: P136 :

B-media

sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Des travaux nécessaires occasionnent des retards de trains

Chaque jour, plusieurs dizaines de milliers de voyageurs empruntent le train pour se déplacer entre Liège et Bruxelles. Certains voyageurs viennent d'Allemagne, d'autres montent à Verviers, Liège, Hasselt ou Louvain. Bon nombre des trains qui assurent cette liaison poursuivent leur trajet vers Gand et la côte. De ce fait, ce sont aussi chaque jour plus de 60.000 voyageurs qui prennent le train entre Bruxelles et Gand.

Lorsque près de 100 000 voyageurs subissent chaque jour des retards parfois assez importants dans leur déplacement, il importe d'en expliquer les raisons et de dire pourquoi ces retards sont ou ont été inévitables et ce que les chemins de fer entreprennent pour réduire les désagréments provoqués par cette situation.

Construire l'avenir

La SNCB fait face à un ambitieux défi: préparer le réseau aux besoins de mobilité du siècle prochain, spécialement pour ce qui concerne le trafic national. A cet effet, le rôle joué par les chemins de fer dans l'offre de transport doit être consolidé et même renforcé en vue de répondre aux nouvelles exigences exprimées par les citoyens en matière de mobilité.
Les lignes directrices de ce défi ont été définies, il y a dix ans, dans le plan STAR 21, visant la modernisation à long terme du réseau des chemins de fer belges.

Parallèlement, la SNCB s'est vue confier la mission de réaliser la ligne à grande vitesse dans notre pays.
Les premières réalisations sont déjà opérationnelles et, dès la fin de cette année, la première ligne à grande vitesse sera mise en service entre la frontière française et Bruxelles.
De ce fait, le temps de parcours entre les capitales française et britannique et Bruxelles, la capitale de l'Europe, seront respectivement de 1h25 et 2h40.

L'avenir des chemins de fer belges ne s'oriente prioritairement pas vers l'une ou l'autre de ces missions mais vers les deux à la fois.

En ce qui concerne la liaison entre Bruxelles et la frontière allemande, plusieurs perspectives importantes sont envisagées pour les années à venir. Entre Bruxelles et Louvain, la ligne sera portée à quatre voies, ce qui ouvrira de nouvelles possibilités pour le développement ultérieur d'une desserte régionale bruxelloise avec des fréquences de trafic élevées.
Par ailleurs, au-delà de Louvain, la ligne existante sera modernisée pour offrir une voie de meilleure qualité, synonyme de plus grand confort et de vitesse plus élevée.

Dans l'intervalle, les travaux de construction de la ligne à grande vitesse entre le tunnel sous l'autoroute à Bierbeek et la frontière allemande via Liège auront commencé.

Le 24 janvier 1997

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Lorsque cette section de ligne sera achevée, les temps de parcours des trains les plus rapides du réseau intérieur entre Liège et Bruxelles passeront à terme de 58 à 45 minutes (avec arrêt à Louvain inclus).

Parallèlement, depuis septembre 1996, les travaux sur les lignes 36 (Bruxelles-Louvain-Liège) et 37 (Liège-Aix-la-Chapelle) se sont accélérés.
Ces travaux étaient prévus dans le cadre du plan décennal d'investissements 1996 - 2005, lequel contient les moyens nécessaires à la modernisation et à l'adaptation de l'infrastructure existante aux exigences actuelles en matière de confort. Cependant, il a aussi fallu tenir compte du fait qu'entre-temps les premiers permis de bâtir de la branche est ont été délivrés. De ce fait, il importe de réaliser les travaux préparatoires sur les lignes existantes avant d'entamer les travaux de construction de la ligne à grande vitesse proprement dite.

Il est dès lors inévitable que plusieurs travaux se déroulent simultanément. Les planifier les uns à la suite des autres aurait conduit à les étaler ou à en reporter certains sur une très longue période, ce qui aurait été très mal ressenti, voire considéré comme inacceptable. De plus, comme les moyens de modernisation du réseau sont maintenant disponibles, il serait dommage de postposer ces travaux.

