14 février 1978

SITUATION ACTUELLE DU CHEMIN DE FER.

La gestion de la SNCB s'exerce dans 3 domaines distincts :

- le transport des voyageurs,
- le transport de marchandises par wagons complets
- et le transport des envois de détail.

La structure du trafic des voyageurs affecte une forme essentiellement radiale, dont l'agglomération Bruxelloise constitue le noeud central (annexe n° 1).

A cette structure radiale s'ajoutent deux courants de transport moins importants à vocation régionale, dont l'un se rapporte à l'axe général Courtrai - Gand - Anvers - Campine et l'autre au sillon Sambre et Meuse.

L'ensemble du trafic voyageurs, particulièrement celui en rapport avec l'agglomération Bruxelloise, est caractérisé par des pointes extrêmement accentuées.

En 1976,la SNCB a transporté 227 millions de voyageurs (trains et autobus de substitution) correspondant à 8,2 milliards de voyageurs-km.

L'évolution du trafic depuis 1974, c.à.d. depuis le début de la crise économique, marque une certaine tendance au fléchissement.

Les chiffres précités se rapportent à l'ensemble du trafic, donc également au trafic international. Notre pays est en Europe Occidentale non seulement une des plaques tournantes du trafic de transit, mais également un important exportateur de touristes. Cette situation s'est traduite par une participation active de la SNCB à l'exploitation des services internationaux par trains TEE et par trains d'Autos-Accompagnées.

Pour ce qui est du transport des marchandises par wagons complets, les principaux courants de trafic relient entre eux les 3 grands ports d'Anvers, Gand et Zeebrugge d'une part et les principaux centres d'activité industrielle et économique que constituent les agglomérations de Liège, Charleroi et Gand d'autre part. (annexe n° 2)

En 1976,la SNCB a transporté 60 millions de tonnes de marchandises par wagons complets (équivalent à 6 milliards et demi de tonnes-kilomètres). Ces prestations de transport sont étroitement liées aux activités de l'industrie sidérurgique, 73 % du tonnage transporté étant constitué de charbons, de cokes, de minerais et de produits métallurgiques. (annexe n° 3).

La part du marché des transports détenue par le chemin de fer a été en diminution constante pendant de nombreuses années. (annexe n° 4).

La structure de notre trafic est essentiellement et de plus en plus internationale, 84 % de nos prestations relevant à l'heure actuelle de l'importation, de l'exportation ou du transit.

Cette évolution s'est traduite au cours des dernières années par le développement de certaines relations de transport avec les pays voisins, et notamment par la création des services de Trans-Europ-Express-Marchandises.

La troisième activité importante de la SNCB se rapporte aux envois de détail : 30 centres routiers assurent la desserte en surface du pays pour la prise et remise à domicile des colis.

*

* *

Au point de vue de l'effectif du personnel, la SNCB a occupé, en 1976, 58.740 agents.

La SNCB a déjà, précédemment, procédé à l'électrification d'environ 1300 km de lignes. Elle se propose d'en électrifier environ 700 km supplémentaires au cours des prochaines années.

La traction électrique assure à l'heure actuelle environ 54 % des prestations exprimées en trains-km productifs. Le reste relève de la traction diesel.

Pour assurer les services voyageurs la SNCB dispose notamment d'un parc de 473 automotrices, généralement constituées en unités doubles.

En matière de wagons à marchandises, la SNCB a consacré de grands efforts au cours des 10 dernières années à la modernisation de son parc de matériel.

Malheureusement, l'effectif de ce matériel est devenu surabondant depuis que la récession a considérablement réduit le trafic.

Diverses mesures d'économie sont, à ce sujet, en cours d'étude ou d'application. Elle ne peuvent en définitive apporter qu'une contribution assez faible à l'amélioration des résultats d'exploitation.

En effet, le chemin de fer, gérant une infrastructure et un matériel roulant dont les durées de vie sont longues, ne peut pas s'adapter facilement à des brusques variations de la conjoncture. Entreprise à rendement croissant, le rail ne peut tendre à équilibrer ses comptes que moyennant l'utilisation intensive de tous ses moyens matériels et humains.

Cette nécessité est d'autant plus impérieuse que les facteurs de coût, et notamment de coûts de personnel qui représentent les 2/3 des charges d'exploitation, se sont rapidement accrus au cours des dernières années.

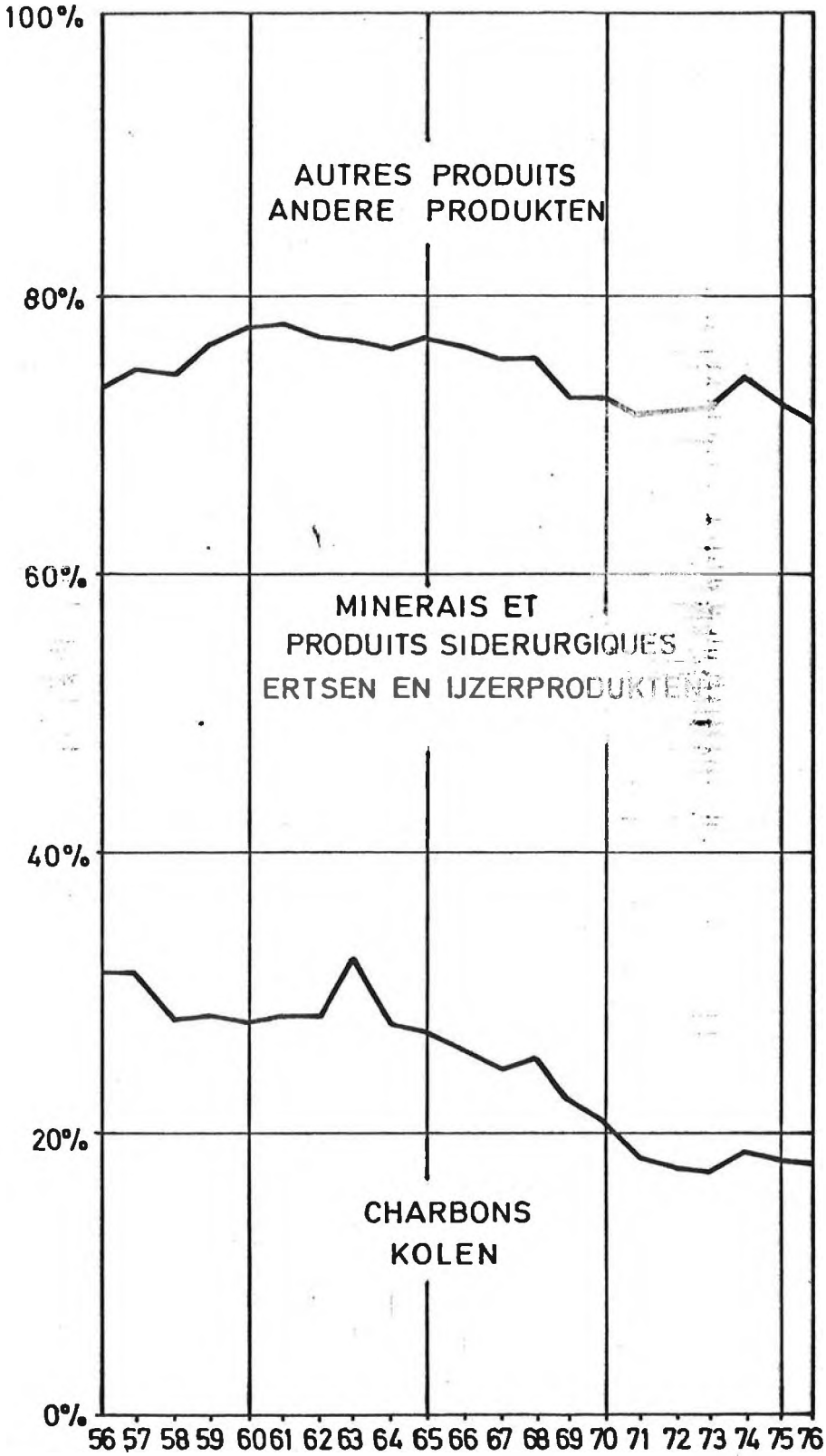
En 1976, le total des interventions de l'Etat en faveur du compte exploitation de la SNCB, en compensation de charges anormales ou d'obligations tarifaires s'est élevé à 34,8 milliards.

