Le document constate que 450 points d'arrêt de la S.N.C.B. présentent un niveau de trafic satisfaisant, soit 200 voyageurs par jour et par destination. 300 points d'arrêt ne répondent pas à ce critère : les premiers points d'arrêt relèveront de la desserte ferroviaire, les 300 autres de l'autobus.

Le document constate aussi que les trains omnibus ont pour vocation d'assurer le transport au départ et à destination des grandes villes. Il faut dès lors définir une desserte locale, articulée sur les points desservis par le réseau Intercity et assurant de bonnes correspondances.

### . Caractérisation du service.

La S.N.C.B. conçoit un ensemble de 14 réseaux en étoile, articulés autour de 14 grands centres. Chacune des branches de l'étoile mesure de 15 à 30 km de long. Les branches seraient groupées 2 à 2 afin de créer une desserte pendulaire. De cette manière, 404 points d'arrêt sont desservis.

### . Description des services (la référence donnée est l'indicateur SNCB 1979/80) nouveaux services omnibus avec liste exhaustive des gares desservies.

#### 1<sup>o</sup> Noeud d'Anvers :

- ligne 12 : Anvers → Essen : toutes actuelles gares desservies sauf Kappelenbos.

- ligne 14, 15, 16 : Antwerpen → Herentals  
→ Aarschot

Antwerpen (Cal) - Berchem - Mortsels - Boechout - Lier

Nijlen	Berlaar
Bouwel	Heist op den Berg
Herentals	Bocischot
	Begijnendijk
	Aarschot (+Leuven)

- ligne 25 : Antwerpen → Mechelen : toutes gares actuelles desservies

- ligne 52 : Antwerpen (C) → Mechelen  
Antwerpen (C) - Berchem - Antwerpen (Zuid) - Hoboken Polder - Hoboken - Hemiksem - Schelle - Niel - Boom - Willebroeck - Mechelen.

- ligne 59 : Antwerpen → Lokeren : toutes gares actuelles desservies sauf :  
Zwijndrecht-Fort  
Haasdonk  
Westakkers  
Belsele

#### 2<sup>o</sup> Noeud de Liège (Guillemins)

- ligne 31/34 : Liège → Ans  
Liège (Guil) - Liège (Jonfosse) - Liège (Palais) - Herstal - Liers - Rocourt - Ans -

- ligne 36 : Liège → Landen  
Liège (Guil) - (Haut-Fré) - Ans - Bierset - Fexhe - Kemicourt -  
Waremmes - Corswarem - Gingelom - Landen.
- ligne 37 : Liège → Verviers  
Liège (Guil) - Angleur - Chênée - Chaudfontaine - Nessonvaux -  
Pepinster - Verviers (Central)
- ligne 43 : Liège → Jemelle  
Liège (Guil) - Angleur - Tilff - Esneux - Poulseur - Kivage -  
Comblain-au-Pont - Hamoir - Bomal - Barvaux - Melreux - Marche -  
Marloie - Jemelle
- ligne 125 : Liège → Huy  
Liège (Guil) - Sclessin - Tilleur - Pont-de-Seraing - Jemeppe -  
Flémalle (Haute) - Engis - Hermalle-sous-Huy - Haute-Flône -  
Amay - Ampsin - Huy (Nord)
- Les lignes 40 et 125 bis ne sont pas desservies.

3° Nœud de Gent (St Pieters)

- ligne 50 : Gent → Brugge : toutes gares actuelles desservies sauf  
Halewijn
- ligne 50 bis : Gent → Aalst : toutes gares actuelles desservies
- ligne 72/86 : Gent → Oudenaarde  
Gent - St Denijs-Westrem - De Pinte - Eke-Nazareth - Gavere-Asper  
Zingem - Eine - Oudenaarde
- ligne 122 : Gent → Geraardsbergen  
Gent - Merelbeke - Melle - Scheldewinkele - Balegem-Dorp -  
Balegem-Zuid - Zottegem - Erwetegem - St Maria-Oudenhove -  
St Maria-Lierde - Geraardsbergen
- les lignes 58, 59 et 75 ne sont pas desservies.

4° Nœud de Charleroi

- lignes 112-113-117 : Charleroi (S) → Piéton < La Louvière  
Charleroi (S) - Marchienne-au-Pont - Forchies - Piéton

Carnières	Bascoup
Morlanwelz	Chapelle-lez-Herlaimont
La Louvière	Manage
	Familleureux
	Marche-lez-Ecaussinnes
	Ecaussinnes (Carrières)
	Braine-le-Comte

- ligne 124 : Charleroi (S) → Nivelles  
Charleroi (S) - Marchienne-au-Pont - Roux - Courcelles (Motte) -  
Luttre - Obaix-Buzet - Nivelles
- ligne 130/144 : Charleroi (S) → Gembloux  
Charleroi (S) - Couillet (Centre) - Châtelaineau-Châtelet -  
Farciennes - Le Campinaire - Tergnée - Tamines - Auvélais -  
Jemeppe s/S - Jemeppe-Froidmont - Mazy - Chapelle-Dieu -  
Gembloux

- ligne 130 bis : Charleroi (S) → Erquelines  
Charleroi (Sud) - Marchienne (Zone) - Landelies - Thuin - Lobbes -  
Fontaine-Valmont - Labuissière - Solre-sur-Sambre - Erquelines
- ligne 132 : Charleroi (S) → Mariembourg  
Charleroi (Sud) - La Villette - Jamioux - Berzée - Walcourt -  
Philippeville - Mariembourg
- ligne 140 : Charleroi (S) → Ottignies  
Charleroi (S) - Charleroi (Ouest) - Dampremy - Fleurus - Ligny -  
Tilly - Villers-la-Ville - La Roche - Court-St-Etienne -  
Céroux-Mousty - Ottignies
- la ligne 112A disparaît.

5° Noeud de Tournai

- ligne 76 : Tournai → Blaton  
Tournai - Vault - Antoine - Peruwelz - Basècles (Carrières) -  
Basècles
- les lignes 94, 94 bis et 75 ne sont pas desservies en omnibus.