Pour l'année 1997, près de 600 millions d'investissements ont été planifiés pour la modernisation de la ligne Bruxelles-Liège. A ce montant s'ajoutent près de 700 millions inscrits au projet TGV mais qui profitent aussi au réseau intérieur. Des montants du même ordre de grandeur sont prévus pour l'année prochaine.

Cinq chantiers sont actuellement en cours et ce, simultanément:

- les travaux de modernisation des voies entre Louvain et Landen,
- les travaux d'amélioration de la gare de Waremme et alentours,
- la rectification du tracé entre Fexhe et Ans,
- la construction d'un raccordement entre les autoroutes E25 et la E40 sous les voies à hauteur d'Angleur,
- des travaux de voie,
- et enfin, le renforcement d'un mur de soutènement à Verviers.

Précédemment, d'autres travaux ont déjà occasionné certains retards dans le trafic des trains comme, par exemple, les travaux de modernisation d'un pont ferroviaire à Chaudfontaine.
Dans les mois à venir, d'autres travaux seront entrepris, parmi lesquels ceux du *Hammersbrücke* (renouvellement du viaduc entre Welkenraedt et Aix-la-Chapelle), de même que, ultérieurement, la mise en place des 4 voies entre Schaerbeek et Louvain.

Le 24 janvier 1997

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Des retards inévitables

Malgré une concertation systématique entre les différents services de la SNCB, la réalisation simutlanée de certains travaux a pour conséquence que les réserves prévues dans les horaires ne suffisent pas à neutraliser les ralentissements dûs aux limitations de vitesse locales.

En temps normal, les horaires tiennent effectivement compte des travaux d'entretien habituels sur le réseau. Un temps de battement permet aux trains de s'arrêter en gare une minute de plus ou une minute de moins, si nécessaire.
Sur l'intégralité de la ligne Bruxelles-Liège, on a ainsi prévu deux minutes de réserve dans les horaires. Le temps de parcours des différents trains permet aussi un jeu de quelques minutes.

Les travaux qui sont en cours actuellement nécessitent cependant la mise hors service locale de l'une des deux voies et imposent un ralentissement aux trains en passage. Au total, on enregistre de ce fait un retard d'une dizaine de minutes entre Bruxelles et Liège et de l'ordre de 5 minutes entre Liège et Aix-la-Chapelle.

Ceci explique que l'horaire normal des trains s'en trouve négativement influencé. Par ailleurs, pour certains trains, les retards enregistrés sont encore plus importants.

Cela provient entre autres du fait que, par exemple, des trains L (locaux) plus lents ralentissent parfois des trains IC rapides qui les suivent. De plus, cette relation est parcourue par de nombreux trains et elle atteint même le maximum de sa capacité. Ainsi, pendant l'heure de pointe du matin, entre 7 et 9 heures, ce ne sont pas moins de 24 trains qui circulent vers Bruxelles. De même, chaque jour, 84 trains de voyageurs circulent dans chaque sens entre Bruxelles et Liège. A ceux-ci s'ajoutent encore une dizaine de trains marchandises pendant les heures creuses.
De plus, à hauteur de Zaventem, une antenne de la ligne dessert l'aéroport. Cette antenne est aussi fortement fréquentée puisque 54 trains la parcourent. Et ces trains s'ajoutent entre Zaventem et Bruxelles à ceux qui circulent déjà de Bruxelles à Liège.

Ces derniers mois, les travaux effectués sur la ligne 36 ont eu des conséquences négatives sur la régularité des trains: entre les mois de janvier et août dernier, 92,6% des trains ont circulé à l'heure (c'est-à-dire qu'ils sont arrivés à Bruxelles avec moins de cinq minutes de retard). Par contre, de septembre - période de démarrage des travaux - à décembre 96, ce chiffre est descendu à 80% environ.