Les postes principaux de ces interventions, régies par la normalisation des comptes, sont les suivants :

- pensions : 10,2 milliards
- obligations tarifaires : 14,7 milliards

REPARTITION PAR PRODUITS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS (% DES TONNES-KM PRESTEES)

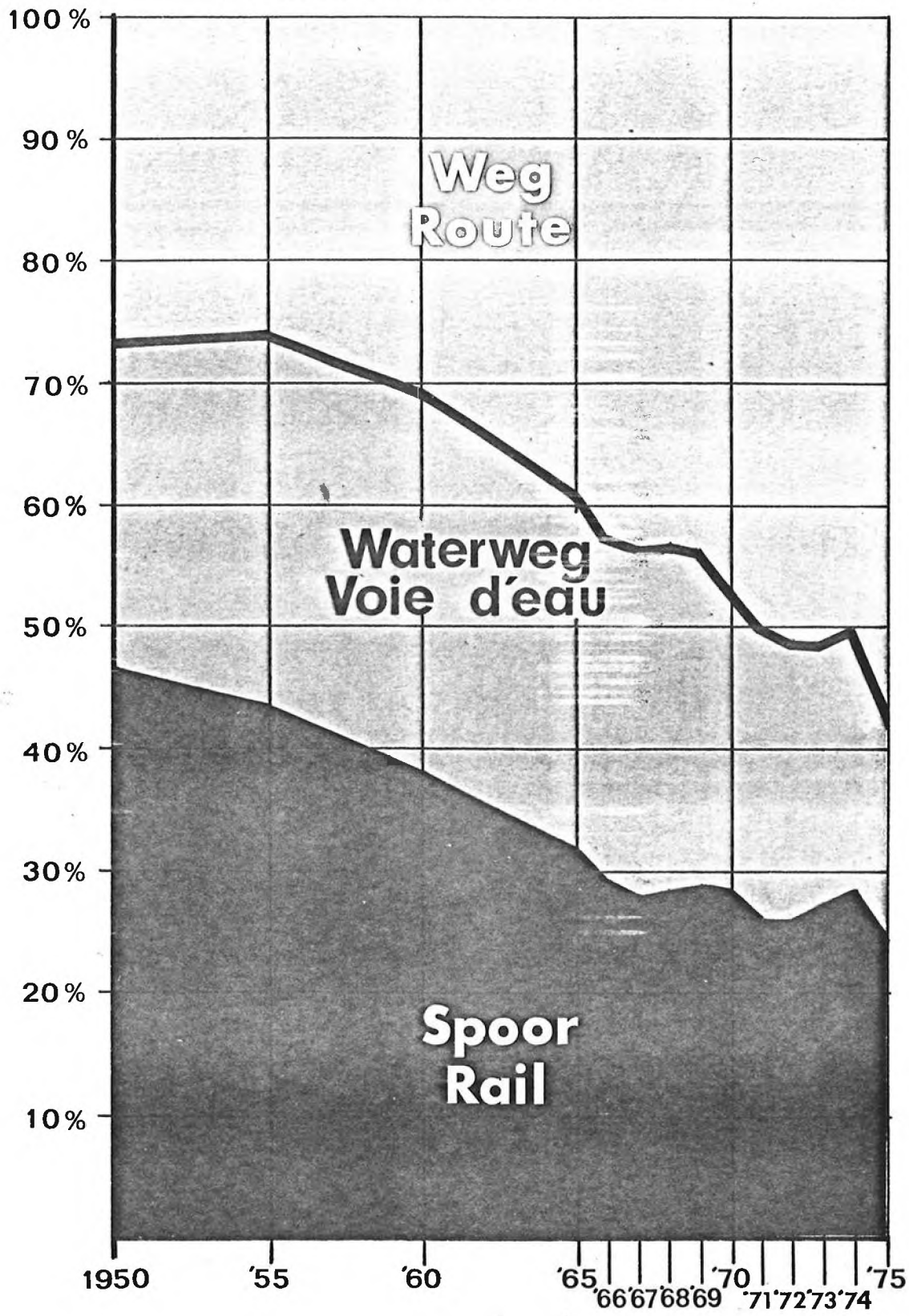
VERDELING PER PRODUKT VAN HET VERVOER VAN GOEDEREN PER VOLLEDIGE WAGENLADINGEN (% VAN DE AFGELEVERDE TON-KM)



Verdeling van het vervoer van goederen per spoor, weg en waterweg

Répartition des transports de marchandises par rail, route et eau

(Prestaties in Ton-km —
Prestations en Tonnes-km)



Le 14 février 1978

PLAN DECENNAL - OPTIONS PRINCIPALES DU PLAN - FINANCEMENT DES PROGRAMMES.

