

PLAN DECENNAL



LES PROJETS D'INVESTISSEMENTS DE LA SNCB

Vous avez vu, certainement, dans les agglomérations et sur les routes belges, les grandes affiches consacrées au plan décennal d'investissements des Chemins de fer belges. Votre attention fut peut-être attirée par un journal distribué aux usagers du rail ou les insertions de presse consacrées au même problème.

La SNCB a voulu attirer l'attention d'un public très large sur ses efforts de modernisation et d'adaptation aux besoins de l'époque. L'homme de la rue ignore généralement que chaque jour, 5.000 trains circulent sur le réseau belge — 3.400 pour les voyageurs et 1.600 pour les marchandises. En moyenne, donc, et sans tenir compte des pointes, une rame prend le départ toutes les 17 secondes. L'usager ne connaît pas davantage la diversité des problèmes auxquels les „ferroviaires“ doivent faire face en améliorant toujours les services qu'ils entendent rendre à la communauté.

Service public et service de qualité: voilà les deux moteurs d'une adaptation constante à la demande de trafic. Pour apporter à cette demande une réponse adéquate, le chemin de fer doit investir.

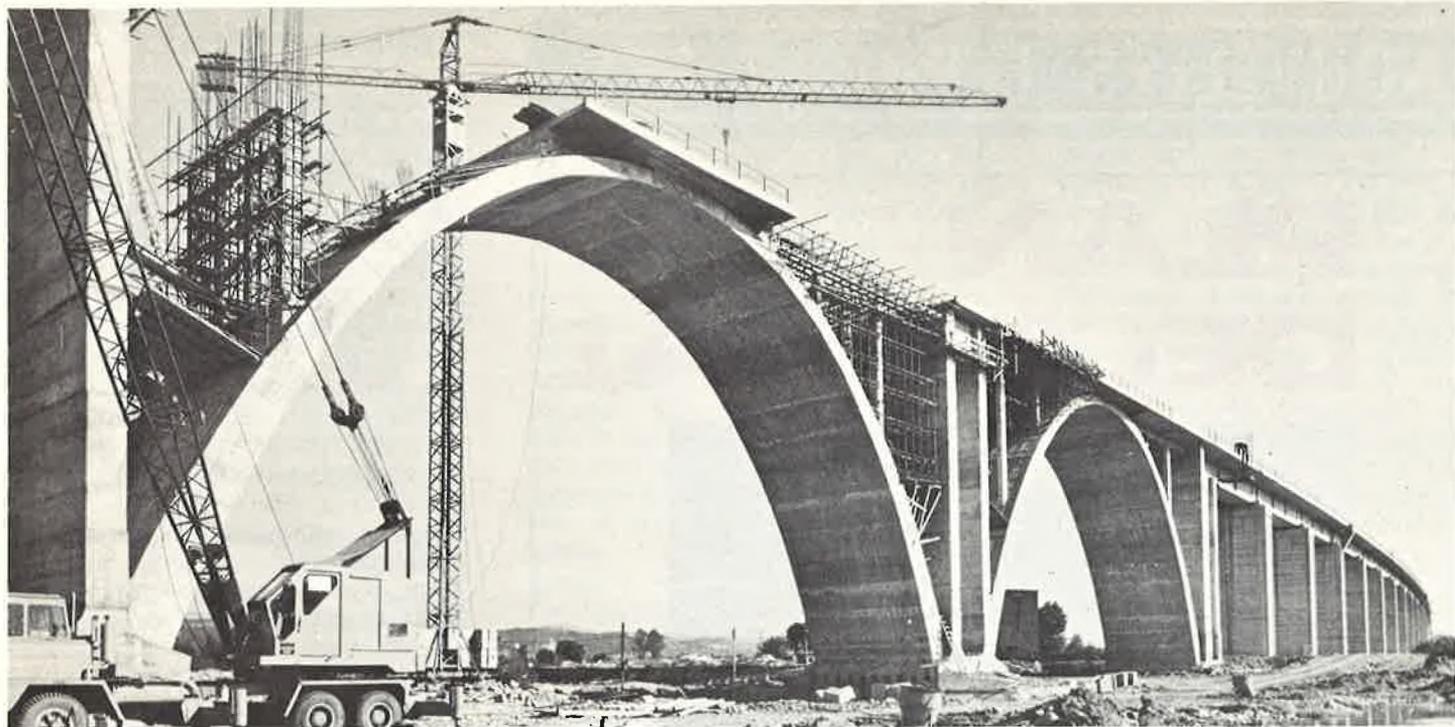
Un plan décennal

Dans son rapport à l'Assemblée Générale portant sur l'exercice 1970, le Conseil d'Administration de la SNCB a, dans cet ordre d'idée, annoncé l'élaboration d'un plan décennal d'investissements allant de 1970 à 1979.