La ponctualité des trains peut encore, à certains moments, être influencée par des facteurs externes. Ainsi, par exemple, des usagers de la route imprudents provoquant des incidents ou des accidents à des passages à niveaux peuvent très fortement perturber le trafic ferroviaire. De même, les entrepreneurs en charge des travaux sur les lignes ou aux alentours de celles-ci ne respectent pas toujours les heures durant lesquelles ces travaux peuvent être exécutés (par exemple, juste avant avant le premier train de la matinée).

Le 24 janvier 1997

B-media

sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Des horaires légèrement modifiés

L'établissement d'un horaire est une opération complexe. Celui-ci doit en effet prendre en compte non seulement l'heure d'arrivée souhaitée et les possibilités de correspondances adéquates mais aussi les possibilités et particularités qui existent en matière d'exploitation: vitesse maximale de la ligne, possibilités de croisement, capacité de la ligne, etc.

De ce fait, à court terme, les modifications apportées aux horaires de la ligne Bruxelles-Louvain-Liège resteront assez limitées. A partir de ce 26 janvier, les temps de parcours de la liaison Eupen-Welkenraedt feront l'objet de quelques adaptations. Ces changements concerneront les trains IC qui circulent entre Eupen et Ostende, dont l'heure de départ à Eupen sera avancée de 3 minutes. Ils concerneront aussi deux trains de pointe dont l'heure de départ sera avancée de deux minutes (un aperçu détaillé figure en anexe).

Ces modifications permettront aux trains d'arriver à Liège à l'heure habituelle et de pouvoir repartir de cette gare sans retard.

Le projet relatif à l'entrée en vigueur des nouveaux horaires à la mi-98 envisage de nombreuses adaptations visant à une concordance optimale entre l'offre et la demande. Dans ce contexte, on tiendra compte des sources de retard qui existeront sur les lignes 36 et 37. Dans cette optique, on envisage un allongement des temps de parcours de 5 minutes entre Bruxelles et Louvain, de 2 minutes entre Louvain et Liège, et de 2 minutes également entre Liège et la frontière allemande.

Le 24 janvier 1997

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Campagne d'information

Informer des raisons qui provoquent les retards ne les font pas disparaître pour autant. Ces retards sont cependant mieux acceptés par les clients dès lors qu'ils prennent connaissance de l'origine de ceux-ci. Les enquêtes d'opinion réalisées auprès des voyageurs démontrent l'importance que ceux-ci attachent à la qualité de l'information. C'est la raison pour laquelle la SNCB a engagé une série d'actions pour expliquer aux voyageurs les travaux en cours, leur impact sur la régularité des trains et les avantages à plus long terme de ces efforts de modernisation.

Depuis quelques mois, des affiches sont apposées dans les gares de la ligne où les conséquences des travaux sont les plus significatives. Ces affiches décrivent le pourquoi des travaux.
Par ailleurs, ce lundi 27 janvier, 150.000 dépliants seront distribués aux clients qui sont directement confrontés à ces retards. Ces dépliants seront également disponibles dans toutes les gares de la ligne.

A partir de ce 27 janvier, les modifications du service des trains ont aussi des répercussions importantes pour les voyageurs qui prennent leur train au-delà de Liège.De ce fait, une action d'information spécifique a également été engagée par le biais des médias locaux. En outre, les gares concernées ont bien entendu déjà informé leur clientèle à propos de ces modifications.

Le 24 janvier 1997

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Description des travaux en cours

* Les travaux entre Louvain et Landen ont pour but le renouvellement des traverses sur une zone d'environ 30 km. Ils ont commencé en novembre 1996 et se poursuivront jusque dans le courant du mois d'avril de cette année. Il en résulte un retard de l'ordre de 2 à 4 minutes.