1. Introduction - Objectifs généraux.

- Principes fondamentaux de la politique d'amélioration du transport ferroviaire poursuivie par la SNCB :

  - assurer dans les meilleures conditions la sécurité et la régularité de l'exploitation;
  - améliorer la productivité de l'entreprise;
  - satisfaire, dans les meilleures conditions d'économie des deniers publics, aux objectifs sociaux qui sont les siens et à la promotion des services publics.

- Satisfaire aux exigences d'une gestion commerciale de l'entreprise dans les secteurs qui s'y prêtent.

- S'intégrer dans les plans de transports à l'échelle européenne.

2. Plan quinquennal 1976-1980 - Principaux domaines intéressés - Financement.

- Sources de financement : investissement à charge du budget de l'Etat;
  investissement sur fonds propre;
  dotation de renouvellement.

- Investissement à charge du budget de l'Etat.

  - Principaux secteurs d'investissement :

    - poursuite de l'électrification du réseau; (annexe 5)
    - accroissement de la vitesse autorisée;
    - amélioration de la desserte des grandes agglomérations;
    - automatisation et suppression des passages à niveau;
    - développement des infrastructures ferroviaires nécessaires à la desserte des ports et des zonings industriels;
    - aménagement de gares d'autobus et de parkings

  - Modalités de financement :

    - montant total : 40 647 Mio pour la période 1976-1980;
    - répartition annuelle :

      - modicité des montants accordés pendant les premières années de la période 1976-1980
      - conséquences pour les années 1979 et 1980

- Investissements de la SNCB sur fonds propre :

  - secteurs intéressés;
  - allocations annuelles limitées par l'Autorité de Tutelle.

- Investissements à charge de la dotation de renouvellement :

  - retard de renouvellement causé par des dotations insuffisantes dans le passé;
  - secteurs à privilégier : matériel à voyageurs, infrastructure;
  - financement des investissements :
    - dotation annuelle de 9 000 Mio,
    - capacité d'emprunt de 8 090 Mio,
    - insuffisance de ressources de 5 000 Mio.

3. Réalisation du plan 1976-1980

Perspectives de la mise en service des nouvelles lignes électrifiées. (annexe 6)

4. Plan quinquennal 1981-1985.

Orientations générales :
- respect des principes antérieurement définis,
- achèvement des travaux entrepris pendant le plan précédent,
- travaux nouveaux :
  - poursuite accélérée de l'aménagement des P.N.,
  - modernisation et extension des équipements d'installations fixes,
  - acquisition de matériel à voyageurs moderne,
  - poursuite, avec grande prudence de l'électrification du réseau.

Estimation des besoins de financement à charge de l'Etat : 14 000 Mio par an.

14 février 1978

L'OFFRE EN MATIERE DE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Depuis quelques années, le nombre de voyageurs empruntant le chemin de fer en Belgique présente dans l'ensemble une tendance à la baisse. La concentration pendant les heures de pointe sur les lignes axiales est en augmentation, de sorte que l'exploitation se trouve confrontée à des difficultés sans cesse croissantes.

La diminution du nombre de clients pendant les heures creuses est en partie liée à la structure de l'offre de transport, qui ne répond pas toujours à la demande réelle.

Le succès de quelques améliorations récentes apportées au service des trains montre cependant qu'il ne faut pas s'en tenir inconditionnellement à cette évolution. Forts de cette expérience, nous avons, en vue du service des trains de 1978/79, pris de nouvelles initiatives, notamment sur les lignes Bruges - Courtrai, Bruxelles - Dinant / Arlon et les lignes de la Campine.

Une intervention profonde s'impose si l'on veut apporter une amélioration fondamentale à l'offre de transport. C'est en vue de semblable réforme qu'à été entreprise l'étude détaillée du réseau voyageurs, laquelle, à ce jour, a permis de parvenir à une classification hiérarchique des gares et points d'arrêts et à la définition d'un plan de desserte interville et de desserte régionale, en sus des trains de navetteurs existant.

(B)

le 14 février 1978

"AMELIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN MATIERE DE TRAFIC MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER".

A l'inverse du trafic voyageurs par chemin de fer, considéré relever des prestations de service public, le transport des marchandises est une activité qui s'inscrit exclusivement dans le cadre de l'économie de marché.

Cette situation est déterminante pour la réalisation d'une politique générale des transports, aussi convient-il là de mettre l'accent sur la nécessité d'établir des conditions de concurrence égales pour les différents secteurs des transports, tant classiques que de création récente.

Cette situation est aussi le contexte au sein duquel chacun des secteurs, mieux même, chaque entreprise de transport s'évertue à conquérir ou à conserver la part du marché répondant aux objectifs imposés.

Bien qu'ayant en fait perdu son monopole, le chemin de fer, en matière de transport des marchandises, garde un rôle prépondérant à jouer dans le concert de l'économie nationale.

La mission qui lui incombe peut être approchée en tenant compte de :

- ses caractéristiques spécifiques qui le désignent comme mode de transport de masse à long terme;

- la pratique d'un prix de revient calculé au plus juste, qui lui permette de proposer des prix de transport concurrentiels;

- la réalisation du niveau de qualité voulu en matière de prestation de transport;

- l'orientation essentiellement internationale de l'activité économique intérieure.

Ces quatre options forment la trame du souci continuel d'améliorer l'offre en transport des marchandises.

Elles conduisent notamment aux mesures de gestion concrètes qui suivent :

- modernisation et rationalisation de l'appareil de transport proprement dit (infrastructure et matériel roulant) grâce à des investissements qui, au plan de l'économie d'entreprise, se justifient;

- promotion d'installations terminales appropriées afin de réaliser un service intégré de bout en bout (entreposage éventuellement inclus);

- organisation de services (de trains) à programmation poussée permettant de garantir une prestation de transport sûre;

- création d'un appareil structuré de vente approprié en tenant compte de la nécessité de diversifier le schéma classique du chemin de fer, de nouveaux marchés et de courants de transport qui en résultent;

- conclusion de contrats de transport à long terme;

- renouvellement de la collaboration internationale entre les différents réseaux sur une conception intégrée de l'économie d'entreprise et une structure tarifaire simplifiée.

Annexe 7 : Transport de marchandises : décomposition d'après la nature des marchandises.

Annexe 8 : Parc de matériel pour transport de marchandises.

Annexe 9 : Transport de marchandises : décomposition d'après l'origine et la destination des marchandises.

