

20 ans de trains



Tout le monde connaît, bien entendu, les prestigieux trains rapides européens, les TEE, qui allient deux avantages incontestables: la vitesse et le confort du voyageur. Qu'il existe aussi des trains européens pour le transport de marchandises, on le sait sans doute moins. Les Trans Europ Express Marchandises, TEEM, sont depuis maintenant 20 ans la formule rapide et efficace de transport de biens à travers toute l'Europe. Pour leur anniversaire, fêté cette année, mettons-les en vedette.

Au bout de deux décennies, le but de ces trains, défini à l'époque par une commission spéciale de l'UIC, n'a rien perdu de son actualité: "Un réseau international de trains de marchandises directs aura pour rôle de relier entre eux les principaux centres européens importants de production et de consommation par des relations de grande qualité".

L'idée TEEM était née. Elle devait être réalisée par la CEM/EGK, la Conférence Européenne des horaires des trains de Marchandises. Le premier pas décisif fut fait fin mai 1961, au moment où 31 relations internationales directes TEEM furent inscrites dans les horaires du continent.

Vingt ans après, au moment d'un bilan, on peut se demander si l'idée a trouvé les développements que les concepteurs en attendaient. L'augmentation du nombre de relations permet de répondre affirmativement: l'horai-

re 1981/82 mentionne 135 relations de ce type. Un progrès significatif donc depuis 1961. Le réseau belge est concerné par 24 de ces relations, ce qui n'est relativement pas mauvais.

Mais le concept "relation TEEM" mérite un mot d'explication. Prenons un exemple. Un train TEEM relie Anvers à Vienne; un autre quitte Zeebrugge pour Bâle; tous deux passent par Cologne. Le train parti d'Anvers comprend des wagons destinés à Bâle et celui de Zeebrugge des wagons pour Vienne. Cologne s'occupe donc d'adapter, par triage, et les deux trains, de la sorte, correspondent à 4 relations: Anvers-Vienne, Zeebrugge-Vienne, Anvers-Bâle et Zeebrugge-Bâle. On aura compris qu'une relation TEEM, c'est un programme d'acheminement et non un train, dans le sens strictement matériel du terme.

L'une des idées maîtresses du projet de 1961 était de fixer la vitesse commerciale d'acheminement à 45 km/h au minimum. Compte tenu des arrêts nécessaires et des moyennes de vitesse pratiquement réalisables, il s'agissait là d'une tâche difficile.

Sur certaines parties de relations, par exemple le parcours sur un grand réseau comme l'Allemagne et la France, la vitesse commerciale pouvait aisément être portée à 60-70 km/h. Pourtant, dans beaucoup de cas, la moyenne de 45 n'a jamais pu être réalisée; on pense particulièrement aux parcours de montage.

Pendant que les réseaux s'attachaient à mettre la formule en pratique, en aplanissant les difficultés, le réseau routier européen prenait de l'extension, tout comme le parc de véhicules utilitaires et la capacité de chargement routier. De toute évidence, face à cette concurrence galopante, le chemin de fer devait réagir. La CEM mit donc sur pied un groupe de travail chargé d'analyser la situation et de formuler des mesures à prendre pour remettre le réseau TEEM à égalité de chances avec le réseau routier.