* Depuis août 1996, des travaux sont également en cours à Waremme. Ils portent sur la création d'une nouvelle voie à quai mais aussi sur le renouvellement et le prolongement du couloir sous voies. En outre, on procède également à la modification du tracé des voies et aux renouvellement d'aiguillages des deux côtés de la gare.
Le résultat de ces opérations se traduira par une amélioration du confort pour le voyageur et par une augmentation de la vitesse.
La fin des travaux est programmée pour avril 1997.
Ces opérations provoquent des ralentissements qui se traduisent par un retard de l'ordre de 2 minutes.

Sur la ligne Bruxelles-Liège, les travaux entrepris entre Fexhe et Ans visent la rectification du tracé en vue d'un accroissement de la vitesse. Ils ont débuté en juin 1996 et se poursuivront jusque dans le courant de l'année 1998. Le retard induit oscille entre 2 et 5 minutes.
A hauteur de Fexhe, on se trouve dans la zone du raccordement à la future ligne à grande vitesse et à proximité de Voroux qui est appelée à devenir la base travaux de la future LGV.

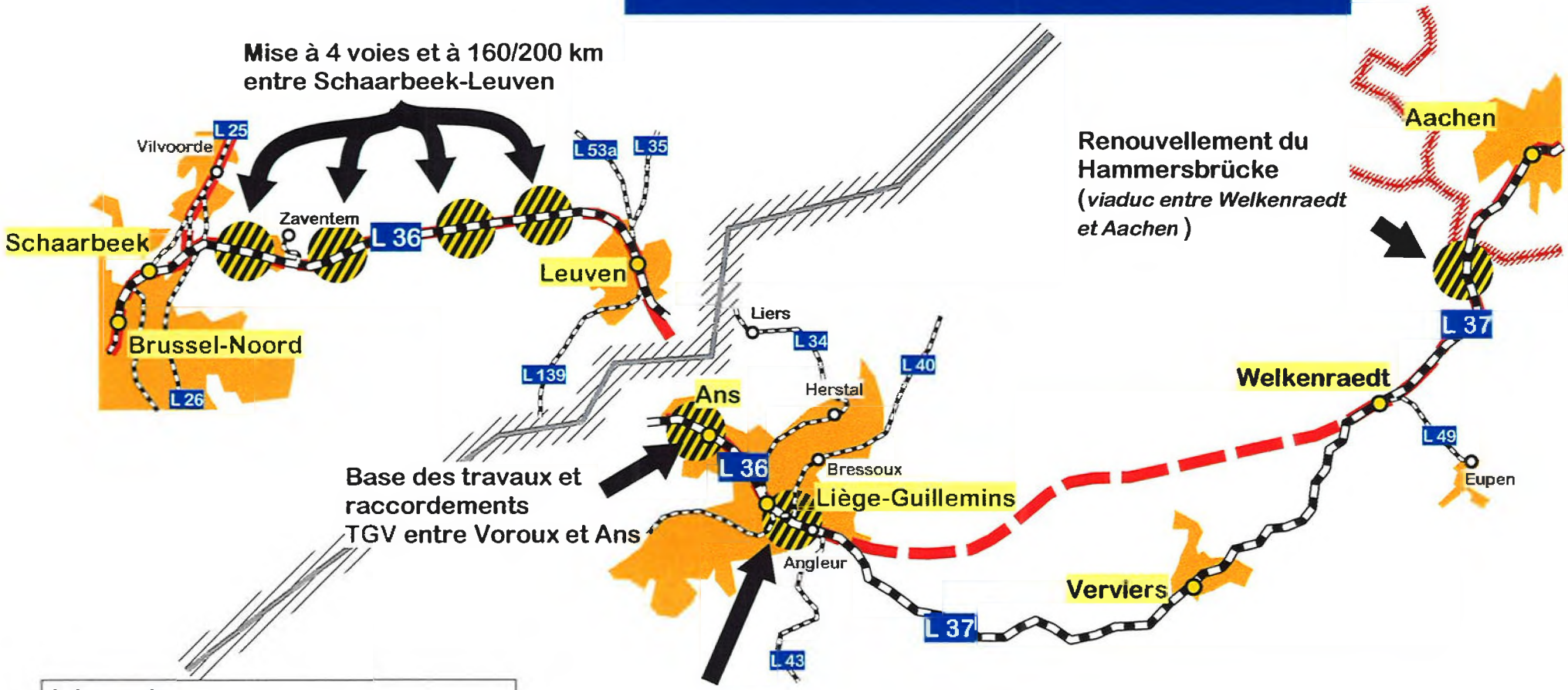
* A Angleur, la SNCB, à la demande du Ministère des Transports de la Région wallonne, procède à la construction du croisement des autoroutes E25-E40 (autoroutes des Ardennes) sous les voies vers Verviers et Rivage-Marloie.
Les chemins de fer profiteront aussi de ces travaux pour renouveler les voies, de façon à éviter que dans les 20 prochaines années, le trafic ferroviaire ne soit de nouveau perturbé de façon importante à cet endroit.
Ces travaux se prolongeront jusqu'en 1998. Pendant la durée de ceux-ci, la vitesse des trains est localement limitée, ce qui provoque un retard de l'ordre de deux minutes.