6° Noeud de Mons

- ligne 78 : Mons → Blaton  
Mons - Jemappes - Quaregnon - Wasmuel - St Ghislain
- |             |                  |
|-------------|------------------|
| St Ghislain | St Ghislain      |
| Boussu      | Haurage          |
| Hainin      | Ville-Pommeroeul |
| Thulin      | harchies         |
| Quiévrain   | Blaton           |
- ligne 96 : Quévy → Mons → Ath  
Quévy - Frameries - Cuesmes - Mons - Ghlin - Erbisoeul - Jurbise
- |            |                  |
|------------|------------------|
| Lens       | Masnuy St Pierre |
| Brugelette | Neufvilles       |
| Ath        | Soignies         |
|            | Braine-le-Comte  |
- ligne 118 : Mons → La Louvière  
Mons - Obourg - Havré - Thieu - Bracquegnies - La Louvière
  - la ligne 98 n'est plus desservie

7° Noeud de Namur

- ligne 125 : Namur → Huy  
Namur - Namèche - Sclaigneaux - Château-de-Seilles - Andenne-  
Seilles - Bas-Oha - Statte - Huy
- ligne 130 : Namur → Tamines  
Namur - Ronet - Flawinne - Floreffe - Franière - Moustier -  
Ham s/S - Jemeppe s/S - Auvelais - Tamines
- ligne 154 : Namur → Dinant  
Namur - Jambes (Nord) - Godinne - Yvoir - Dinant
- ligne 161 : Namur → Ottignies  
Namur - Khisnes - St Denis-Bovesse - Beuzet - Loncée - Gembloux -  
Ernage - Chastre - Blanmont - Mont St Guibert - Ottignies

- ligne 162 : Namur → Libramont ↗ Bertrix Bastogne

Namur - Jambes (Etat) - Naninne - Courrière - Assesse - Ciney - Marloie - Jemelle - Forrières - Poix - Libramont  
Bertrix Bastogne

8° Noeud d'Arlon

- ligne 162 : Arlon → Libramont (la branche Sud n'est plus desservie en omnibus.)

Arlon - Stockem - Habay - Marbehan - Longlier-Neufchâteau - Libramont

- ligne 167 : Arlon → Virton

Arlon - Athus - Virton

9° Noeud de Verviers

- ligne 37 : Verviers → Eupen

Verviers (Central) - Verviers (Palais) - Verviers (Est) - Dolhain - Welkenraedt - Eupen

- ligne 44 : Verviers → Géronstère

Verviers (Central) - Ensival - Pepinster - Juslenville - Theux - Franchimont - Spa - Géronstère

10° Noeud de Kortrijk

- ligne 66 : Kortrijk → Roeselare

Kortrijk - Ingelmunster - Izegem - Roeselare

- ligne 69 : Kortrijk → Ieper

Kortrijk - Bissegem - Wevelgem - Menen - Wervik - Comines - Ieper

- ligne 75 : Kortrijk → Herseaux (la bande nord n'est pas desservie.)

Kortrijk - Marke - Lauwe - Mouscron - Herseaux

- ligne 89 : Kortrijk → Oudenaarde

Kortrijk - Vichte - Anzegem - Oudenaarde

11° Noeud de Brugge

- ligne 51 : Brugge → Knokke

Brugge - Brugge St Pieters - Heist - Duinbergen - Knokke

- ligne 66 : Brugge ↗ De Panne Roeselare Tielt

Brugge - Zedelgem - Torhout - Lichtervelde

Kortemark	Roeselare	Tielt
Diksmuide		
Veurne		
Koksijde		
De Panne		

- la ligne 50 n'est plus desservie en omnibus



3. Trains de navetteurs.

Aux heures de pointe :

- les trains Intercity et Desserte Locale seront renforcés ou dédoublés.

- des dessertes spéciales sont organisées.

- certains des points d'arrêt exclus dans les trains Intercity et Desserte Locale (soit 343) seront desservis par les trains de navetteurs. La S.N.C.B. estime que ces 343 points d'arrêt concernent 34.000 voyageurs, soit 4 % du total moyen quotidien. 25.000 de ces 34.000 personnes sont navetteurs et continueraient à pouvoir prendre le train. Les 9.000 autres seront invitées à changer de gare d'embarquement.

4. Service international.

La S.N.C.B. mettra l'accent sur :

1. des liaisons intervilles rapides

- certaines seront assurées par le réseau Intercity  
- d'autres seront des liaisons sur 300 à 350 km, organisées par T.E.E. ou trains ordinaires. On améliorera l'offre vers Paris.

2. Les trains de nuit où l'offre sera améliorée vers la Côte d'Azur Bâle et Milan.

5. Mesures connexes : amélioration de la qualité de l'offre

1. vitesse moyenne : Intercity : 85 km/h  
Omnibus (desserte locale) : 60 km/h  
Internationaux : 110 km/h

2. vitesse maximale : sera relevée à 160 km/h sur lignes 25/96 et 50/36, et de 120 à 140 km/h partout où c'est possible

3. fréquence : desserte cadencée à l'heure pour les Intercity et la Desserte Locale même le week-end.

4. correspondances : ne seront pas assurées avec les trains en retard pour garantir la régularité.

5. accueil des voyageurs : le contrôle entrée/sortie sera supprimé, les conditions de délivrance des billets et abonnements améliorées grâce aux nouvelles machines électroniques Prodata, et la réservation électronique des places sera perfectionnée.

6. collaboration avec S.N.C.V. : sera améliorée.

II. Restructuration du trafic marchandises par charges complètes

\* A. Types de trafic.

La S.N.C.B. tablera à l'avenir sur le trafic par trains complets. Les rames ou wagons isolés (+ 6.000 wagons par jour) devront s'inscrire dans le cadre du trafic par trains complets.

\* B. Concentration du trafic.

La S.N.C.B. rationalisera :

1° les cours à marchandises : le réseau en compte actuellement 496 ; 372 ont un trafic de moins d'1 wagon par jour.

Une concentration est indispensable à condition de moderniser celles qui seront maintenues (accès, chargement, stockage).