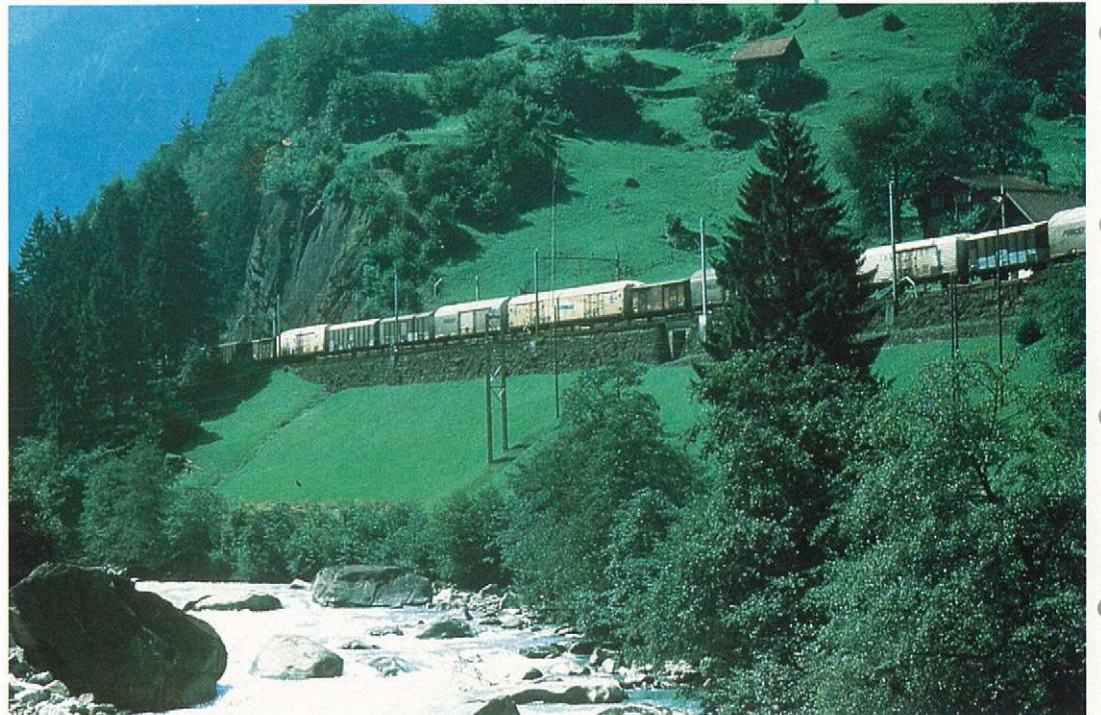
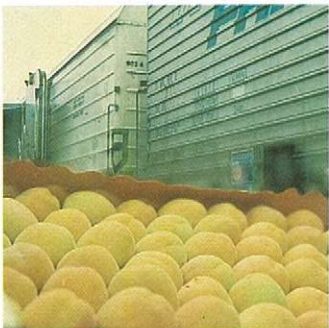
En 1980, après quelques années d'analyses très poussées, et après que des mesures aient déjà été prises, ce groupe, composé de représentants des réseaux tchèque, allemand, français, italien, grec, hongrois, autrichien, suisse et belge, définit les 9 caractéristiques normatives du TEEM. Détaillons-les.

1. Vitesse commerciale

Cette caractéristique est absolument impérative, au point que la vitesse commerciale puisse être appelée LE critère TEEM.

Précédemment, la définition de la vitesse commerciale était basée sur une similitude avec le transport routier, et cette vitesse était fixée à 45 km/h. Des études ont montré le besoin de poser des exigences plus grandes à l'heure actuelle.

Les caractéristiques principales des trains TEEM sont leur vitesse commerciale et leur régularité.



