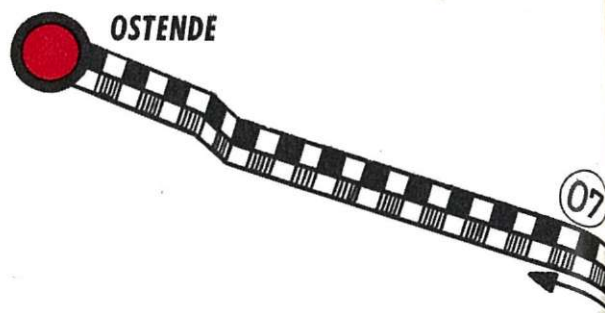
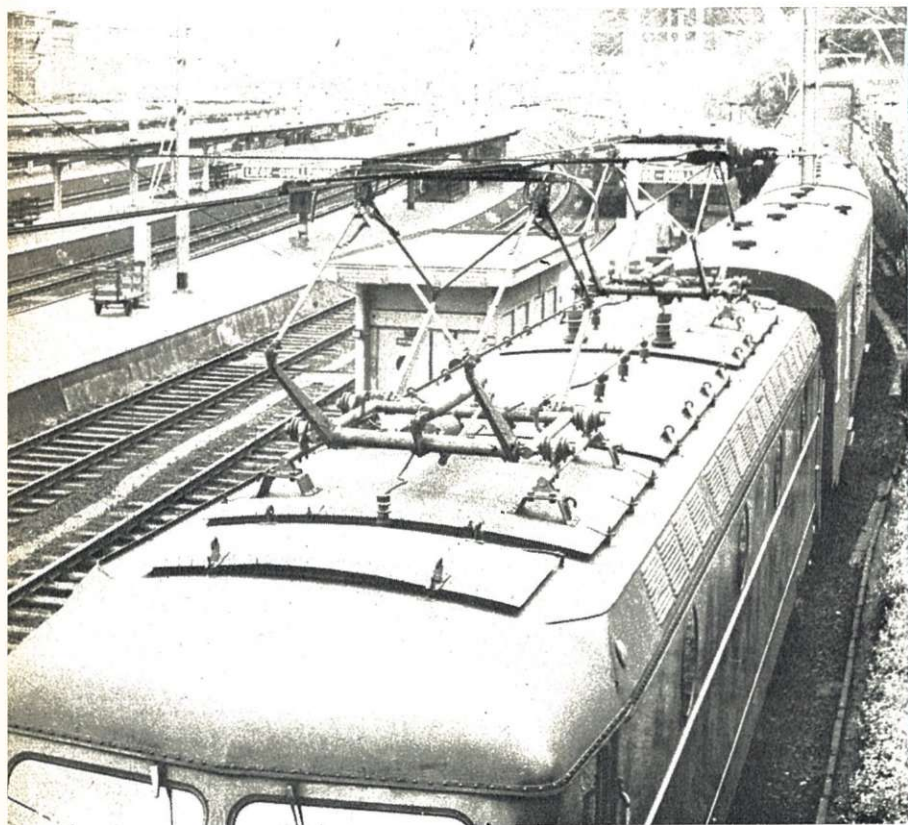