GOEDERENVERKEER : SPREIDING VOLGENS DE AARD VAN DE GOEDEREN (in 1000 T)
TRANSPORT MARCHANDISES : DECOMPOSITION D'APRES LA NATURE DES MARCHANDISES (en 1000 T)

Aard der goederen GROEP \ JAAR		1961	%	1967	%	1976	%	Nature des marchandises ANNEE \ GROUPE
0	Landbouw- en voedingsprodukten	1 670	2,7	1 724	2,9	2 277	3,8	0 Produits agricoles et alimentaires
1	Vaste brandstoffen	22 581	36,7	18 228	30,7	13 449	22,4	1 Combustibles solides
2	Ertsen	14 122	23,-	15 111	25,4	14 631	24,4	2 Minerais
3	Metaalprodukten	9 611	15,7	11 851	19,9	16 020	26,6	3 Produits métallurgiques
4	Bouwmaterialen	4 139	6,7	2 097	3,5	1 120	1,9	4 Matériaux de construction
5	Groefprodukten	4 422	7,2	5 007	8,4	3 528	5,9	5 Produits de carrières
6	Textielprodukten	170	0,3	152	0,3	225	0,4	6 Produits textiles
7	Chemische produkten	3 223	5,3	3 576	6,-	4 719	7,9	7 Produits chimiques
8	Minerale oliën	668	1,1	684	1,2	2 359	3,9	8 Huiles minérales
9	Allerlei (incl. mil. verv.)	778	1,3	1 001	1,7	1 686	2,8	9 Divers (y compris les transports militaires)
	T o t a a l	61 383	100,-	59 431	100,-	60 014	100,-	T o t a l

BRON : Statistisch jaarboek

SOURCE : Annuaire Statistique

WAGENPARK VOOR GOEDERENVERVOER

PARC DE MATERIEL POUR TRANSPORT DE MARCHANDISES

Kategorie	31.12.62		31.12.67		31.12.76		Catégorie
	Effect.	%	Effect.	%	Effect.	%	
Gewone Wagens	61 364	97,4	39 813	89,2	37 638	77,7	Wagons Ordinaires
Gesloten	15 833		11 494		10 804		Fermés
Open	35 668		21 267		14 902		Ouverts
Platte	9 863		7 052		11 932		Plats
Speciale Wagens	1 626	2,6	4 825	10,8	10 784	22,3	Wagons Spéciaux
Gesloten	637		1 092		2 303		Fermés
Open	776		1 961		6 010		Ouverts
Platte	213		1 772		2 471		Plats
Algemeen totaal	62 990		44 638		48 422		Total général

GOEDERENVERKEER : SPREIDING VOLGENS OORSPRONG EN BESTEMMING DER GOEDEREN (in 1000 tkm)
TRANSPORT MARCHANDISES : DECOMPOSITION D'APRES L'ORIGINE ET LA DESTINATION DES MARCHANDISES (en 1000 tkm)

Opgave	1961	%	1967	%	1976	%	Désignation
1. Binnenverkeer	1 518 665	23,5	1 221 589	20,1	1 051 412	15,8	Service intérieur
2. Invoer over zee	415 383		995 238		1 305 190		Importation maritime
Uitvoer over zee	350 461		310 356		242 500		Exportation maritime
Subtotaal	765 844	11,9	1 305 594	21,5	1 547 690	23,3	Sous-total
3. Invoer te land	2 018 247		1 504 385		1 050 211		Importation terrestre
Uitvoer te land	604 922		656 923		1 161 578		Exportation terrestre
Doorvoer over zee IN	681 403		214 704		504 603		Transit maritime ENTREE
Doorvoer over zee UIT			453 175		542 688		Transit maritime SORTIE
Subtotaal	3 304 572	51,2	2 829 187	46,5	3 259 080	49	Sous-total
waarvan van en naar :							dont de et vers :
Frankrijk					1 301 799		France
Duitsland					687 633		Allemagne
Nederland + Luxemburg					801 927		Pays-Bas + Luxembourg
4. Doorvoer te land	817 561	12,7	676 331	11,1	777 580	11,7	Transit terrestre
waarvan tussen :							dont entre :
Frankrijk - Duitsland					311 000		France - Allemagne
Frankrijk - Nederland					170 155		France - Pays-Bas
Duitsland - Luxemburg					186 237		Allemagne - Luxembourg
Totaal	6 406 642	99,3	6 032 701	92,2	6 635 720	99,8	Total
Militair vervoer	48 358	0,7	49 345	0,8	12 581	0,2	Transports militaires
ALGEMEEN TOTAAL	6 455 000	100,-	6 082 046	100,-	6 648 301	100,-	TOTAL GENERAL

le 14 février 1978

PROGRAMME DE MODERNISATION - PLAN DECENNAL

MODERNISATION DU MATERIEL ROULANT.

Il apparait clairement que le plan décennal de la SNCB va nécessiter la mise en service d'une quantité importante de nouveau matériel roulant de plus en plus perfectionné et poser pour le matériel en service des exigences de plus en plus difficiles.

La Direction du Matériel envisage de traiter ces problèmes de la façon suivante.

1. Locomotives électriques.

Une série de 25 locomotives de très grande technicité et capables de hautesperformances (7000 ch - 160 km/h) viennent d'être fournies à la SNCB par l'industrie belge.

Munies de deux bogies à trois essieux, elles sont destinées à la remorque des trains lourds à voyageurs et à marchandises en simple traction, notamment sur les lignes accidentées.

A notre connaissance, il s'agit sur le plan ferroviaire international, de la locomotive à courant continu la plus puissante équipée de hacheurs à thyristors : équipement moderne dont la création et l'utilisation sur le matériel de traction à courant continu se situent en Belgique.

Toutefois, il est acquis que pour répondre le mieux à l'exploitation rationnelle du Réseau aménagé selon le plan décennal, il y a lieu de généraliser l'utilisation d'une locomotive de 5 500 ch environ équipée de deux bogies à deux essieux capable d'une vitesse de circulation de 160 km/h.

L'utilisation des locomotives de 7000 ch mentionnées ci-dessus constituera un champ d'expérience particulièrement instructif et efficace pour la mise au point de cette nouvelle locomotive dont l'étude en vue de l'acquisition d'une trentaine d'exemplaires vient d'être entamée avec des constructeurs belges.

Ainsi se créera une nouvelle génération de locomotives qui répondront d'abord aux besoins posés par le plan décennal et qui seront ensuite appelées à remplacer progressivement les locomotives actuellement en service.

2. Locomotives diesel de route.

Malgré la réduction appréciable du nombre de locomotives diesel de route qu'entrainera le plan décennal, la SNCB mettra incessamment à l'essai sur une de ses locomotives un nouveau moteur diesel d'origine belge.