* Entre Verviers-Central et Verviers-est des travaux sont également en cours. Les voies sont renouvelées, les aiguillages remplacés et un mur de soutènement est réparé. Les travaux dureront certainement jusqu'à la fin du mois de février. Ici également, les trains subissent un retard de deux à trois minutes.

Le 24 janvier 1997

Réduction de vitesse sur les lignes 36 et 37

Long terme



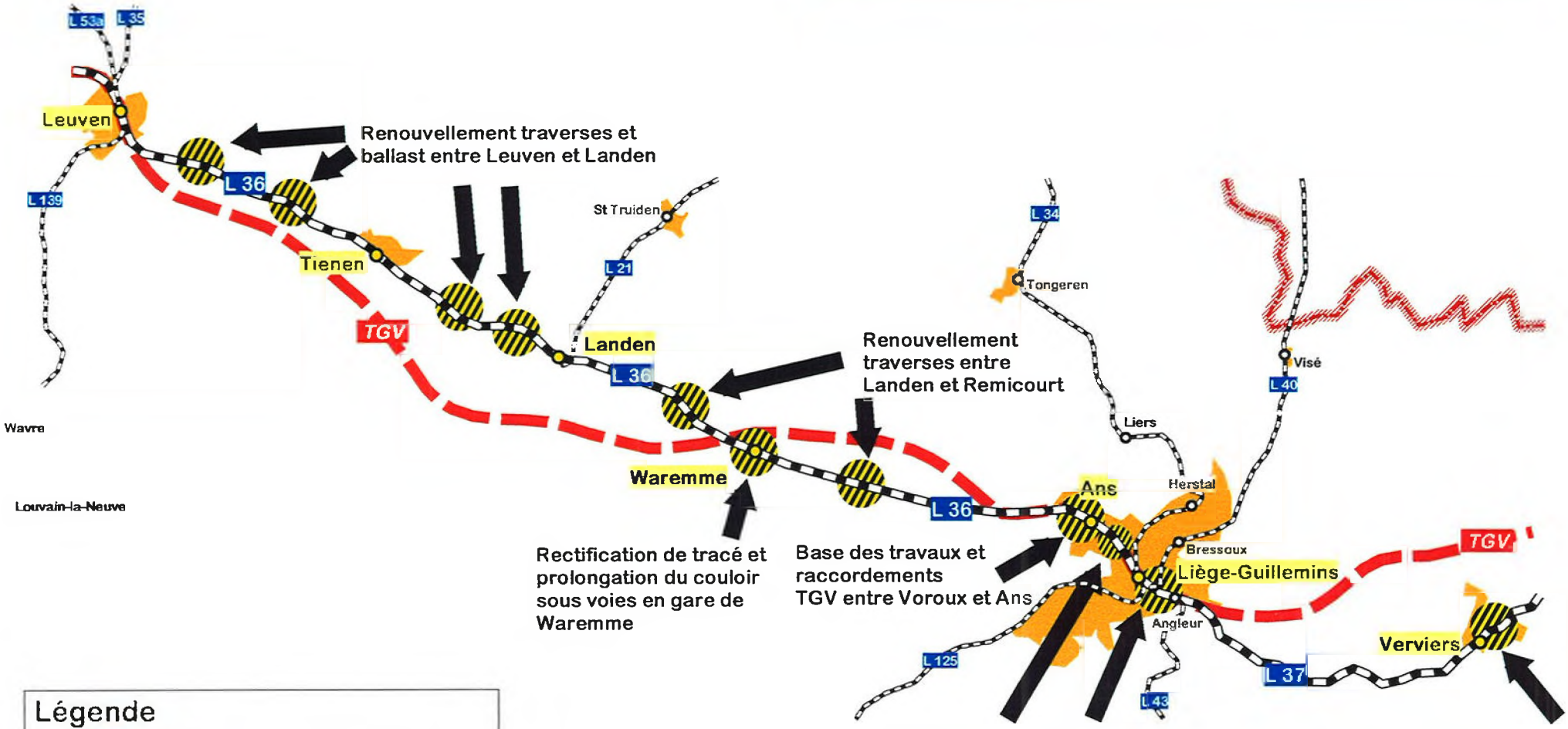
Légende

- L 21 — Lignes ferroviaires
- Landen — Gares sur les L36 - L37
- St Truiden — autres gares
- zones de travaux
- projet ligne TGV
- agglomérations

TRAV3637 BIS/9701.DSF

Réduction de vitesse sur les lignes 36 et 37

Court terme



Légende

- L 21 — Lignes ferroviaires
- Landen — Gares sur les L36 - L37
- St Truiden — autres gares
- zones de travaux
- projet ligne TGV
- agglomérations

TRAV3637 BIS/9701.DSF

Les travaux sur les lignes 36 et 37

Les mesures envisagées

Dès le 27 janvier 1997