# LA RENUMÉROTATION DES TRAINS DE VOYAGEURS

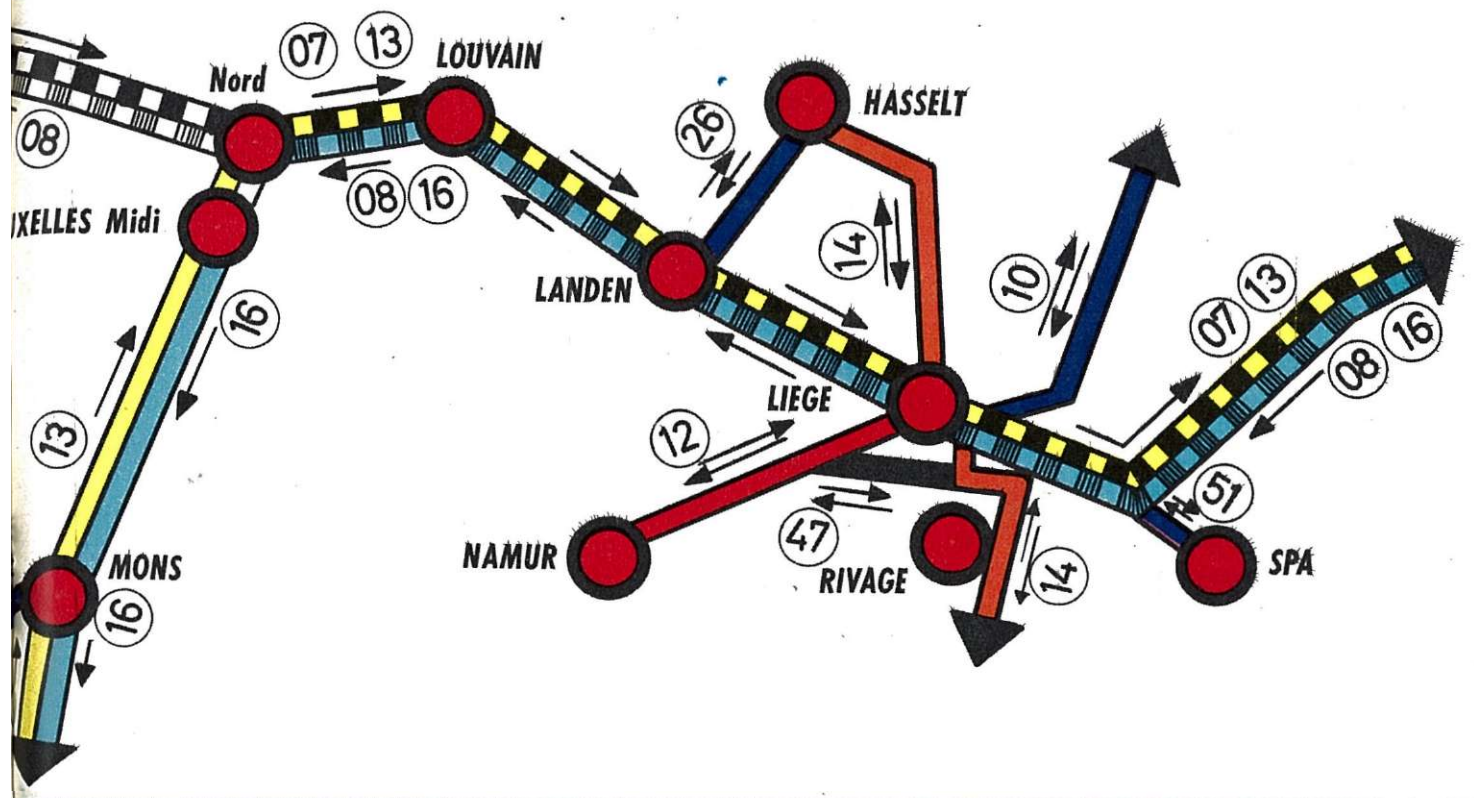


ST-GHISLAIN  
HORNU



**A** L'OCCASION de l'électrification de la liaison Liège-Cologne, tous les postes de signalisation de l'agglomération liégeoise ont été centralisés dans un seul poste situé dans les bâtiments de la gare de Liège-Guillemins. Ce poste central commande et contrôle une zone qui s'étend au nord jusqu'à Ans, à l'est jusqu'à Bressoux, au sud jusqu'au-delà d'Angleur et à l'ouest jusqu'à Kinkempois.

D'autre part, la gare a été « remodelée » de manière que les trafics rapides de la liaison Bruxelles-Cologne soient amenés directement à quai par un pont-tube, sans passer par une zone d'aiguil-



lages, toujours sujette à des ralentissements. (Voir « Le Rail » de mai dernier.)

En outre, on a prévu un premier essai de télécommande automatique du tracé des itinéraires par le train lui-même dans toute l'étendue de la zone dépendant du poste central. Afin de bien saisir l'importance de ce nouveau système, nous suivrons, par exemple, un express qui partira de Cologne. A la frontière, il entrera dans une zone qui dépend, jusqu'à Chénée, d'un seul poste, celui de la CCC (commande centralisée des circulations, voir « Le Rail » n° 65 de janvier 1962). Le signaleur de la frontière introduira l'identification du train dans un système d'appareillage d'annonce des trains (A.A.T. ou « train-describer »). Cette identification, qui est le numéro du train, sera affichée au poste de la CCC sur un tableau : le tableau « d'identification de train », placé au-dessus du tableau de contrôle optique analogue à ceux des postes de signalisation ordinaire. Cette iden-

tification se propagera automatiquement au fur et à mesure de la progression du train sur la ligne. Jusqu'ici, rien de nouveau. Mais à Chénée, où commence la zone dépendant du poste central, l'identification de ce train de voyageurs sera interprétée automatiquement et, grâce à un dispositif de télécommande automatique, l'express sera conduit directement sur la voie 13 de Liège-Guillemins, sans aucune manipulation humaine.

