



DE QUOI DEMAIN SERA-T-IL FAIT ?

Des wagons spéciaux facilitent la manutention de la marchandise...

Le cheminot s'interroge sur son avenir.

Le monopole du rail est révolu. Pourvoyeurs traditionnels, les charbonnages battent de l'aile, la sidérurgie émigre vers la mer. L'avion, la route et la voie d'eau ont largement mordu sur le trafic et nous disputent celui que nous croyions acquis.

Le client qui nous est resté fidèle est l'objet de sollicitations constantes et prêt, s'il devait un jour y trouver avantage, à nous quitter. Il est urgent de prendre davantage conscience de la concurrence, de développer notre esprit commercial, d'offrir le meilleur service pour le moindre prix.

L'INDISPENSABLE REFORME DE NOTRE EXPLOITATION.

Elle est entreprise.

Déjà nos prix de revient ont subi une réduction sensible, non en francs qui se dévaluent, mais en agents utilisés, en matériel employé, en énergie consommée. De 1950 à 1965, nous avons doublé le trafic correspondant à un agent de l'effectif total de la Société, doublé celui que remorque une locomotive, que transporte un wagon, qu'achemine une voiture ; triplé le rendement d'une tonne de combustible.

La qualité de nos services est en voie d'amélioration. Les acheminements s'accélèrent. Des wagons spéciaux facilitent la manutention de la marchandise. Engins rail-route, conteneurs, wagons porteurs de matériel routier permettent d'étendre les services de porte à porte. En trafic-voyageurs, la desserte des grandes lignes s'intensifie. Le confort s'améliore aussi bien pour les transports de main-d'œuvre que pour les T.E.E. et les autos-couchettes. La sécurité approche de la perfection.

La locomotive à vapeur, grande consommatrice d'hommes et de charbon, a fait place nette pour les engins modernes diesel et électriques, puissants, propres, souples, rapides et économiques. On a complètement éliminé les anciennes voitures en bois, lentes, inconfortables et peu sûres. Sur les wagons, freinage à air comprimé et roulements à rouleaux se généralisent, en vue du relèvement des vitesses.

Les multiples gares de manœuvres, les opérations au lancer et le freinage à patins disparaissent pour faire place à un nombre limité de triages modernes, de plus en plus automatisés et à grand rendement.

Aux innombrables postes locaux de manœuvre d'aiguilles et de signaux se substitue le régulateur qui, de son pupitre de concentration, télécommande

le mouvement d'une gare, d'un nœud ou d'une ligne.

L'activité des postes de block et de gardiennage s'automatise progressivement, le train assurant lui-même la libération et la protection de sa route, en attendant qu'un ordinateur lui trace l'itinéraire aux bifurcations et dans les gares.

Dépôts et ateliers se concentrent en installations mieux équipées en vue d'une production plus élevée et plus économique.

Le considérable travail administratif, consommateur d'une nombreuse main-d'œuvre au labeur monotone, est repris dans une mesure croissante par de puissants ensembles électroniques de gestion.

Notre réseau vient d'être chargé par l'Union internationale des Chemins de fer d'expérimenter une nouvelle forme de gestion du trafic des marchandises, à l'aide d'ordinateurs. L'objectif est l'automatisation complète, la gare de départ du transport communiquant nature et poids de la marchandise, destination et numéro du wagon, à un ordinateur qui taxe, achemine, organise les trains et le mouvement des triages.

Ainsi la modernisation de l'exploitation se poursuit-elle dans tous les secteurs et ne peut-il être question d'en ralentir le rythme, au contraire.

Est-ce suffisant pour assurer notre avenir, et d'abord le rail est-il, après 150 ans (et même plus si l'on remonte au-delà de la locomotive à vapeur), encore valable à l'heure actuelle ?

LES AVANTAGES DU RAIL.

Il supporte normalement dix tonnes par roue, alors que les meilleurs revêtements routiers actuellement connus se dégradent déjà au passage de bandages portant deux tonnes. Un train est cent fois plus puissant qu'un convoi routier, et aussi rapide. Il est aussi puissant et dix fois plus rapide qu'un grand bateau d'intérieur et franchit les obstacles insurmontables pour la voie d'eau.

Le rail transmet les impulsions électriques de contrôle d'observation des signaux et de marche des trains, bientôt de conduite automatique ; dans le même temps, bandes de roulement peintes sur les chaussées et signalisation des carrefours laissent toujours la sécurité routière à la merci de la vigilance aléatoire d'une multitude de conducteurs non sélectionnés.

Le rail a son infrastructure autonome, qui ne peut se créer pour les autoroutes qu'à coups de milliards, d'hectares de terrains soustraits à la culture, à l'industrialisation et à l'habitat. Le rail atteint le cœur des cités, avec un encombrement cinq fois moindre, à capacité égale, que les pénétrations routières, et sans problème de pollution atmosphérique, grâce à la traction électrique.

Ainsi le rail constitue-t-il toujours l'infrastructure la mieux adaptée pour un trafic lourd et rapide.

En revanche, sa puissance même est un handicap quand le trafic est de peu de densité.

PERSPECTIVES.

La puissance potentielle de la voie ferrée trouve-t-elle et trouvera-t-elle matière à s'employer ?

