



Sous de nouveaux perrons, avec revêtement en aluminium prélaqué (photo J.L. Piek © Hunter Douglas).

LES TRAINS DE VOYAGEURS

LES trains de voyageurs transportent annuellement 213 millions de personnes, qui empruntent journalièrement 3.300 trains parcourant 165.000 kilomètres, réduits à 80 % le samedi et 65 % le dimanche, en adaptation avec le trafic de week-end.

Cette clientèle ne se répartit pas uniformément à longueur de journée

La concentration des activités économiques et l'exode des populations vers la grande banlieue provoquent une accumulation de trafic vers les principaux centres de travail pendant les heures de pointe, qui se situent le matin entre 7 et 9 heures et dans la soirée entre 4 h 30 et 6 h 30 ; c'est ainsi que 55 % du trafic de la journée sont écoulés en 4 heures.

Ce résultat ne peut être atteint que grâce à une succession rapide des trains résultant de l'augmentation du débit des lignes et des gares ainsi que de la modernisation des locomotives et du matériel.

A ce sujet, la Jonction Nord-Midi, reliant les grandes gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi depuis 1952, constitue un élément important.

D'une longueur de 3.400 mètres, dont 2.000 mètres en tunnel, elle comporte six voies parcourues à peu près journalièrement par 880 trains de voyageurs. La fréquence de circulation atteint 90 trains par heure et le débit par voie jusqu'à 19 trains. Conjuguée avec l'électrification de la plupart des lignes aboutissant

à Bruxelles, la Jonction permet de réaliser des relations directes inter-provinciales, comme Liège-Ostende, Anvers - Charleroi, Mons - Liège et Hasselt, Gand - Louvain, Arlon ou Namur - Gand (la côte en été), et d'établir un ensemble d'horaires basé sur la mise en correspondance des trains dans les deux gares d'about.

Les lignes principales sont exploitées selon le système du cadencement des horaires qui forment l'ossature du service et se répartissent sur une amplitude d'environ 16 heures.

Selon l'importance du trafic, un ou deux trains directs ou semi-directs circulent par heure, selon des horaires rythmés; c'est ainsi qu'au départ de Bruxelles (Midi) vers Liège, un train direct part à l'heure 10 et un semi-direct à l'heure 43. Des trains omnibus, judi-

cieusement agencés, assurent les correspondances avec les trains semi-directs. Ce service est évidemment renforcé pendant les heures de pointe.

Sur les autres lignes, le service est organisé en fonction de l'évolution du trafic en tenant compte des correspondances et des nécessités locales, comme des prestations dans les écoles, les bureaux, les usines.

La modernisation du réseau, en-

treprise depuis une vingtaine d'années, a permis de relever la vitesse des trains, d'augmenter leur fréquence, d'accroître leur confort et d'améliorer les correspondances.

Le nombre des trains directs et semi-directs reliant journallement les principales villes à Bruxelles est passé de 508 en 1938 à 632 en 1968.

Le tableau ci-après résume pour quelques lignes les progrès réalisés :

	Nombre des trains directs et semi-dir.		Durée moyenne du trajet (minutes)	
	1938	1968	1938	1968
Liège-Bruxelles	68	84	82	67
Mons-Bruxelles	58	62	64	42
Ostende-Bruxelles	54	56	80	75
Arlon-Bruxelles	24	27	168	132
Tournai-Bruxelles	22	36	84	62
Courtrai-Bruxelles	20	28	82	68



LES TRAINS DE VOYAGEURS



En service international, 7 millions et demi de voyageurs franchissent annuellement nos frontières, départ, arrivée et transit réunis.

Les trains « Trans-Europ-Express », dénommés TEE, relient une centaine de grandes villes européennes depuis 1957, en utilisant des moyens de transport très confortables et très rapides (leur vitesse atteint jusqu'à 160 km/heure). Nous disposons de 28 relations journalières — record européen — de et vers Paris, Amsterdam, Francfort, Hambourg, Dortmund et Zurich.

Le trajet de Bruxelles à Paris (310 km) est franchi en 2 h 20, soit à une vitesse moyenne dépassant 130 km/heure.