- 2° les raccordements : le réseau en comptait 2706 en 1951. Il y en a 1014 en 1978. Mais 27 d'entre eux ont un trafic de moins d'1 wagon par jour. On étudiera le moyen de privilégier le vrai client au détriment des clients occasionnels, médiocres ou fictifs (modalités d'octroi et de suppression des raccordements, minimum de trafic à garantir, conditions de desserte...)
- 3° les lignes industrielles : le problème sera revu dans la mesure où celles-ci mettent parfois un seul raccordé à charge de tous
- 4° les gares-frontière : on supprimera les gares-frontière vicinales dont le rayonnement est local, le trafic insignifiant, mais le coût élevé.

\* C. Durée de l'acheminement.

Un délai de 2 jours devra être garanti dans tous les cas :

jour A : collecte cours/raccordements  
          triage  
          échange

jour B : triage  
          gare de desserte (1)  
          distribution cours/raccordements

- (1) la gare de desserte est nécessaire, sinon le nombre total de classements à faire excéderait le nombre total des voies de classement des gares de formation.

\* D. Rationalisation des gares.

1. Gares de formation

Actuellement, il y en a 13.

Il faudrait réduire ce nombre et conserver : Schaerbeek  
Anvers (Nord)

- (°) la suppression de ces gares de formation est envisagée en 2e étape.
- (°) Hasselt
  - (°) Kinkempois
  - (°) Ronet
  - Monceau
  - (°) St Ghislain
  - Merelbeke

+ gares frontières à conserver : Montzen - Stockem

2. gares de desserte

Il y en a actuellement 75. Il faut tomber à 25.

3. autres gares

Actuellement : 592 gares sont ouvertes au trafic marchandises.

En 1ère phase, il faut tomber à 450.

En 2e phase, il faut tomber à 260.



## \*E. Voies ferrées.

Le trafic se fera sur un réseau de 3.350 km, dont une bonne partie sera commune avec le réseau des voyageurs, quelques itinéraires étant cependant spécialisés pour les courants denses de trains de marchandises.

## Lignes tenues en réserve :

650 km de lignes ne seront plus desservies mais gardées en réserve. La S.N.C.B. note qu'elles pourront être réactivées lorsque les circonstances socio-économiques le justifieront, même prévisionnellement.

## Liste :

Ligne	Section	km
18	Houthalen - Neerpelt	25,1
21 A	As - Maaseik	16,4
29	Aarschot - Y Wolfstee	19,7
31	Ans - Liers	6,4
44	Pepinster - Geronstère	12,5
45	Trois-Ponts - Waismes	22,1
45 A	Wevercé - Losheimergraben	18,4
48	Raeren - St-Vith	69,8
52	Dendermonde - Puurs	15,3
57	Dendermonde - Lokeren	14,7
57 A	Grembergen - Hamme	6,7
63	Kortemark - Westrozebeke	10,2
69 A	Comines - Le Touquet	11,9
73	Lichtervelde - Adinkerke Front	42,1
75 A	Tielt - Meulebeke	5,4
82	Aalst - Burst	10,4
86	Y Basècles - Leuze	9,3
86	Frasnes-lez-Buissenal - Renaix	10,0
88	Antoing - Biéharies	8,9
97	St-Christain - Quiévrain front.	11,0
98	Cuesmes - Warquignies	10,3
106	Clabecq - Ecaussinnes Car.	18,3
109	Harmignies - Vellereille-le-sec	2,6
112 A	Piéton - Trazeignies	3,9
113	Manage - Bascoup	6,1
115	Clabecq - Sart Moulin	9,6
123	Enghien - Braine-le-Comte X	12,4
126	Ciney - Hamois	8,0
127	Moha - Hannut	18,9
131	Fleurus - Frasnes	10,2
132	Mariembourg - Nismes	2,7
134	Mariembourg - Couvin	5,6
135	Y Stave - Fraire	8,9
136 A	Florennes - Biesmerée	5,7
137	Acoz - Gougnies	5,2
138	Acoz - Gerpennes	3,1
141	Baulers - Court-St-Etienne	17,4
142	Namur - Cognelée	6,4
147	Tamines - Lambusart	5,9
147	Landen - Orp	10,1
150	Jemelle - Hour Avenne	17,8
150	Aisemont - Mettet	15,0
154	Hastièrre - frontière	5,2
156	Momignies - Lafite	31,4
163	Libramont - Gouvy	58,4
160	Lodelinsart - Deschassis	1,8

\* F. Qualité du service.

La S.N.C.B. offrira un transport intégré de bout en bout, avec desserte de porte à porte.

III. Restructuration des envois de détail.

\* A. Lignes de force.

- le service des envois de détail sera conçu essentiellement en fonction des besoins de la clientèle industrielle et commerciale.
- il garantira :
  - un délai de livraison de 40 h
  - pour la grosse messagerie, la possibilité de réaliser des acheminements directs expéditeur → destinataire
  - la possibilité d'offrir des prestations complémentaires comme le dédouanement...
- l'offre à la clientèle occasionnelle s'inscrira dans celle qui est élaborée pour la clientèle industrielle et commerciale, et sera simplifiée.

\* B. La nouvelle organisation.

Celle-ci est basée sur l'autonomie du service S.N.C.B.-Colis, pour lequel le document réclame la création d'un nouveau service de direction.

Organisation actuelle

L'organisation actuelle du transport des envois de détail repose sur trente centres routiers (1) qui, dans leurs aires de desserte respectives, collectent et distribuent les envois à domicile, trient et lo-tissent les colis tant à l'arrivée qu'au départ, exécutent les opérations administratives relatives au transport. En dehors des gares-sièges d'un centre routier, il en existe d'autres (environ 395) où les envois de détail peuvent être acceptés au transport, et adressés "bureau restant".

Au départ, les envois ordinaires pris à domicile ou déposés dans des gares non centres routiers; sont amenés par camion vers un centre routier de départ. De même, à l'arrivée, la remise à domicile des envois ou leur transfert vers la gare de destination (pour les expéditions "bureau restant") se font au moyen des véhicules du centre routier correspondant.