les horaires de certains trains seront légèrement modifiés

Ultérieurement

adaptation des horaires en mai 98

+ 7 min. entre Liège et Bruxelles

+ 2 min. entre Liège et la frontière

possibilité de détourner certains trains via les lignes 53 et 25 / 27

Les trains IC B et P

Horaire modifié

Trajet	IC B 530	IC B 531	IC B 535	IC B 538	IC B 540	IC B 544	Trajet	P 3427	P 3402
Eupen	6h01 *(- 3')*	7h01 *(- 3')*	11h01 *(- 3')*	14h01 *(- 3')*	-	20h01 *(- 3')*			
Welkenraedt	6h10 *(- 3')*	7h10 *(- 3')*	11h10 *(- 3')*	14h10 *(- 3')*	16h10 *(- 3')*	20h10 *(- 3')*	Welkenraedt	5h30 *(- 2')*	6h43 *(- 2')*
							Dolhain Gileppe	5h37 *(- 2')*	-
Verviers Central	6h22 *(- 4')*	7h22 *(- 4')*	11h22 *(- 4')*	14h22 *(- 4')*	16h22 *(- 4')*	20h22 *(- 4')*	Verviers Central	5h44 *(- 2')*	6h55 *(- 2')*
							Pepinster	5h49 *(- 2')*	7h00 *(- 2')*
							Angleur	6h02 *(- 2')*	7h13 *(- 2')*
Liège Guillemins	6h46	7h46	11h46	14h46	16h46	20h46	Liège Guillemins	6h11	7h22