

Table des matières

I	La fin d'un rêve	
1	De l'âge d'or à la crise pétrolière	7
2	L'opinion verte	11
3	Beaucoup de différences à l'étranger	17
II	Une politique des transports coûteuse	
1	Un manque de coopération	25
2	Peu de priorité pour les transports publics	29
3	Des investissements parallèles	34
4	Une réforme limitée	49
5	Le transport individuel domine	60
III	Un nouvel avenir pour les chemins de fer	
1	Une bureaucratie surchargée	63
2	Des tarifs bas	68
3	Une offre de trains améliorée	80
4	La SNCB découvre le marketing	106
5	Enfin une modernisation plus rapide	110
6	Des locomotives puissantes	130
IV	Le transport régional se dégrade encore	
1	La SNCV en difficulté	150
2	Beaucoup de kilomètres pour moins de voyageurs	158
3	Supprimer des voies et construire des garages	169
V	Le métro crée un nouvel espoir à Bruxelles	
1	Davantage de voyageurs malgré un trafic chaotique	182
2	Le métro est mis en service	189
3	Les projets de métro évoluent	205
4.	Davantage de tunnels	208
5	Beaucoup de nouvelles voitures	218
VI	Enfin un pré-métro à Anvers	
1	Les clients reviennent	231
2	Beaucoup d'attention pour la qualité et l'image	238
3	2,6 kilomètres de tunnel en dix ans	250
VII	Des autobus partout à Liège	
1	Enfin un gain de voyageurs	266
2	Les premiers tunnels sont creusés	278
VIII	Modernisation sans tunnels à Gand	286
IX	Du tramway urbain au métro léger à Charleroi	304

X	Un nouveau réseau d'autobus à Verviers	314
XI	Les années d'espoir	319
XII	Sources et bibliographie	324
XIII	Annexes	
	Annexe 1 – L'évolution du réseau de chemins de fer belges 1970 – 1980	326
	Annexe 2 – L'évolution des locomotives et automotrices SNCB 1970 – 1980	334
	Annexe 3 – L'évolution du réseau ferré SNCV 1970 – 1980	339
	Annexe 4 – L'évolution du parc d'autobus SNCV 1970 – 1980	342



Un tram à Péronnes entre Binche et La Louvière. Une magnifique photo hivernale prise par Raf Bonte le 6 janvier 1979.