Après triage et classement au centre routier de départ, les colis sont chargés dans des wagons de messageries et transportés vers le centre routier d'arrivée par trains de messageries ou trains de marchandises ordinaires (quelques wagons de messageries sont également acheminés sur une partie de leur itinéraire par train de voyageurs). Des wagons directs entre centres routiers sont mis en route lorsque le volume des transports concernés est suffisant. Dans les autres cas, les colis sont transbordés dans un centre routier d'escale. Sur les 870 relations possibles entre centres routiers, il existe environ 410 relations directes. Les autres (environ 460 et qui intéressent 10 à 15 % des envois) sont réalisées par transbordement des colis dans des centres routiers d'escale.

Quelques gares non sièges d'un centre routier envoient ou reçoivent également des wagons de messageries à destination ou en provenance de centres routiers.

En service international, les envois au départ sont concentrés dans un centre routier ou une gare frontière (choisis en fonction des méthodes de travail et des accords interréseaux) qui, après présentation des envois à la douane, forme des wagons vers l'étranger. A l'arrivée les envois sont, soit dédouanés à la frontière et acheminés à destination via un ou plusieurs centres routiers, soit dirigés vers un entrepôt intérieur.

Dans les centres routiers importants, le travail est organisé de façon pratiquement continue, 24 heures sur 24, sauf les samedi, dimanche et jours fériés.

En service intérieur, il est actuellement possible de respecter un délai de livraison de 24 heures lorsque les envois bénéficient d'une relation directe entre centres routiers de départ et d'arrivée et un délai de 48 heures lorsqu'il sont acheminés via un centre routier d'escale. Ces délais peuvent toutefois être augmentés de 24 heures lorsque la commune où réside le destinataire n'est desservie qu'un jour sur deux. Ils sont évidemment suspendus les samedi, dimanche et jours fériés.

Dans la situation actuelle, Bruxelles constitue le centre de gravité de l'activité "envois de détail" de la S.N.C.B.. En effet, environ 40% des envois au départ sont collectés à Bruxelles et 20% des envois à l'arrivée y sont distribués.

(1) Dont cinq sont actuellement exploités par la S.A. Depaire, au nom, pour le compte et sous la responsabilité de la S.N.C.B.

#### Organisation proposée.

- Un seul "centre de Tri Unique" (CTU) qui recevra tous les colis collectés dans le pays, les lotira par canton postal, les triera et les chargera dans des wagons acheminés directement vers 40 centres de distribution (CD). Ce CTU sera doté d'un système de manutention semi-automatique.
- Quarante "Centres de Distribution" se substitueront aux 29 centres routiers actuels. Ils déchargeront les colis des camions afin de les envoyer au CTU, recevront du CTU des colis déjà lotis qu'ils ventileront dans leur zone. Ils ne seront donc plus en relation qu'avec le CTU via 1 ou 2 trains journaliers selon leur importance. Parmi les 29 centres routiers actuels, on note que Charleroi déménagera à Châtelineau-Châtelet, Liège à Bierset et Gand (Est) à Gand Maritime. Le centre routier de Renaix déménagera à Cudenarde, plus central. Le centre routier de Gembloux, créé le 10/04/78 pour désengorger Ottignies, sera maintenu. On créera des CD à Ath, Dinant, Leuze, Hal, Ypres, Mol et Furnes, dans des locaux existants. On créera des CD à Nivelles et Neerpelt dans des locaux à construire.
- Les envois de détail continueront à être acceptés au transport ou à être reçus "bureau restant" dans 51 gares, au lieu des 394 actuelles. Cette sélection est établie sur le volume de trafic et sur l'existence, dans ces 51 gares, d'une clientèle industrielle et commerciale fidèle.
- La collaboration entre la S.N.C.B. et la S.A. Depaire sera revue.

CHAPITRE I. Le problème des "subventions" de l'état.

Il est exact de dire que le montant des interventions de l'état s'est accru considérablement ces dernières années pour atteindre la somme de 41 milliards en 1978.

Toutefois il importe de bien noter qu'une part très importante de ces interventions n'est que la juste compensation des obligations inhérentes à la notion de service public parmi lesquelles :

- l'obligation d'exploiter qui implique la nécessité de prendre pour toutes les lignes dont l'exploitation a été confiée, toutes les mesures propres à garantir un service de transport répondant aux normes fixées de continuité, de régularité et de capacité.
- l'obligation de transporter qui est celle d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs et/ou de marchandises à des prix et conditions déterminées.
- l'obligation tarifaire qui impose à l'entreprise concernée d'appliquer des prix fixés, homologués par l'autorité, éventuellement contraire à l'intérêt commercial.

C'est ainsi que l'état doit intervenir pour :

- les nombreuses réductions tarifaires qu'il arrête en faveur de diverses catégories de bénéficiaires ( depuis les familles nombreuses jusqu'aux prisonniers en passant par les militaires et les agents de postes...) et de diverses catégories de marchandises ( tarif CECA, tarif belgo-luxembourgeois, etc..)
- le maintien en exploitation des lignes à faible rendement.
- les pensions des agents. Lors de la constitution de la S.N.C.B., celle-ci n'a pas reçu de la part de l'état les réserves mathématiques correspondant aux pensions et de survie en cours. D'autre part, la S.N.C.B. supporte actuellement seule la charge des pensions alors que tous les autres secteurs économiques cotisent au régime général en fonction du nombre de travailleurs occupés.
- les régimes particuliers relatifs aux accidents du travail et aux allocations familiales. Ici aussi, la S.N.C.B. ne participe pas aux régimes généraux de cotisation, mais doit être son propre assureur ou son propre financier.
- les charges d'infrastructure (entretien et renouvellement) que le chemin de fer est seul à supporter.

En effet c'est l'état qui prend à sa charge pratiquement la totalité des frais d'infrastructure et une part importante des charges d'exploitation de la voie d'eau.

Quant à la route, le système de taxation instauré par l'état donne un net avantage aux transports routiers par véhicules lourds qui sont loin de supporter les charges de l'infrastructure utilisée.

Sans entrer dans le détail de cette question, il convient de savoir qu'une étude américaine a montré que l'usure d'une route était proportionnelle à la quatrième puissance du poids du véhicule considéré !

- les charges financières liées aux emprunts que la S.N.C.B. a contractés pour assurer le financement de travaux de renouvellement qui ne pouvaient être postposés dans l'attente des paiements contractuels de l'état.