3. Automotrices électriques.

Le processus suivi dans le domaine des automotrices est pratiquement analogue à celui exposé pour les locomotives électriques.

Aux automotrices doubles conventionnelles sont venues s'ajouter 44 automotrices quadruples actuellement en cours de fourniture par l'industrie belge.

Ces dernières automotrices particulièrement perfectionnées par rapport aux précédentes, malgré les améliorations apportées progressivement à celles-ci, ouvrent la voie à la création d'une automotrice double d'une nouvelle génération.

Il s'agira d'un matériel particulièrement moderne sur le plan technique et capable des performances requises par le plan décennal (vitesse : 160 km/h - accélération au démarrage : 0,75 m/sec^2).

Au surplus, afin d'atteindre la cassure complète avec les doubles conventionnelles, il a été fait appel à un architecte "designer" belge de grande réputation internationale dans le domaine du matériel roulant, afin d'étudier le confort en général ainsi que l'aspect tant intérieur qu'extérieur du nouveau véhicule à concevoir.

4. Voitures à voyageurs.

Le parc des voitures à voyageurs atteint actuellement un âge moyen de 31 ans ce qui est manifestement excessif.

Dans le domaine des voitures internationales, le lot des 80 voitures destinées à la SNCB sur l'ensemble des 500 voitures standards européennes commandées par "Eurofima" pour 6 réseaux européens est en cours de fourniture par les ateliers "La Brugeoise et Nivelles".

35 fourgons internationaux sont également en cours de fourniture et 30 voitures couchettes seront incessamment commandées en Belgique.

En ce qui concerne le trafic intérieur, un premier lot de 125 voitures modernes est en commande.

Il s'agit de voitures adaptées aux conditions spécifiques d'exploitation du réseau belge et qui, en plus, profiteront au maximum des réalisations prévues ou en cours sur d'autres véhicules à voyageurs.

Une étude faite par une association de constructeurs belges a permis un choix très prometteur.

Les premières voitures de ce lot sortiront en juin 1979 et une commande suivante de 100 à 200 véhicules est prévue à brève échéance.

4. Wagons à marchandises.

Par suite de l'effort exceptionnel consenti par la SNCB au cours des dix dernières années pour l'acquisition de nouveaux wagons, l'on peut affirmer que celle-ci dispose actuellement d'un effectif de wagons ordinaires et spéciaux qui répondent comme il convient, qualitativement et quantitativement, aux besoins découlant du plan décennal.

le 14 février 1978

Le service de la voie occupe environ 10.000 agents qui sont utilises sur l'ensemble du réseau a des tâches d'entretien, de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure des lignes.

En ce qui concerne les tâches propres du Service de la Voie, celui-ci s'efforce de promouvoir la qualité de l'infrastructure en conciliant les aspects techniques et économiques. Ce souci constant d'amélioration et de modernisation se traduit notamment par :

- l'utilisation d'équipements plus robustes,
- la pose de rails longs,
- le contrôle de l'état des voies par des moyens modernes d'enregistrement,
- la mécanisation des travaux d'entretien et de renouvellement.

Pour la voie proprement dite, les travaux d'entretien et plus de la moitié des travaux de renouvellement sont exécutés par notre propre personnel. Depuis plusieurs années l'utilisation d'engins lourds spécialisés permet d'alléger les tâches particulièrement pénibles tout en améliorant la qualité et le rendement.

La mécanisation de l'exécution des travaux de voie se poursuit tout en restant dans des limites raisonnables.

La plus grande partie des travaux concernant les ouvrages d'art, les bâtiments et les installations diverses sont confiés à l'entreprise privée.

Par ses marchés publics de travaux, le Service de la Voie procure au secteur privé un volume de travail permettant l'occupation annuelle d'environ 2.400 personnes.

En ordre essentiel, le recours à l'entreprise privée se fait à l'occasion :

1. de la construction des ouvrages d'art nécessaires :

   - en vue de l'électrification des lignes et de l'amélioration de la desserte des grandes agglomérations,
   - de la suppression de passages à niveau,

- pour renouveler des ouvrages vétustes,
- pour des tiers : Ministère des Travaux Publics, Intercommunales, Provinces et Communes.

2. de la construction ou de la modernisation de bâtiments destinés :
   - à améliorer le service de la clientèle,
   - à suivre l'évolution sociale et à procurer de meilleures conditions de travail au personnel,
   - à la modernisation des lignes, (bâtiments de voyageurs, cabines de signalisation, bâtiments de service) et des ateliers (ateliers centraux, remises pour le matériel).

B.

le 14 février 1978

PASSAGES A NIVEAU

1. Introduction.

La densité des réseaux ferroviaire et routier de la Belgique est l'une des plus élevées d'Europe; le nombre de passages à niveau est donc particulièrement grand. Les trafics y sont, en général, intenses; les rétentions - vivement ressenties par l'usager de la route - sont fréquentes en certains endroits et les risques d'accident ne sont pas négligeables. L'accroissement de la vitesse des trains et l'augmentation de la masse de certains engins routiers sont de nature à multiplier les risques, dans l'avenir. La SNCB attache donc une grande importance au problème des passages à niveau et s'efforce, en collaboration avec le Ministère des Communications, d'améliorer la situation dans ce domaine.

2. Situation actuelle.

L'Arrêté Royal du 2 août 1977 distingue 5 catégories (dont les 4 premières intéressent seules le chemin de fer) dont l'équipement est schématisé à l'annexe 10. Le Ministère des Communications détermine par Arrêté Ministériel, la catégorie de chaque passage à niveau; la SNCB réalise, entretient et renouvelle l'installation technique correspondante.

Si l'on exclut les sentiers publics et les chemins privés, il existe actuellement, en Belgique, 3262 passages à niveau se répartissant comme suit :

1. passages à niveau gardés (de 1ère ou 2ème catégorie)	8 %
2. passages à niveau commandés par l'agent convoyeur (sur les lignes industrielles)	8 %
3. passages à niveau automatiques avec barrières (de 1ère ou 2ème catégorie)	28 %
4. passages à niveau automatique sans barrières (3ème catégorie)	25 %
5. passages à niveau non gardés (4ème catégorie)	31 %

3. Politique générale et évolution.

La SNCB poursuit une politique à long terme de suppression de passages à niveau par construction d'ouvrages d'art, avec le concours du Ministère des Communications et, dans certains cas, la participation du Ministère des Travaux Publics, des Intercommunales, des Provinces et des Communes. Cette politique est efficace, à la fois, sur le plan de la sécurité et sur celui de la fluidité du trafic routier.