TEEM

EXPORTATION

De Zeebrugge, Gand, Bruxelles, Anvers via Montzen

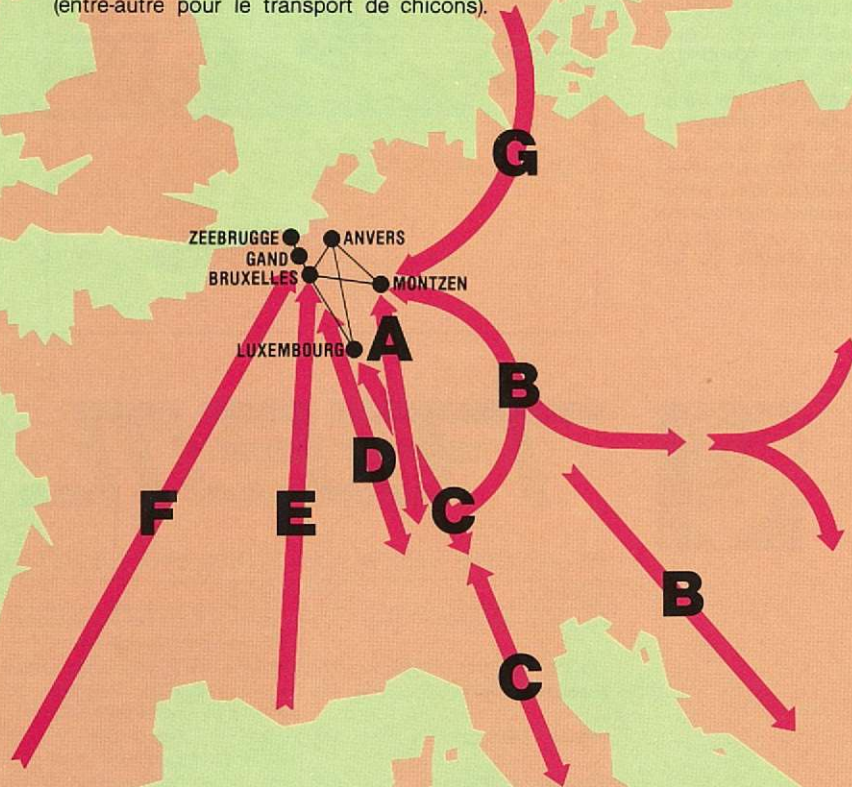
A - vers la Suisse et au-delà

B - vers l'Allemagne du sud, Vienne et au-delà vers l'est.

De Zeebrugge, Gand, Bruxelles, Anvers via Luxembourg

C - vers la Suisse et au-delà

D - de Bruxelles directement vers la Suisse (entre-autre pour le transport de chicons).



IMPORTATION

A.B.C.D - les mêmes relations qu'à l'exportation

E - du sud de la France vers Bruxelles et Anvers

F - d'Espagne vers Bruxelles (oranges)

G - de Scandinavie et d'Allemagne du nord via Montzen.



Les TEEM, comme le précise le rapport du groupe de travail, sont les liaisons ferroviaires internationales les plus rapides et les plus fiables, les heures de départ et d'arrivée y ayant une absolue priorité. La durée de trajet admise pour chaque relation est déterminée sur base d'une moyenne minimale de 60 km/h, augmentée des temps improductifs aux frontières, dans les gares de formation (et là uniquement pour le triage des TEEM) et sur certains trajets à circulation difficile.

2. Vitesse maximale

Les trains TEEM doivent, compte tenu des vitesses admises sur chaque partie de leur trajet, pouvoir rouler à une vitesse maximale de 100 km/h. Pour des trains bien déterminés, les réseaux intéressés peuvent établir entre eux des horaires basés sur une vitesse de pointe de 120 km/h.

3. Trajets longs

Les TEEM roulent, dans la mesure du possible, sur de longs trajets. C'est là, on le comprend, qu'ils peuvent atteindre les moyennes de circulation les plus élevées, ce qui joue en faveur de la moyenne commerciale.

4. Priorité

Les trains TEEM obtiennent la priorité au passage sur tous les réseaux qu'ils traversent. L'objectif est toujours la vitesse commerciale, et cette fois, ce sont les temps improductifs que l'on vise à limiter.



5. Contrôle et annonce

Pour assurer un acheminement ponctuel, un contrôle est exercé tout le long du trajet; la composition est éventuellement communiquée afin de fixer à l'avance, dans chaque pays, les mouvements de triage et de transfert à exécuter dans les meilleurs délais.

6. Numérotation permanente

Les trains TEEM doivent, dans la mesure du possible, porter le même numéro international de leur point de départ à leur point d'arrivée. Ceci doit faciliter le contrôle exercé sur ces trains.

7. Arrêts aux frontières

Les réseaux doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour limiter les arrêts aux frontières au temps strictement utile. Parmi ces mesures, mentionnons des accords avec les services vétérinaires chargés de contrôler l'état de santé des animaux vivants transportés.

8. Périodes de circulation

Les périodes fixes sont données dans les horaires officiels TEEM. Les réseaux s'arrangent pour respecter ces horaires en toute circonstance, même lorsque la demande de transport est faible.

9. Publicité

Chaque réseau participant se charge de réaliser régulièrement de la publicité pour les trains TEEM. La rentabilité du système est en effet fonction de l'usage qu'on en fait. L'information dispensée peut améliorer l'occupation des trains à circulation régulière et par conséquent fournir un taux de productivité élevé.

La CEM ne s'est pas contentée de fixer ces normes qualitatives des trains TEEM. Elle a encore à son programme une étude comparative des prestations train et camion.

Déterminer la vitesse d'acheminement par route n'est assurément pas un travail simple. Cette vitesse tient entre autre à la nature des routes, à la distance, au type de véhicule, aux facteurs géographiques... Plusieurs réseaux de la CEM effectuent ce travail dans les limites de leur propre pays. Les résultats de ces études fragmentaires seront rassemblés et l'ensemble soumis à un traitement de synthèse.