## CHAPITRE II. Les investissements.

Le choix de l'état ne s'est pas fondamentalement modifié au cours des dernières années. On peut dès lors considérer l'année 1977 à titre d'exemple :

Route : infrastructure pure :	35.971	
..... police circulation :	2.826	
..... éclairage, signalisation, ... :	2.436	
	TOTAL	41.233
Voies d'eau et ports		12.052
.....		
Chemin de fer		4.870
.....		
		en millions de francs.

Plus particulièrement pour la route, n'ont pas été considérés les coûts externes dus aux encombrements (temps perdu par les usagers de la route) aux accidents (hospitalisation etc...), à la pollution, etc..

## CHAPITRE III. Les coûts des effets externes des moyens de transport.

Suivant une étude réalisée en France à l'usage d'organismes internationaux, on peut dire que :

"Les recettes fiscales provenant de la motorisation (2% du PNB) couvrent en général, les coûts monétaires, investissements routiers, entretien, police, etc..

"Cependant l'automobile, spécialement de forte cylindrée, et les véhicules de livraison paient plus que leur part, au profit des camions, surtout les plus lourds, qui ne couvrent que 50 % de leurs frais.

"Si l'on essaye d'évaluer les coûts monétisables des nuisances qu'entraîne la motorisation actuelle, on aboutit à des coûts qui sont compris entre le double et le triple des coûts monétaires.

"Il est donc certain que les sociétés industrielles subventionnent largement l'automobiliste et les transports routiers, comme elles subventionnent d'ailleurs les autres formes de transport (avion, rail, canaux)".

Parmi les effets externes (nuisances), on peut retenir :

- 1° La congestion des routes (coûts d'énergie perdue, temps passé par les occupants, les véhicules etc..)
- 2° Les accidents. (coûts directs attachés aux pertes humaines et matérielles, ainsi que les coûts indirects (perte de production, de temps, formalités administratives, etc...)). Certains estiment la perte économique globale, liée aux accidents de la route, à 50 milliards de francs.
- 3° La pollution de l'air.
- 4° Le bruit.
- 5° L'occupation de la surface du sol.  
Une voie ferrée de 10 m de large offre une capacité de transport égale à celle d'une autoroute de 150m de large.

## CHAPITRE IV. L'énergie.

Une commission créée en septembre 1976 par le Comité ministériel belge de coordination économique a établi un classement d'ordre croissant par consommation d'énergie primaire par référence au moyen de transport consommant le moins par voyageur-kilomètre et par tonne-kilomètre :

### - Par voyageur-kilomètre

1) Chemin de fer	1,0
2) Autobus interurbains	2,2
3) Autobus urbains (STIB)	2,3
4) Tramway (STIB)	3,2
5) Voiture particulière	3,6
6) aviation	4,5

### - Par tonne-kilomètre

1) chemin de fer diesel	1,0
2) " électrique	1,1
3) voie navigable	1,4
4) Transport routier	3,7
5) Aviation	31,0

En ce qui concerne les Tramways (STIB) on doit intégrer toutes les dépenses d'énergie liées aux facilités connexes fournies aux utilisateurs et consommant elles-mêmes de l'énergie.

## CHAPITRE V. Volet Social.

On ne peut négliger le fait que le chemin de fer constitue le moyen de transport qui accorde à son personnel les conditions les plus favorables de qualité de vie dans le sens large par rapport à la voie d'eau et surtout au transport routier de marchandises.

## CHAPITRE VI. A propos des hypothèses du plan de restructuration.

1. Le plan fixe les objectifs comme suit :

- diminution des montants de l'intervention de l'état à 4,8 milliards de F.B..
- une augmentation du trafic voyageurs de 9 % et du trafic marchandises de 5 %.
- une amélioration des services à la collectivité sur les plans de la vitesse, la sécurité, la régularité et le confort.

L'augmentation escomptée des trafics est une pure hypothèse et rien ne prouve qu'elle existera réellement.

Ce plan entraîne une perte progressive d'emplois possible de plus de 6.000 unités pour les jeunes sortant des diverses écoles.

Il est évident que ces jeunes sans possibilité d'emploi émargeront directement - et non plus indirectement - au budget de l'état pour le montant évalué par la S.N.C.B.

Le bénéfice escompté au niveau du budget de l'état est donc pratiquement nul.

Il n'est pas de notre propos de défendre la notion d'emplois inutiles mais on peut ici se poser la question de l'efficacité réelle des mesures annoncées.

2. Le plan pose en dogme le fait que le voyageur qui prenait le train dans une gare dorénavant supprimée se rendra, par ses propres moyens, dans une gare d'arrêt d'un Intercity pour y poursuivre son voyage. On peut légitimement mettre cette hypothèse en doute.

3. Les Intercitys apporteront du neuf.

A priori de tels trains existent déjà actuellement : citons : Welkenraedt Ostende - Verviers Mons - Charleroi Anvers ....

Il ne manque à ces trains actuels que le vocable "Intercity"...

'est ainsi que parmi les "nouvelles" liaisons annoncées, 10 existent déjà à l'heure actuelle ; tandis que d'autres relations bien fréquentées et existantes aujourd'hui seront brisées. L'élément nouveau est donc extrêmement réduit.

4. Les correspondances bien étudiées entre lignes "Intercity". Toutefois il est clairement établi dans le corps du rapport que les trains attardés ne seront pas attendus!...

Qu'y aura-t-il de changé par rapport à la situation actuelle ?

5. Faut-il comparer la situation de la DB (Allemagne) où les Intercity relient les villes les plus importantes mais nettement plus éloignées que les villes belges. En Belgique, nous appelons "ville" un centre de quelques milliers d'habitants qui ne serait qu'une bourgade en France et en Allemagne.

La multiplicité et la proximité de ces centres font que nos déplacements de toute nature sont plus intenses qu'à l'étranger, à tout moment de la journée.

#### CHAPITRE VII. Quelques imprécisions du plan S.N.C.B.

- 1) Que signifie la notion de desserte "Intercity" si la fréquence de passage des trains n'est pas précisée : toutes les deux heures, toutes les heures, ou....??
- 2) La coopération avec la S.N.C.V.
- 3) L'organisation des trains de navetteurs.