Le texte présenté alors énonçait clairement les grands objectifs poursuivis: „Procéder aux investissements en temps utile afin d'assurer le meilleur service à la clientèle, basé sur la sécurité et la régularité d'exploitation, s'appuyant sur une haute productivité et l'application des techniques les plus modernes;

„poursuivre sans relâche l'activité du transport public ayant à la fois des objectifs sociaux et des objectifs de nature commerciale;

„préparer la nouvelle expansion du rail et s'intégrer davantage dans les chemins de fer européens en participant à toutes les initiatives de modernisation telles que: l'adoption de l'attelage automatique, la création de nouvelles lignes internationales à grande vitesse pour le transport de voyageurs, l'établissement de relations rapides et bien étoffées entre les ports nationaux et les grands centres industriels, les applications de l'automatisation, notamment la réservation électronique de places dans les trains internationaux,



La Direttissima est la nouvelle ligne rapide entre Rome et Florence. Son tracé, plus direct que celui de l'ancienne ligne, permettra d'absorber le trafic aujourd'hui étranglé. L'exploitation simultanée des deux lignes permettra de passer de 200 (taux actuel de saturation) à 600 trains par jour. On voit ici le viaduc qui enjambe la vallée de la Paglia.

des constructions — notamment d'ouvrages d'art — diverses, l'électrification d'un certain nombre de lignes du réseau, des efforts pour la pénétration des grandes agglomérations — on parle même de „jonctions” pour certaines d'entre elles, etc.

Retards importants — atouts incontestables

Des retards importants, résultant du manque de moyens financiers, sont intervenus dans la réalisation de ce programme. La SNCB espère que des mesures seront prises qui permettront de poursuivre le travail mais encore de rattraper l'arriéré.

Le chemin de fer possède, en effet, d'incontestables atouts. Une sécurité inégalée, un moindre coût social, une réelle économie d'espace, une pénétration profonde au cœur des villes... Voilà déjà quelques points.

Mais le chemin de fer permet encore une économie importante en ressources énergétiques, et cet élément, à l'heure actuelle, est loin d'être négligeable.

Sans poursuivre la liste, on peut dire que ces atouts suffisent pour qu'on rende au rail l'intérêt qu'il ne connaît plus depuis longtemps. Dans le cadre d'une politique de transports efficace, il faut lui permettre de remplir mieux encore son rôle de service public.

Et pour cela, lui donner les moyens d'améliorer encore la productivité, d'amoindrir les coûts, de rentabiliser son matériel et ses installations par une activité de plus en plus intense.

Un appui nécessaire

Des états voisins — on le verra dans les petits échos qui suivent — se sont déjà engagés dans cette voie nouvelle. Leurs gouvernements ont décidé de travailler à la promotion des transports publics.

Peu à peu s'installe dans les consciences l'idée d'un chemin de fer vivant et riche en possibilités. La SNCB n'a pas attendu pour engager ce processus par une information constante tant de sa clientèle que des pouvoirs publics. Elle attend aujourd'hui de voir fleurir ce qu'elle a ainsi semé.

En Italie

Le parlement italien a approuvé un programme d'investissements en faveur des chemins de fer, qui doivent faire face depuis quelques mois à une demande largement supérieure à leur capacité.

Le programme s'étend sur cinq ans et prévoit des investissements totalisant quelque 2.000 milliards de lires.

Il s'agit de l'extension des réseaux suburbains autour des grandes villes, de l'amélioration du réseau ferré au sud du pays, du doublement de certaines voies uniques, de la promotion du trafic marchandises par containers et de l'augmentation de la capacité de transport de marchandises.

L'achèvement de la nouvelle Direttissima Florence-Rome est également prévu dans ce plan.

La réalisation de ces travaux devrait permettre l'accroissement de 15% environ de la capacité de transport du réseau italien actuellement surchargé.

l'équipement de terminaux pour le transport de transcontainers, etc.;

„éliminer, principalement par la construction d'ouvrages d'art, tous les points de croisement à niveau des routes à trafic intense avec des lignes ferroviaires axiales, et automatiser la signalisation aux autres passages à niveau”.

Ce plan prévoyait des investissements d'un montant de 102 milliards, chiffres de l'époque. L'évolution des coûts amène aujourd'hui ce montant à quelque 130 milliards.

