

LES PENDULES ET LES TRAINS

UNE HISTOIRE D'HORAIRES

||| ||| ||| Christine Opdecam



© Groupe SNCB/D. Moiré

▲ Bureau des horairistes

Les pendules sont à l'heure mais les trains ? Comme la réponse est évidente, nous allons plutôt nous concentrer sur la manière dont on calcule leurs horaires : une tâche rendue compliquée par la densité de notre réseau mais que l'outil informatique a heureusement soulagée. Cette nouvelle technologie n'a toutefois pas remis en question le modus operandi général.

On établit des horaires pour trois raisons principales : pour permettre aux clients d'organiser leurs déplacements ; pour diminuer les coûts de transport et pour assurer la sécurité des convois.

L'horaire d'un train désigne l'heure de départ, les heures d'arrivée et de départ dans les gares intermédiaires, l'heure de passage dans

certaines gares ou aux points de bifurcation et l'heure d'arrivée à la gare de destination.

Un horaire est établi sur la base d'un horaire-type à appliquer dans la relation concernée. Cet horaire-type donne les temps de parcours pour tous les tronçons de la ligne à parcourir pour une charge donnée, à une vitesse donnée et pour un type de locomotive déterminé. C'est l'horaire le plus favorable en théorie, celui qui donne le maximum de rendement.

Les temps de parcours sont calculés en fonction de la charge, de la puissance du moteur de la locomotive, du tracé de la ligne (son profil en long), de la nature du matériel utilisé, de la distance à parcourir et de la vitesse maximale autorisée de la ligne.

1960

Don Walsh et Jacques Piccard s'enfoncent à bord d'un bathyscaphe à une profondeur de quelque 10 km

1961

Youri Gagarine effectue le premier vol spatial à bord du satellite artificiel *Vostok*

1962

Les *Beatles* sortent leur premier single : *Love me do*

1963

Attaque du train postal « Glasgow-Londres ». Butin : 2,6 millions de livres sterling

1964

Attaque du contre-torpilleur américain Maddox dans le golfe du Tonkin



▲ Traffic control. 2007

Ils tiennent aussi compte des prévisions relatives aux perturbations possibles (travaux de courte durée, affluence de la clientèle, etc.).

Auparavant, ces calculs étaient fait manuellement à l'aide de tables et de graphiques. Dans les années 1930, la machine Cuyppers a permis d'en effectuer une partie mécaniquement. Et puis, à partir de 1960, l'informatique s'en est mêlée avec l'utilisation progressive d'ordinateurs.

Aujourd'hui, deux systèmes coexistent : le système *Roman* qui gère les données saisonnières et établit les horaires-types qui sont en vigueur de décembre à décembre; et le système *A170* qui permet de créer des nouveaux trains ou de modifier ce qui existe dans la base de données. Ce système ne prend en charge les horaires qu'à moyen et court terme jusqu'à J-1 au grand maximum. En cas de perturbations, c'est un autre service qui prend le relais pour créer des horaires en temps réel en fonction de la situation (Traffic Control).

Depuis la restructuration de notre société en janvier 2005, l'attribution des sillons relève de la direction « Accès au réseau » tandis que la surveillance de la fluidité et de la régularité du trafic dépend de la direction « Réseau », ces deux directions appartenant à Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge. Auparavant, c'était le service de l'exploitation qui établissait les horaires sur la base des temps de parcours calculés par la direction M (jadis MA - Matériel et Achats).

De temps à autre, le respect du temps de stationnement est vérifié sur le terrain pour éviter les retards en cascade. Ce fut le cas il n'y a pas si longtemps à Bruxelles-Central : il faut dire qu'au sein de la jonction, la circulation n'est pas simple. Pas moins d'une centaine de trains par heure y passent aux heures de pointe! ■■■■

1965

Le Zeelandbrug, sur l'Escaut Oriental, devient le plus long pont d'Europe

1966

4 bombes H sont larguées accidentellement à la suite d'une collision entre 2 avions au-dessus de l'Espagne

1967

Bruxelles: l'*Innovation* est la proie des flammes. Bilan: 325 morts

1968

Assassinat de Martin Luther King à Memphis

1969

Bed-in de John Lennon et Yoko Ono en faveur de la paix à l'hôtel Hilton d'Amsterdam