Comparativement aux horaires les plus rapides en 1953, des progrès considérables ont ainsi été réalisés dans la durée des voyages. Jugez-en :

	1953	1968	Accélération
Bruxelles-Paris	3 h 30	2 h 20	1 h 10 — 33 %
Bruxelles-Amsterdam	3 h 30	2 h 30	1 h — 29 %
Bruxelles-Francfort	8 h	4 h 50	3 h 10 — 40 %
Liège-Hambourg	8 h 30	5 h 40	2 h 50 — 33 %
Liège-Dortmund	4 h 50	2 h 50	2 h — 40 %
Bruxelles-Zurich	11 h 40	7 h 15	4 h 25 — 35 %

Les autres trains internationaux offrent une gamme étendue de relations « directes » vers des villes éloignées telles que Rome, Vintimille (via Nice), Gênes et Rimini en Italie, Vienne, Salzbourg, Graz en Autriche, Brigue, Coire, Interlaken en Suisse, Rijeka (Yougoslavie), Varsovie (Pologne), Copenhague (Danemark),

Stockholm (Suède), Moscou (U.R.S.S.) et bientôt Port-Bou (Espagne).

Ces dernières années, les réseaux ont uni leurs efforts afin de créer des horaires toujours plus rapides, et cela en intensifiant l'électrification des grands axes (d'Ostende à Vienne et à Rome, par exemple), en réalisant des vitesses de plus en plus élevées et en simplifiant les formalités aux frontières.

De leur côté, les compagnies de ferry-boats n'ont pas ménagé leur contribution.

Les résultats atteints sont spectaculaires ; à titre d'exemples :

- L'**Ostende-Vienne-Express** relie ces deux villes distantes de 1.232 km en 17 heures, au lieu de 23 heures en 1953 ;
- L'**Italia-Express** effectue le trajet Bruxelles-Rome (1.624 km) en 21 heures, au lieu de 26 heures ;
- Le **Nord-Express** relie Bruxelles à Copenhague (1.233 km) en 16 heures, au lieu de 22 heures.

Entre Bruxelles et Nice, la durée du voyage est ramenée de 19 h 30 à 15 h 30.

Sur des distances plus courtes, nous citerons Bruxelles-Cologne en 2 heures 20 au lieu de 4 heures ; Bruxelles-Paris en 2 heures 45 au lieu de 3 heures 30 ; Bruxelles-Bâle en 7 heures au lieu de 9 heures.

L'effort des réseaux a porté également sur la modernisation du matériel (nous avons construit 125 voitures internationales depuis 1960) et l'intensification des services de places « couché » (voitures-couchettes) et de restauration (voitures-buffet).

C'est à l'initiative de la S.N.C.B. que le premier train « autos-couchettes » a circulé sur le continent dès 1956 ; grâce à la collaboration des chemins de fer allemands, Munich fut choisi comme destination.

Cette formule de transport, réservée aux voyageurs accompagnés de leur voiture, prit une extension rapide car, tout en évitant la fatigue d'un long voyage par la route et les multiples aléas d'itinéraires très fréquentés et souvent encombrés, elle offre l'avantage d'horaires de nuit rapides et du confort spécial des voitures-lits, voitures-couchettes et voitures-restaurant. De nombreux trains sillonnent actuellement l'Europe occidentale. En 1968, 17.600 autos et 49.000 voyageurs ont été transportés sur nos lignes. Onze services hebdomadaires sont prévus d'avril à septembre vers la France (Saint-Raphaël, Narbonne, Avignon et Tou-

louse), l'Italie (Milan), la Suisse (Brigue), l'Allemagne (Munich) et l'Autriche (Salzbourg et Villach). Le train Bruxelles - Saint-Raphaël circule à longueur d'année.

Nous terminerons en attirant l'attention sur l'importance des trains spéciaux organisés en cas d'afflux de trafic, notamment pendant les périodes de fêtes et de congés. Ils transportent les voyageurs vers la côte et les Ardennes, les pèlerins se rendant à Lourdes, les touristes vers la Côte d'Azur, la Suisse, l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche, les travailleurs étrangers rentrant en congé en Italie et en Espagne, et bien d'autres encore ; 2.700 trains spéciaux circulèrent en 1968.

F. BAWEINS,
inspecteur principal.

Photo Camille Pétry.