#### CHAPITRE VIII. Quelques critiques à l'égard de l'organisation actuelle.

- 1- Le service des trains est souvent organisé pour assurer le meilleur roulement des trains et non pour assurer le meilleur service aux voyageurs :  
exemples : - correspondances mal étudiées.  
- tronçons de lignes non exploitées en harmonie avec le courant des voyageurs.  
- trains avec arrêts ne permettant pas une charge donc une rentabilité suffisante (principalement dessertes urbaines).
- 2- Sur certaines lignes, concurrences entre services parallèles (donc doubles emplois) S.N.C.V. et S.N.C.B.  
Tarifs non harmonisés pour des distances égales.
- 3- Les dessertes autobus ne sont pas réglées pour un rayonnement au départ des gares mais bien pour des liaisons interurbaines surprenantes.  
Exemple : Autobus Couvin - Charleroi au lieu de dessertes autobus Couvin - Mariembourg et autres parcours de rabattages vers les gares intermédiaires.
- 4- Système de perception surnanné sur les trains omnibus.  
A titre d'exemple les cartes d'agglomération S.N.C.B. sont les seules par rapport aux sociétés de transport intercommunales qui prévoient des dates limites de validité en dehors de changement de tarifs.
- 5- Desserte insuffisante des agglomérations : un exemple à suivre : les "Stadtbahn".

- 6- L'information du voyageur, du public en général est largement insuffisante.

#### CHAPITRE IX. A propos de la présentation de la fréquentation des gares.

- 1- Il ne nous paraît pas normal d'indiquer dans les différents tableaux l'indication "0" voyageurs lorsque la ligne ou la gare concernée n'est pas ouverte le jour considéré. Autrement dit si le train ne circule pas tel jour, la mention doit être "-". Voilà sans doute une présentation plus réaliste ! D'autre part la fréquentation est liée au nombre de trains de desserte.
- 2- On peut également se demander quels sont les critères réels qui ont été retenus pour le choix des gares d'arrêt des trains Intercity. En effet, si des gares comme Binche, Furnes, etc.. sont prises en considération avec un mouvement de 400 voyageurs, on ignore superbement Marchienne-au-Pont, Chatelineau, Ciney, Ninove, etc.. dont les trafics sont supérieurs à 2000 voyageurs.

#### CHAPITRE X. Quelques propositions originales de réorganisation.

Liste non exhaustive.

- 1- Révision du système d'accès aux quais.
- 2- Sur les lignes de fréquentation plus faible, transformation des arrêts fixes en arrêts facultatifs. Le voyageur dans le train informe le conducteur ou le chef garde de l'arrêt de descente. La gare est abordée à vitesse réduite ou un dispositif de signalisation approprié est mis à la disposition des voyageurs se trouvant sur le quai.  
Avantages : maintien de la desserte, réduction du temps de parcours économie d'énergie, bref tous les postes envisagés par le plan.
- 3- Abandonner la conception des trains lourds pour les services omnibus de fréquentation plus faible. Le conducteur ne pourrait-il assurer les fonctions de chef garde dans les véhicules légers aménagés à cet effet.
- 4- Suppression des doubles emplois S.N.C.B. et S.N.C.V.  
Dessertes S.N.C.V. de rabattages vers les gares de façon à éviter les pénétrations inutiles des véhicules routiers dans les villes. On appliquerait enfin aux autobus ce que l'on veut appliquer dorénavant aux trains omnibus..
- 5- Personnel de desserte des petites gares non permanent mais par roulement à des heures appropriées entre plusieurs gares.  
Vente des billets de chemins de fer par des commerçants locaux, moyennant rétribution.
- 6- Améliorer l'image de marque du chemin de fer par une publicité et une politique de relations publiques accrues.
- 7- Réduction des parcours à vide qui grèvent le budget global S.N.C.B. mais non le prix de revient en les supprimant ou en les ouvrant à la clientèle potentielle. Il n'est pas normal qu'une rame roule à vide avec un chef garde.
- 8- Les trains de voyageurs cadencés sur une même relation à des heures invariables au cours de la journée pour une mémorisation minimale de la part du voyageur.



- 9- Une concertation efficace avec un organe jouissant du pouvoir de décision entre la S.N.C.V., la S.N.C.B. et la S.T.I. concernée dans chaque région importante du pays.
- 10- Les trains, confortables, rapides pour la relation choisie, fréquents, des tarifs attrayants, une information adéquate, sont le gage d'une clientèle satisfaite et suffisante.
- 11- Recherche de solutions originales aux problèmes spécifiques des Transports marchandises.
- 12- Revoir la politique des raccordements industriels dans le sens d'une intensification de l'utilisation (voir politique S.N.C.F.) Raccordement préalable des zones industrielles au rail.
- 13- Utilisation accrue du conteneur, du transport combiné rail-route.
- 14- Accélération notable du trafic marchandises de façon à le rendre compétitif du point de vue délai d'acheminement avec la route.
- 15- Intensifier la prospection commerciale voyageurs et marchandises. Ne pas négliger la clientèle touristique en service intérieur.

#### CHAPITRE XI. A propos de la suppression de trains de voyageurs sur certaines lignes.

Le plan prévoit la suppression de tout ou partie du service voyageurs sur certaines lignes. Celles-ci devront être maintenues en excellent état d'entretien pour permettre le passage des trains de voyageurs substitués et en tous cas des trains de marchandises. Dans un cas comme dans l'autre les frais d'entretien et aussi de signalisation resteront pratiquement inchangés. On peut dès lors rechercher - pratiquement vainement - les économies substantielles annoncées. Au contraire, à frais d'entretien et d'exploitation sensiblement égaux, la circulation de tous les trains de voyageurs permet de dégager les routes et de maintenir un transport régulier et confortable pour tous. Il convient de ne pas perdre de vue que la circulation régulière des autobus sur des itinéraires fixes accroît largement les frais d'entretien des routes correspondantes. Quant aux lignes mises en réserve c'est-à-dire où toute circulation serait supprimée sans qu'un démontage des installations intervienne, il convient de ne pas se faire d'illusions : elles seront irrémédiablement condamnées. L'absence d'entretien courant et de circulation entraîneront une dégradation en croissance rapide. Les frais de remise en état ultérieure éventuelle rendront cette éventualité impossible.