C'est là l'une des questions fondamentales auxquelles doivent répondre la prospection du marché et l'étude des tendances conjecturales, activités qui sont sérieusement prises en main.

On peut déjà prévoir qu'à l'avenir se développeront les trains-cargos et des dessertes pendulaires à rotation rapide. Il n'est pas exclu que la métallurgie wallonne, consommant des minerais d'outremer et engagée dans la compétition avec la sidérurgie maritime, soit le mieux aidée par une chaîne sans fin de rames-navettes circulant d'une manière continue entre Anvers d'une part, Charleroi et Liège d'autre part, le minerai passant en quelques heures de la cale du navire aux hauts fourneaux, en n'immobilisant qu'un effectif limité de wagons et de locomotives, et un personnel réduit.

L'unification européenne, supprimant l'obstacle des frontières, multiplie les transports lourds à moyenne et longue distance, pour lesquels la position compétitive du rail est encore le plus favorable. C'est du reste l'expansion de ce trafic qui permet au réseau belge de compenser les pertes enregistrées sur le plan intérieur, c'est-à-dire en trafic rapproché.

Dans les limites de nos possibilités présentes et futures se développent aussi des besoins de déplacement de personnes, soit à moyenne distance, soit en trafic massif de banlieue.

Là où, dans le temps d'un repas ou d'une fin de soirée, nous pouvons joindre deux grands centres distants de 250 à 300 kilomètres (Bruxelles-Paris, Bruxelles-Cologne), une clientèle croissante emprunte

nos trains rapides, fréquents, confortables et sûrs. Dans une décennie, si se concrétisent les vues de Louis Armand sur un réseau rapide européen, la relation Bruxelles-Londres par le tunnel sous la Manche nous ouvrira les vannes de sa clientèle potentielle, tandis qu'en une soirée, on pourra se rendre de Bruxelles à Hambourg ou Munich. Enfin, en une nuit de sommeil, le voyageur sera rendu, avec son auto s'il le désire, sur les rivages du golfe de Gascogne, de la Méditerranée, de l'Adriatique, de la Baltique ou de la mer d'Irlande.

Dans des banlieues comme celles de Bruxelles, d'Anvers et de Liège, la voie ferrée retient dès à présent l'attention comme moyen de contribuer à la solution du problème angoissant de la circulation et du parcage automobile dans le centre des villes. De plus en plus, le voyageur résidant en banlieue quitte le matin son domicile en voiture,

la dépose dans le parc de stationnement de la gare le plus proche et, par des trains rapides et fréquents, gagne son lieu de travail en évitant l'encombrement des voiries urbaines aux heures de pointe. Et déjà des urbanistes songent aux villes satellites échelonnées le long des axes ferrés qui assureront les transports directs vers le centre.

LE PROBLEME DES STRUCTURES.

Au-delà de la technique d'exploitation et commerciale, il reste un problème important pour notre avenir : celui des structures.

Il est nécessaire à l'économie de sauvegarder le principe de gestion industrielle du rail, aiguillon de notre dynamisme, sinon de l'étendre aux autres transports, actuellement fragmentés en secteurs béné-



Transport
direct
vers
le centre

ficiaires et en secteurs déficitaires, ces derniers comme par hasard abandonnés à la collectivité.

Mais la nation ne peut tolérer indéfiniment que des structures inadaptées entravent plus longtemps l'exploitation à son profit de la technique la mieux apte à assurer chaque type de trafic. Il faut éclairer sans parti pris la vérité économique, traduire dans les chiffres la notion du moindre coût pour la collectivité, adapter l'organisation pour que, sur base des tarifs et de l'appréciation de la qualité des services, le libre choix du client s'oriente naturellement vers la solution la plus économique pour la collectivité.

A cette réforme inscrite dans le Traité de Rome, les autorités européennes et nationales s'emploient activement, avec la collaboration des réseaux ferroviaires. Quelles que soient les difficultés d'une tâche qui postule la subordination d'intérêts particuliers, parfois puissants, à l'intérêt général, l'idée fait son chemin dans l'esprit des responsables gouvernementaux. On peut escompter le franchissement des premières phases d'application — normalisation des comptes ferroviaires, imputation des charges d'infrastructure, établissement des comptes de transport de la nation —, étapes nécessaires de l'égalisation des conditions de concurrence.

Voilà donc des éléments positifs.

Mais aucun ne nous garantit automatiquement le trafic dont nous avons besoin pour évoluer.

AU SERVICE DE LA COMMUNAUTE.

Le chemin de fer n'est plus, dans l'ensemble des transports, qu'un concurrent parmi d'autres. L'opinion publique n'est pas hostile à la démonstration de la supériorité du rail dans certains domaines. Cette démonstration, c'est à nous de l'établir, non par la polémique, mais en améliorant sans cesse la qualité de nos services. Cette amélioration ne doit pas avoir pour but de nous satisfaire nous-mêmes ; nous avons à nous intéresser aux problèmes de la clientèle, à nous comporter en serviteurs de la collectivité.

Si, en toutes circonstances et en tous lieux, tout cheminot réussit à faire table rase du passé, des perspectives favorables s'ouvrent au rail dans le monde de demain.

A. MARCHAL,
ingénieur en chef.

La supériorité du rail dans certains domaines,
c'est à nous de l'établir,



non par la polémique,
mais en améliorant sans cesse la qualité
de nos services...