Elle est toutefois onéreuse. C'est ainsi qu'environ 850 millions seront dépensés cette année, en construction d'ouvrages d'art et de voiries d'accès et de détournement, permettant la suppression d'environ 50 passages à niveau.

L'ordre de priorité des suppressions est, en principe, fixé par le "Produit de circulation" des passages à niveau (produit du nombre journalier moyen de véhicules routiers par le nombre journalier moyen de convois ferroviaires). D'autres considérations interviennent toutefois très souvent pour déterminer l'ordre des travaux : électrification et modernisation de lignes, travaux d'urbanisation importants, amélioration de voiries ... La recherche des solutions techniques avec les Autorités concernées est parfois rendue difficile et longue à la suite de conflits d'intérêts locaux qui apparaissent lors des enquêtes publiques préalables à la promulgation des arrêtés royaux.

Certains aléas surgissent également lors des tractations engagées par les Comités d'Acquisitions.

Il va de soi que les lignes qui seront équipées, au cours des prochaines années, en vue de la circulation à 160 km/h, ne comporteront plus, en principe, aucun passage à niveau.

A court terme, la SNCB s'efforce également d'améliorer la sécurité routière aux passages à niveau existants et des sommes importantes, de l'ordre de 140 millions de francs y sont consacrées chaque année.

Cette action consiste essentiellement dans le remplacement des passages à niveau de 3ème catégorie, par des passages à niveau de 2ème catégorie. Il est, en effet, généralement admis que la présence des barrières constitue un élément de sécurité très important. Bien qu'ils soient, en général, moins fréquentés que ceux de 2ème catégorie, les passages à niveau de 3ème catégorie, ont été, en 1977, le théâtre de près de deux fois plus d'accidents.

Cette politique est déjà suivie depuis quelques années; en 10 ans, le nombre de passages à niveau automatiques avec barrières (2ème catégorie) a été multiplié par 2,5 alors que le nombre total de passages à niveau automatiques n'augmentait que de 65 %. (annexe 11)

Elle sera poursuivie au cours des prochaines années : les passages à niveau maintenus sur les lignes en cours d'électrification seront, en principe, tous classés en 2ème catégorie et équipés de barrières; les passages à niveau de 3ème catégorie (sans barrières) dont la suppression n'est pas envisagée à brève échéance, seront progressivement modifiés, en commençant par les lignes déjà électrifiées et en continuant par les lignes non-électrifiées où la vitesse est au moins égale à 120 km/h.

4. Accidents.

Les nombres absolus d'accidents et de victimes sont en diminution constante depuis 4 ans : le nombre d'accidents est descendu de 153 à 97, celui des tués, de 58 à 23 et celui des blessés, de 45 à 28. (annexe 12).

Rapporté au nombre de passages à niveau en service et au nombre de véhicules routiers en circulation, le nombre annuel de tués a été divisé par 3 en 4 ans.

Ces résultats favorables peuvent, à notre sens, être attribués à trois causes principales qu'il est difficile toutefois de classer par ordre d'importance :

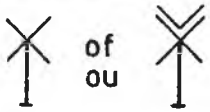
1. la suppression progressive par ouvrages d'art des passages à niveau les plus dangereux du réseau;
2. l'amélioration de la sécurité routière résultant de la généralisation des passages à niveau de 2ème catégorie, avec barrières;
3. la plus grande discipline de l'usager de la route résultant des campagnes de sensibilisation lancées périodiquement par le Ministère des Communications, et la meilleure connaissance qu'il a, de la signification des signaux, découlant de l'introduction de l'examen pour la délivrance du permis de conduire.

On ne peut manquer de noter en particulier que le renversement de tendance observée, en 1973, dans la statistique des accidents coïncide avec l'introduction de la notion de l'infraction grave en circulation routière et de normes de sécurité plus strictes incitant le conducteur à une plus grande vigilance.

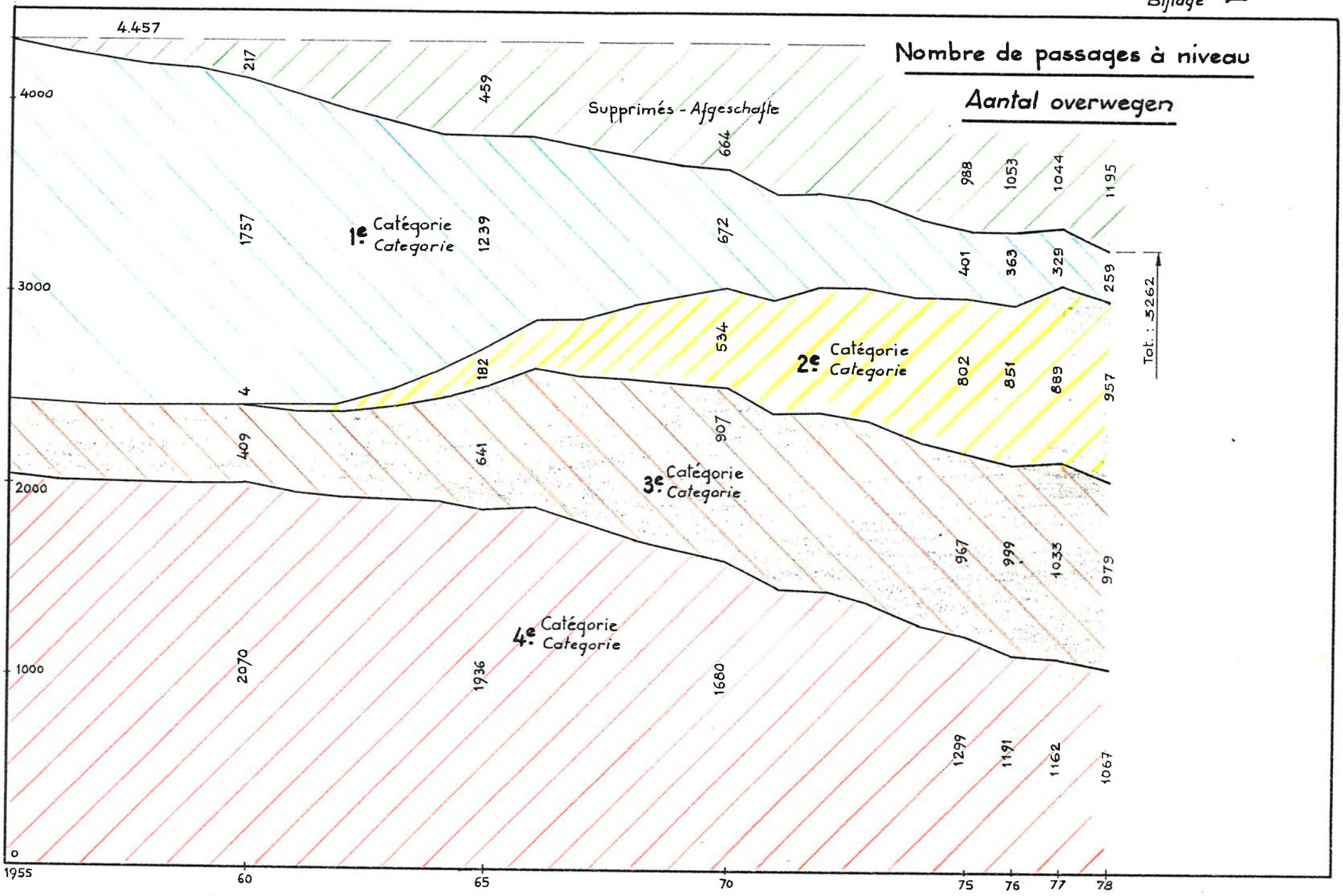
Ces résultats ne peuvent qu'encourager la SNCB, à poursuivre ses efforts avec énergie en collaboration avec le Ministère des Communications, selon les grandes lignes directrices indiquées.