Action tous azimuts

Ce programme d'investissements peut être réparti en deux volets: l'un concerne le renouvellement des équipements et installations fixes, l'autre a trait à la modernisation des moyens. Il s'agit d'une action tous azimuts. Et les travaux porteront sur tout ce qui fait le chemin de fer.

Citons, entre autres, les achats de matériel — locomotives, wagons à marchandises, automotrices, voitures pour voyageurs — l'amélioration de la signalisation et des télécommunications,

Aux Pays-Bas

Monsieur Westerterp, ministre néerlandais des transports, ouvrant une session du parlement, a exposé les grandes lignes de sa politique.

L'intégration de la route et du rail, le ralentissement de la construction des autoroutes et la poursuite des investissements dans le transport ferroviaire sont les principes essentiels définis à cette occasion.

Sur un total de 842 millions de florins destinés aux transports publics en 1975, le chemin de fer en recevra 492 millions.

Signalons encore que le programme total d'investissements des chemins de fer néerlandais pour l'année en cours s'élève à 1,7 milliards de florins à répartir entre l'adaptation du réseau existant et la construction de nouvelles lignes.

En France

Présentant à l'Assemblée Nationale son budget pour 1975, le Secrétaire d'Etat français aux transports a énoncé les grandes lignes de la politique qu'il entend poursuivre dès à présent.

„Les transports terrestres, dit-il, de marchandises ou de personnes, constituent un domaine particulièrement sensible aux effets du renchérissement des matières énergétiques et à la recherche d'économies de carburants. (...)

„D'une part, susciter davantage l'utilisation du transport collectif par les voyageurs, aussi bien en milieu urbain que dans les relations interurbaines.

„D'autre part, inciter le transfert de la route vers le rail et la voie d'eau du transport de certaines marchandises à grande distance. (...)

„Le gouvernement n'envisage pas d'intervention autoritaire qui irait à l'encontre du libre choix de l'utilisateur. (...)

„Mais le gouvernement entend mettre l'accent sur une série de mesures destinées à favoriser et à accompagner le processus de transfert de la route vers le rail ou la voie d'eau.”

Parmi les mesures citées, deux intéressent directement les chemins de fer : le développement du transport combiné rail-route avec la subvention à la création d'un nouveau chantier de transbordement dans la région parisienne et l'accentuation de l'effort d'équipement de la SNCF tant pour les installations fixes que pour le matériel roulant.

Ajoutons que les autorités départementales se sont prononcées sur le tracé d'une nouvelle liaison Paris-Lyon. La nouvelle ligne à construire

entre ces deux villes — sur laquelle les trains pourront rouler jusqu'à 270 km/h — fera gagner 1 h 45 sur la durée actuelle du parcours. En 1980, Lyon ne sera plus qu'à deux heures de Paris.

Aux USA

L'Amtrak, société chargée de relancer le trafic ferroviaire interville des voyageurs aux USA, bénéficie d'un appui de plus en plus solide de la part des autorités fédérales. Les dernières prévisions, qui semblent indiquer que l'Amtrak aura doublé le volume de son trafic d'ici à la fin 1979, ont incité la société à proposer un plan quinquennal d'investissements, portant sur un milliard de dollars. L'effort porterait particulièrement sur l'amélioration des voies et l'augmentation des vitesses moyennes des trains qui pourraient dépasser 160 km/h sur plusieurs parcours.

L'Amtrak prévoit également le renouvellement de son matériel roulant. Deux cents voitures de type „Metroliner” seraient commandées ainsi que 235 voitures à deux étages et 25 locomotives électriques. A cela s'ajoutent les commandes de turbotrains français de type RTG, dont une nouvelle série de 7 unités vient d'être commandée à une firme américaine qui construira le matériel sous licence.

En URSS

Les travaux de construction d'une nouvelle ligne, longue de 3.150 kilomètres, à travers la Sibirie orientale, ont commencé récemment. Cette ligne doublera le Transsibérien actuel en passant au nord de celui-ci. Ces travaux demanderont des efforts très importants.

Mais la récompense en sera l'allègement du trafic de l'ancien transsibérien par l'ouverture d'un nouvel itinéraire vers la côte Pacifique. La ligne permettra aussi la mise en valeur et l'exploitation des importantes richesses minières des régions traversées. On comptera une soixantaine de villes nouvelles au long des 3.150 km, créées autour des régions industrielles ainsi constituées.

Autre élément important : les échanges commerciaux avec le Japon seront grandement facilités : des accords commerciaux sont d'ailleurs déjà signés entre les deux pays.

Mise en service probable de cette nouvelle ligne : 1982.

Inauguration de la ligne 26 (Bruxelles-Etterbeek-Halle).