#### CHAPITRE XII. La réorganisation du transport des marchandises.

Le document S.N.C.B. semble vouloir promouvoir à tous prix le trafic par trains complets en délaissant le wagon complet isolé.

Cette promotion est sans doute extrêmement intéressante et doit évidemment être retenue. Elle favorisera largement les transports pondéreux de matière première.

Mais si le chemin de fer veut se réserver une large part du transport des produits finis, même pondéreux, il doit tout mettre en oeuvre pour assurer une organisation dynamique du transport par wagons isolés ou par rames très très légères. En effet les clients de nos usines sont de plus en plus exigeants quant à la qualité, aux délais et à la rédu-

tion de leurs stocks. C'est dire s'il sera impossible pour nos usines de grouper plusieurs envois pour "produire" au train complet. A défaut du wagon isolé acheminé rapidement, le trafic des produits finis sera repris lentement mais sûrement par la route.

### CHAPITRE XIII. Les chemins de fer de l'avenir.

Aujourd'hui les trains omnibus perturbent la régularité des autres trains. C'est pourquoi demain, les premiers seront supprimés. Dans quelques années le même problème se posera entre les trains du service intérieur et les internationaux. A cause de ceux-là, ces derniers ne pourront être remis à l'heure. Il restera à les supprimer. On voit par là que de proche en proche la cause du mal sera supprimée pour arriver à la solution finale, la suppression de tous les services! Il en va de même si l'on considère les lignes dites non rentables. A force de supprimer des lignes, que restera-t-il?? Un plan de restructuration tous les vingt ans ?? Pourquoi pas s'interroger sur les causes réelles du problème??

### CHAPITRE XIV. CONCLUSIONS.

Nous n'aurons pas l'outrecuidance de conclure le débat. Nous pensons simplement que le rail reste un moyen de communication d'avenir pourvu qu'on améliore les conditions de sécurité, de confort et de régularité.

Si le chemin de fer ne semble plus toujours répondre très bien aux exigences de la population, ne faudrait-il pas d'abord rechercher les véritables raisons ? Et l'adapter ensuite aux réalités économiques et sociales des diverses régions qu'il dessert.

La décentralisation pour l'organisation régionale des transports en commun constitue une alternative au plan de restructuration. L'application de celui-ci pénaliserait davantage les habitants des régions rurales. La plus faible densité de l'équipement scolaire, hospitalier, commercial, culturel, administratif, impose à la population de ces régions, des déplacements plus longs et souvent plus onéreux. Pour beaucoup, la rationalisation que l'on veut imposer serait un facteur d'isolement supplémentaire.

Lorsqu'il s'agit d'un service public, l'efficacité et la qualité du service rendu doivent primer le souci de rentabilité. Pour que les automobilistes acceptent d'utiliser les transports en commun, il faudra payer le prix. Chacun doit s'habituer à l'idée que le déséquilibre des comptes d'exploitation est une donnée permanente de la gestion des réseaux de transports et non le signe de défauts de gestion. Aux responsables de la nation de reconnaître aussi que le surplus de dépenses nécessaires pour rétablir la compétitivité des transports en commun face à la route et à la voie d'eau pèse beaucoup moins lourd que toutes les nuisances de ces derniers.

Et méditons chacun les premières informations relatives à une expérience récente intervenue en Suède !

" Le tarif du chemin de fer a baissé de 58 % : maintenant on s'y rue sur les trains!... (Le Soir du 29.08.79)

COMMUNIQUES A NOS MEMBRES

Une idée originale pour présenter vos voeux à vos amis

Vous connaissez certainement nos séries de 12 cartes-vues :

- série 52 : les Vicinaux Belges
- série 53 : les Chemins de Fer Belges
- série 54 : souvenirs ferroviaires du Centre à l'occasion de l'électrification Braine-le-Comte - Luttre.

Chaque série se vend au prix de 60 FB + 15 FB (envoi) = 75 FB.

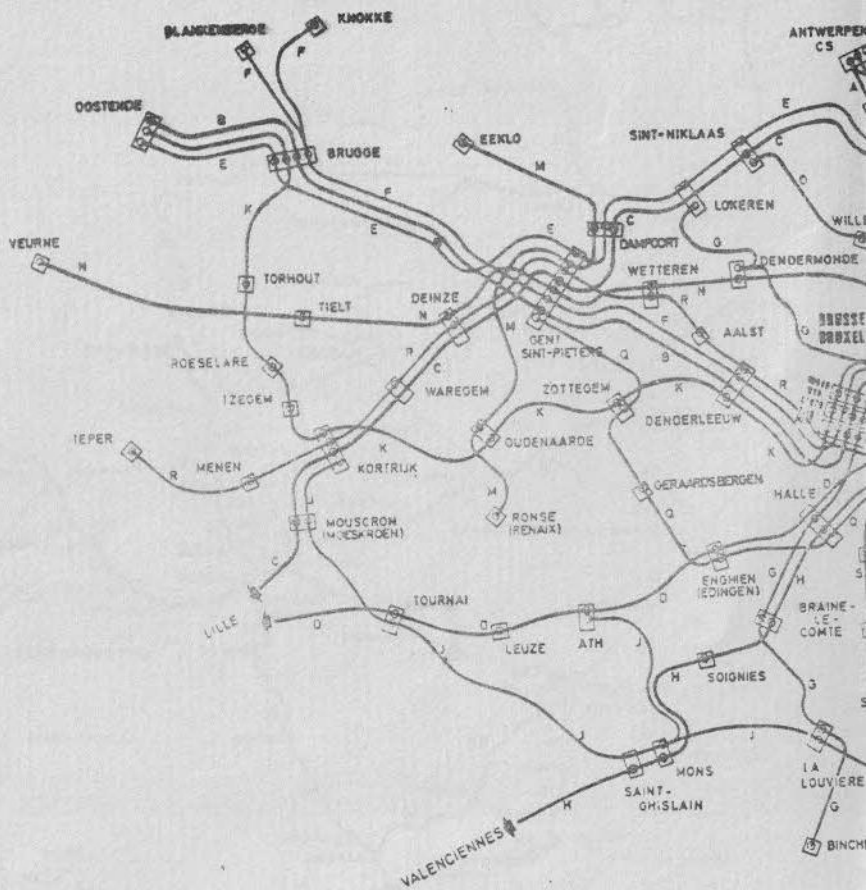
Nous vous suggérons de présenter vos voeux à vos amis en utilisant ces cartes-vues. A cet effet, nous vous proposons ces séries de cartes-vues auxquelles nous joindrons gratuitement des étiquettes auto-collantes "Bonne Année". Vous bénéficierez ainsi de tarifs postaux réduits et vous ferez preuve d'originalité auprès de vos correspondants.