S'il s'agit d'un omnibus, le train sera conduit automatiquement sur la voie 14. Quant aux trains venant de Bruxelles, ils ne passeront pas dans une zone dépendant d'une CCC mais, après avoir été, eux aussi, introduits dans le système par un A.A.T., dès qu'ils aborderont la zone dépendant du poste central de Liège-Guillemins, ils seront conduits automatiquement sur leurs voies respectives : 11 pour les directs et les semi-directs ; 12 pour les omnibus.

# LA RENUMEROTATION DES TRAINS DE VOYAGEURS

Cette automatiser postule une numérotation des trains adaptée au système et conçue de façon à pouvoir être étendue ultérieurement à tout le réseau.

## Les principes de base de la nouvelle numérotation.

Les lignes « voyageurs » du réseau sont groupées en un certain nombre de « relations ». Ce mot désigne tout aussi bien un grand courant de trafic empruntant plusieurs lignes importantes disposées en enfilade (Welkenraedt - Bruxelles - Ostende) ou en fourche (Welkenraedt - Bruxelles - Mons - Quévy) qu'une antenne n'empruntant qu'une ligne secondaire (Liège - Spa).

En principe, il est attribué un numéro par relation. Les relations Welkenraedt - Ostende et Welkenraedt - Mons auront chacune un numéro distinct, bien qu'une partie du trajet (Welkenraedt - Bruxelles) leur soit commune. Une ligne peut donc être commune à plusieurs relations.

Les trains parcourent tout ou en partie la relation mais ils n'en sortent pas en principe, sauf en changeant de numéro. C'est ainsi qu'un train reliant Bruxelles à Givet aura deux numéros, le premier de Bruxelles à Namur, le deuxième de Namur à Givet.

On est parti de quatre relations très importantes :

- Welkenraedt - Bruxelles - Ostende ;
- Ardennes - Côte ;
- Charleroi - Anvers ;
- Welkenraedt - Bruxelles - Quévy.

Outre ces quatre relations, on en a établi 36 autres. Par ex. : Bruxelles - Hasselt, Liège - Charleroi. Ces quarante relations sont reprises dans une numérotation continue de 05 à 49. (Les séries 00 à 04 sont réservées à la numérotation des trains internationaux).

Sur cette base, le numéro à quatre chiffres des trains de voyageurs peut être codifié de cette façon :  
— les deux premiers chiffres (05 à 49) ou ceux-ci plus cinquante (55 à 99) donnent le numéro de la relation ;

— les deux derniers chiffres constituent une numérotation continue à l'intérieur de la relation à laquelle on peut donner éventuellement une signification complémentaire.

Prenons un exemple concret : les deux itinéraires Ostende - Bruxelles - Liège - Welkenraedt et Mons - Bruxelles - Liège - Welkenraedt forment deux relations distinctes qui ont en commun la ligne Bruxelles - Welkenraedt. Elles portent un numéro de relation, soit 07 pour Ostende - Welkenraedt ; 13 pour Mons - Welkenraedt.

Les trains directs et semi-directs circulant entre Ostende et Welkenraedt sont donc numérotés 0700, 0701, 0702, etc. ; ceux circulant entre Mons et Welkenraedt 1300, 1301, 1302, etc.

Les trains omnibus circulant entre Liège et Welkenraedt peuvent être rattachés soit à la relation 07, soit à la relation 13, de même ceux circulant entre Waremme et Liège. Dans le premier cas, ils sont rattachés à la relation 13 ; ils portent donc le n° 6301, 6302, etc. (en effet, le numéro-code de la relation pour un omnibus 13 + 50) ; dans le second cas 5700, 5701, 5702, etc.

Toutefois, pour les relations importantes, par exemple : Anvers-Charleroi, Ostende-Welkenraedt, Mons-Welkenraedt, Knokke-Arlon, au lieu de consacrer un seul numéro à la relation, on en a prévu deux ; pour la relation 07 on a prévu également 08 ; pour la relation 13, on a également prévu 16. De cette façon, on a profité de la présence de deux numéros-code par relation pour les affecter à un sens de circulation. Les trains de la série 0700 circulent entre Ostende et Welkenraedt, ceux entre Welkenraedt et Ostende portent un numéro de la série 0800.

Cette renumérotation est appliquée, depuis le 22 mai 1966, à tous les trains pénétrant et circulant dans l'agglomération liégeoise. Ce nouveau système sera étendu progressivement à tout le réseau.

En adoptant ce principe de numérotation, l'automatisation du tracé des itinéraires dans les grandes gares généralement traversées par plusieurs « relations » peut s'effectuer simplement par analyse des deux premiers chiffres du numéro. Cette réalisation, tout en s'inscrivant dans le cadre d'application de la cybernétique à l'exploitation des chemins de fer, permet de dégager les agents d'opérations de routine toujours fastidieuses.

R. Decooman.