SIGNALISATIE DER OVERWEGEN

SIGNALISATION DES PASSAGES A NIVEAU

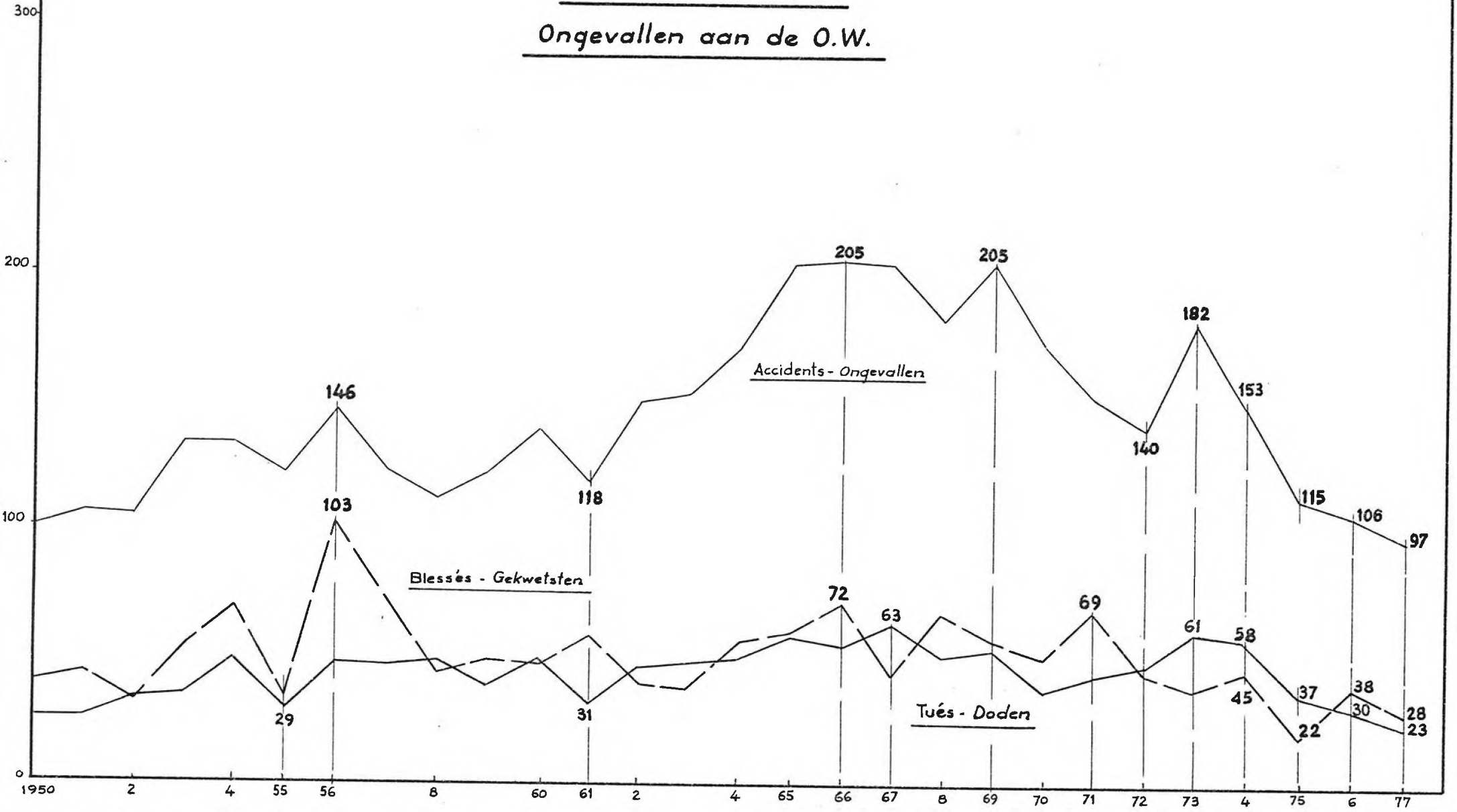
SEINEN SIGNAUX	1e CAT.	2e CAT.	3e CAT.	4e CAT.	5e CAT.
St Andrieskruis  of ou Croix de St André	Ja Oui	Ja Oui	Ja Oui	Ja Oui	Neen Non
Rode flikkerlichten Feux clignotants rouges	Ja Oui	Ja Oui	Ja Oui	—	
Wit flikkerlicht Feu clignotant blanc	Ja of neen Oui ou non	Ja Oui	Ja of neen Oui ou non	—	
Gedeeltelijke slagbomen Barrières partielles	—	Ja Oui	—	—	
Volledige slagbomen Barrières complètes	Ja Oui	—	—	—	
Geluidssein Signal sonore	Niet verplichtend, maar praktisch altijd aanwezig Non imposé, mais pratiquement toujours existant			—	
Sein op afstand Signal à distance } ± 150 m					

Annexe 11
Bijlage III



Accidents aux P.N.

Ongevallen aan de O.W.