Si vous voulez obtenir une ou des séries de cartes-vues accompagnées d'étiquettes "Bonne Année", il vous suffit de verser la somme de 75 FB par série au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège, en précisant en communication les numéros des séries demandées et en faisant suivre de la mention "Bonne Année". Ne tardez pas à faire le cas échéant le versement, car celui-ci doit nous parvenir avant le 15 décembre, pour que nous vous fassions parvenir les cartes-vues à temps.


Trans-Fer spécial 1979 (voir trans-fer n° 8 p. 30)


Nous vous rappelons que la date limite d'obtention de cette édition au prix de lancement réservé aux membres GTF (150FB pour la Belgique, 165 FB pour l'étranger) est fixée au 30/11/79. Après cette date, le prix sera de 200 FB pour la Belgique et 230 FB pour l'étranger. Hâtez-vous de commander cette édition au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, 4000 Liège, si vous souhaitez bénéficier de la ristourne.

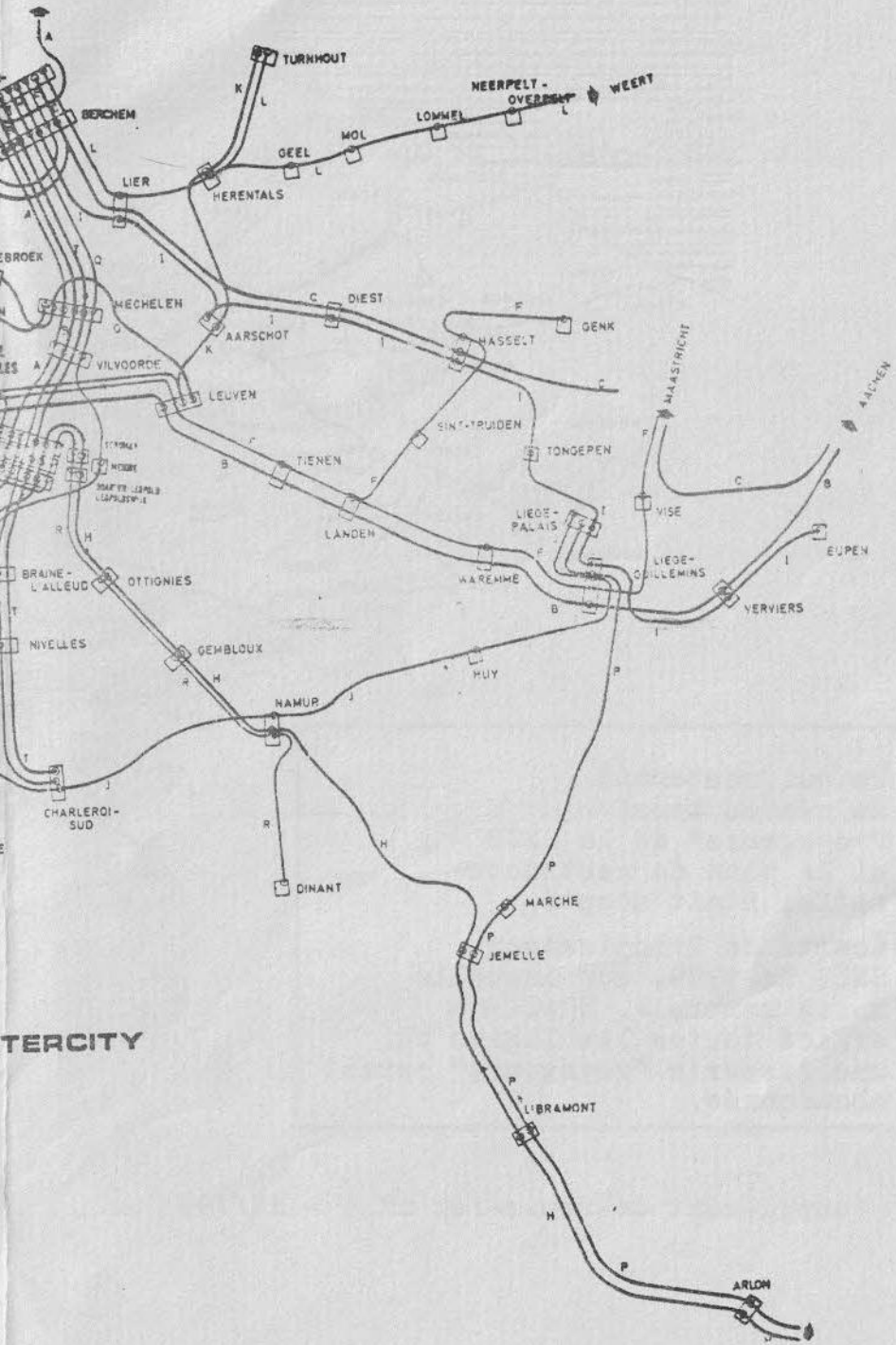
Le traditionnel numéro de Trans-Fer de fin d'année (n° 10) vous parviendra, sauf imprévu, le mois prochain.



**PROGRAMME D'EXPLOITATION D'UN RESEAU IN**  
**AVANT-PROJET D'UN PLAN DIRECTEUR**

 CARRÉ OU LE TRAIN NE S'ARRÊTE PAS

 CARRÉ OU LE TRAIN S'ARRÊTE



TERCITY







ASBL