Les premières explorations montrent - comme on s'y attendait un peu - que la vitesse d'acheminement des relations par routes rapides sans trop de passages en douane tourne autour des 50 km/h. C'est le cas, par exemple, sur la relation Zeebrugge-Munich. Par ailleurs, la vitesse commerciale des camions tombe à 30 km/h environ sur les trajets à grande variété topographique et nombreux passages en douane.

L'objectif des chemins de fer est clair: la vitesse d'acheminement sur toutes les relations TEEM doit au moins égaler celle des routiers, et même la dépasser. Ainsi, entre Munich et Thessalonique, les trains TEEM atteignent une moyenne de 40 à l'heure tandis qu'un camion ne dépasse pas - selon une recherche menée par les chemins de fer autrichiens - la moyenne de 35 km/h. Ajoutons que la vitesse, pour les TEEM, n'est pas le but absolu; l'important est de garantir les heures de départ et d'arrivée inscrites aux horaires.

Le TEEM est, comme on le voit, un produit industriel qui se développe sans grand tapage, destiné qu'il est à une clientèle bien particulière qui ne forme sans doute pas un groupe très nombreux. Cette clientèle ne peut être atteinte et convaincue si on ne lui propose pas des prestations de haut niveau. A l'âge de 20 ans, sous l'impulsion nouvelle de la CEM, le TEEM est en bon chemin pour être un produit international "adulte", efficient et de grande valeur. Que dire d'autre de ses perspectives d'avenir?



TEEM

RELATIONS T.E.E.M. QUI TOUCHENT LA BELGIQUE

Relation	N°	Itinéraires
Pays-Bas - Belgique - France	111	Rotterdam Kijfhoek - Roosendaal - Quévy - Feignies - Paris-Batignolles
France - Belgique - Pays-Bas	112	Marseille - Feignies - Quévy - Bruxelles
Espagne - Belgique - Pays-Bas	114	Sagunto - Hendaye - Feignies - Quévy - Roosendaal - Rotterdam Kijfhoek
France - Allemagne	145	Paris (Creil) - Erquelinnes - Montzen - Aachen (West) - Wanne Eickel - Maschen Rbf
Belgique - Suisse	223	Schaerbeek - Bettembourg - Thionville - Basel SBB
Italie - Suisse - Belgique - Pays-Bas	228	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockern - Essen - Roosendaal - Rotterdam Kijfhoek
Pays-Bas - Belgique - Suisse - Italie	237	Rotterdam Kijfhoek - Roosendaal - Essen - Stockern - Bettembourg - Thionville - Basel SBB
Italie - Suisse - Belgique - Angleterre	238	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockern - Zeebrugge
Italie - Suisse - Belgique	286	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockern
Italie - Suisse - Belgique - Angleterre	288	Chiasso - Basel SBB - Thionville - Bettembourg - Zeebrugge
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	326	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	340	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Montzen - Zeebrugge
Belgique - Allemagne - Suisse - Italie	341	Antwerpen - Aachen - Köln - Basel Bad - Chiasso
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	342	Chiasso - Basel Bad - Montzen - Zeebrugge
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	360	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	362	Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Allemagne - Belgique	440	Nürnberg - Köln - Montzen - Zeebrugge
Belgique - Allemagne - Suisse	441	Zeebrugge - Aachen - Köln - Basel Bad
Belgique - Allemagne - Suisse	451	Zeebrugge - Aachen - Köln - Passau - Wien
Belgique - Allemagne - Autriche	453	Antwerpen - Aachen - Köln - Passau - Wien
Italie - Autriche - Allemagne - Belgique - Angleterre	614	Verona - Brennero/Brenner - Kufstein - Köln - Montzen - Zeebrugge

Durée de transport de quelques relations au départ de la Belgique

Anvers - Basel SBB	13 h.
Anvers - Vienne - Budapest	36 h.
Anvers - Cologne	6 h.
Anvers - Nuremberg	16 h.
Anvers - Prague	28 h.
Montzen - Bremen	27 h.
Schaerbeek - Basel SBB	13 h.
Schaerbeek - Cologne	7 h.
Schaerbeek - Rotterdam	5 h.
Zeebrugge - Basel Bad	19 h.
Zeebrugge - Budapest	40 h.
Zeebrugge - Genève	37 h.
Zeebrugge - Cologne	10 h.
Zeebrugge - Prague	32 h.