B

D.R.E. 14-22
N° 4929

Trafic voyageurs
Reizigersverkeer

TRAFIC INTERIEUR — BINNENVERKEER

DENSITE MOYENNE JOURNALIERE – DEUX SENS DE MARCHE REUNIS
GEMIDDELDE DICHTHEID PER DAG – DE TWEE RICHTINGEN SAMEN

PERIODE : 1-10-73 à tot 1-6-75

LEGENDE

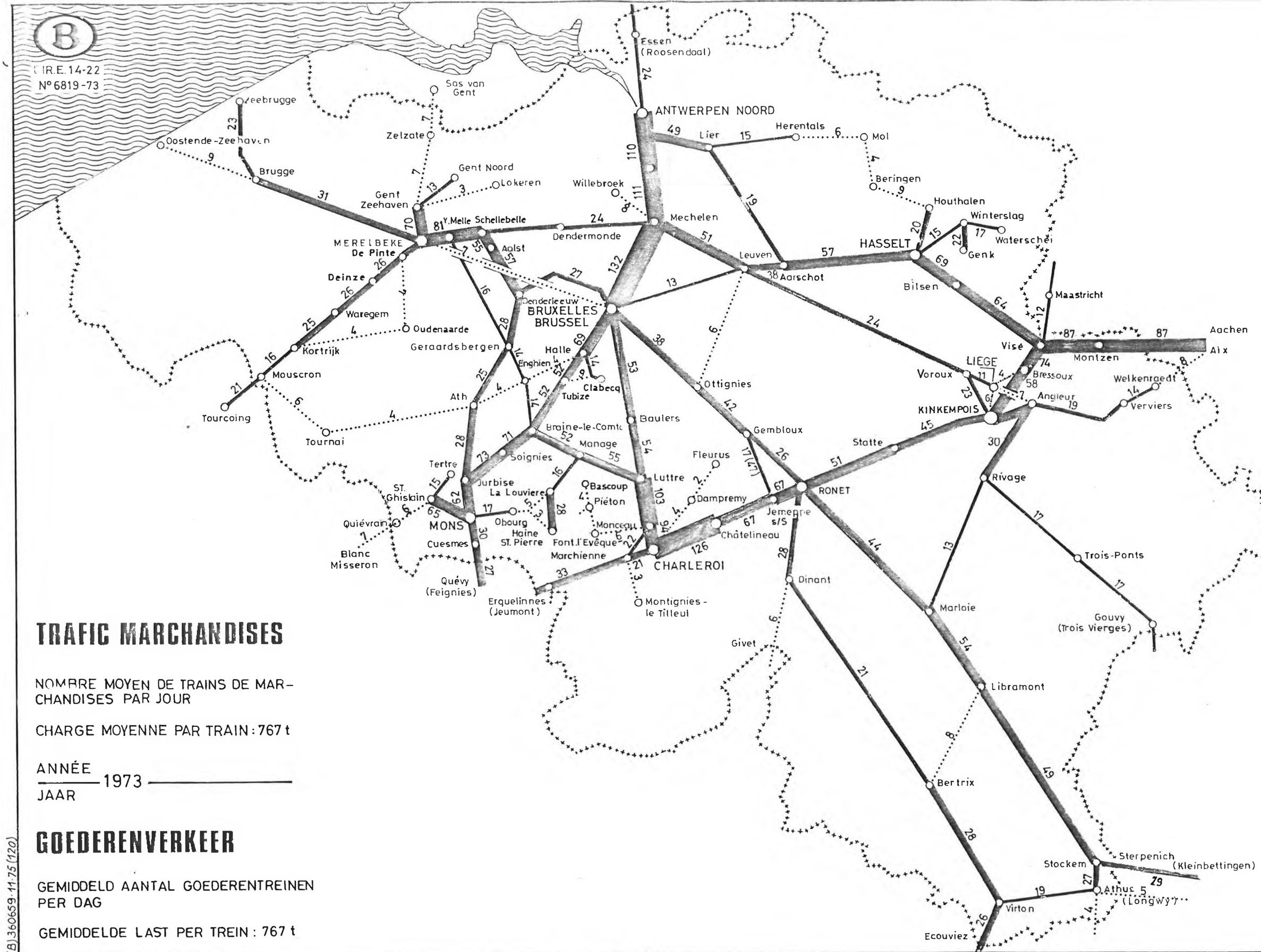
Moins de 2000 voyageurs
Minder dan 2000 reizigers

1 mm = 10.000 voyageurs
1 mm = 10.000 reizigers

(B) 360658-11-75 (200)

B

UIC R.E. 14-22
N° 6819-73



TRAFIC MARCHANDISES

NOMBRE MOYEN DE TRAINS DE MARCHANDISES PAR JOUR

CHARGE MOYENNE PAR TRAIN : 767 t

ANNÉE / JAAR — 1973

GOEDERENVERKEER

GEMIDDELD AANTAL GOEDERENTREINEN PER DAG

GEMIDDELDE LAST PER TREIN : 767 t

(B) 360659-11.75 (120)

PROGRAMME D'ELECTRIFICATION

DAT : 25 - 11 - 1977

ELEKTRIFICATIE PROGRAMMA

ESSEN
ANTWERPEN
ZEEBRUGGE
KNOKKE
OOSTENDE
BRUGGE
EEKLO
ADINKERKE
GENT
DENDERMONDE
HERENTALS
GENK
HASSELT
LEUVEN
BRUXELLES BRUSSEL
KORTRIJK
HALLE
ATH
TOURNAI
LOUV. L.N.
MONTZEN
EUPEN
LIEGE
MONS
CHARLEROI
NAMUR
DINANT
MARLOIE
LIBRAMONT
BERTRIX
ARLON

LEGENDE - VERKLARING

SITUATION ACTUELLE
HUIDIGE TOESTAND

PROGRAMME APPROUVE
GOEDGEKEURD PROGRAMMA

(B) 360446.2.78/(100) 4

PROGRAMME D'ELECTRIFICATION

DAT : 25 - 11 - 1977

ELEKTRIFICATIE PROGRAMMA

ESSEN
ANTWERPEN
ZEEBRUGGE
KNOKKE
OOSTENDE
BRUGGE
EEKLO
ADINKERKE
GENT
DENDERMONDE
HERENTALS
LEUVEN
HASSELT
GENK
KORTRIJK
BRUXELLES BRUSSEL
HALLE
ATH
TOURNAI
LOUV. L.N.
MONTZEN
EUPEN
LIEGE
MONS
L.L.
CHARLEROI
NAMUR
DINANT
MARLOIE
LIBRAMONT
BERTRIX
ARLON

LEGENDE - VERKLARING

Situation avant / Toestand vóór	1970	
En service / In dienst		
Achévement pour / Voltooiing voor	1979	
Achévement pour / Voltooiing voor	1982	
Réalisation après / Verwezenlijking na	1982	

(B) 360446.2: 78/100/4