
ICIR

pari pour l'avenir





Le 3 juin 1984, la SNCB et la SNCV offrent à la clientèle une nouvelle organisation du trafic des voyageurs. Cette nouvelle offre concerne l'ensemble du public et aussi, à tous les niveaux et à toutes les fonctions, tout le personnel des deux sociétés.

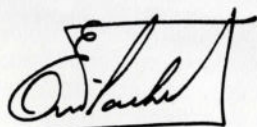
Nous avons, en conséquence, jugé utile et indispensable de mettre chaque membre de ce personnel au courant, de manière précise et complète, de la nature de la réforme, des raisons qui l'ont dictée, et des enjeux qu'elle représente.

Globalement, la restructuration de l'offre voyageurs SNCB/SNCV doit conduire à des économies et en même temps à une meilleure répartition des tâches de chacune des deux sociétés dans le transport en commun. Dans le secteur privé, « restructuration » signifie souvent pour certains membres du personnel la perte de leur emploi. Dans le cas de la SNCB et de la SNCV, ce danger n'existe pas, le statut du personnel ou les conventions passées avec celui-ci garantissant à chacun la sécurité d'emploi. Toutefois, un certain nombre d'agents pourront se voir affectés à de nouvelles tâches et à d'autres sièges de travail. Dans le climat actuel de l'emploi, c'est là, vraiment, un moindre mal.

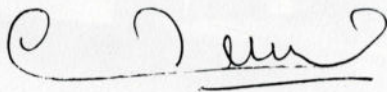
En soi, la réforme constitue le meilleur moyen d'assurer, à terme, un avenir au transport en commun et, par suite, de ménager des possibilités futures d'emploi dans nos deux sociétés. Elle doit, toutefois, pour que se réalisent ses promesses, rencontrer un réel succès auprès du public.

La SNCB et la SNCV vont engager un effort considérable d'information et de promotion pour acquérir au système global de transports en commun une clientèle nombreuse et fidèle. Et d'autres mots, c'est une image nouvelle de nos services qu'elles entendent imposer. L'effort portera ses fruits dans la mesure où tous les acteurs du système l'appuieront dans leurs milieux respectifs. Voilà pourquoi nous avons décidé de communiquer en priorité à ces acteurs, que vous êtes, les lignes de force de cette information.

Nous ne doutons pas de votre souci de témoigner du savoir-faire et de la conscience que vous avez manifestés de tous temps. Nous vous demandons en outre d'adhérer pleinement aux principes du schéma nouveau et de supporter ainsi le lancement de dispositions qui, si elles ne sont pas d'emblée populaires, ont le mérite d'ouvrir de larges perspectives dans une période difficile.



E. Flachet
Directeur général
SNCB



C. Henrard
Directeur général
SNCV



Le changement. Pourquoi?

3 juin 1984 : grand changement. C'est dimanche, un jour de trafic habituellement calme. Lundi, l'activité ira de nouveau bon train : les navetteurs!

Dès le premier jour, les clients des transports en commun feront l'expérience de ce changement important. Ils découvriront une meilleure coordination des services de la SNCB et de la SNCV, et d'incontestables améliorations dans l'offre du rail. Certains, pourtant, devront modifier leurs habitudes : prendre le bus plutôt que le train.

Depuis le mois d'avril, ils auront été largement informés de ce changement. Mais dès le 3 juin, ils le vivront. Nous aussi, membres du personnel des deux sociétés. Nous le vivrons plus encore : dans notre travail. Nous serons donc mieux placés que n'importe qui pour en comprendre les éléments. Et de ce fait mieux placés aussi pour l'expliquer autour de nous. Hommes et femmes des chemins de fer et des vicinaux, nous sommes les premiers ambassadeurs de nos sociétés auprès du public. Bien connaître le changement est donc pour nous de première importance. Cette brochure n'a pas d'autre but.

Mais pourquoi ce changement? Un peu d'histoire et quelques chiffres nous le montreront clairement.

Le tournant des années 60

Au cours des années 60, les « golden sixties », l'économie se développe rapidement. Et le niveau de vie va de pair. Le monde industrialisé change d'habitudes. L'emploi se concentre dans les agglomérations, mais les gens, de plus en plus, préfèrent habiter au grand air.

Puisqu'on ne travaille plus forcément près du domicile, il faut bien se déplacer davantage.

Un facteur facilite, accélère cette évolution : le boom de l'automobile. C'est un phénomène bouleversant. Et si profond que la croissance de ce secteur industriel continue après 1975, comme si l'économie n'était pas en crise. C'est très clair. En 1970, les Belges possédaient 2 millions de voitures privées (ne comptons pas les véhicules utilitaires et les motos). En 1975, ils en ont déjà 600.000 de plus. Et en 1979, malgré la crise, nous franchissons la barre des 3 millions. Aujourd'hui, nous pouvons dire qu'il existe en moyenne une voiture pour trois habitants. Cela signifie, sans équivo-

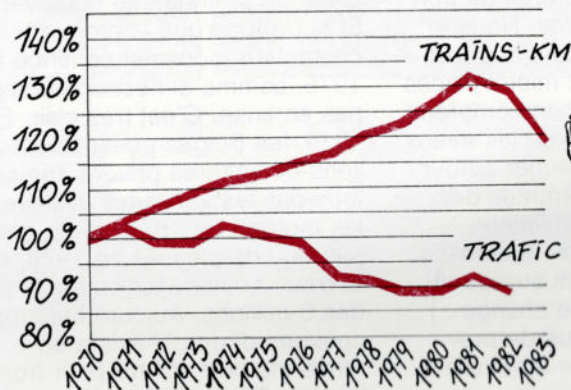
que, que depuis le début de la crise économique, le parc automobile belge a augmenté de près d'un quart. Si toutes les voitures du pays prenaient la route en même temps, pare-choc contre pare-choc, elles formeraient un ruban de 15.000 kilomètres.

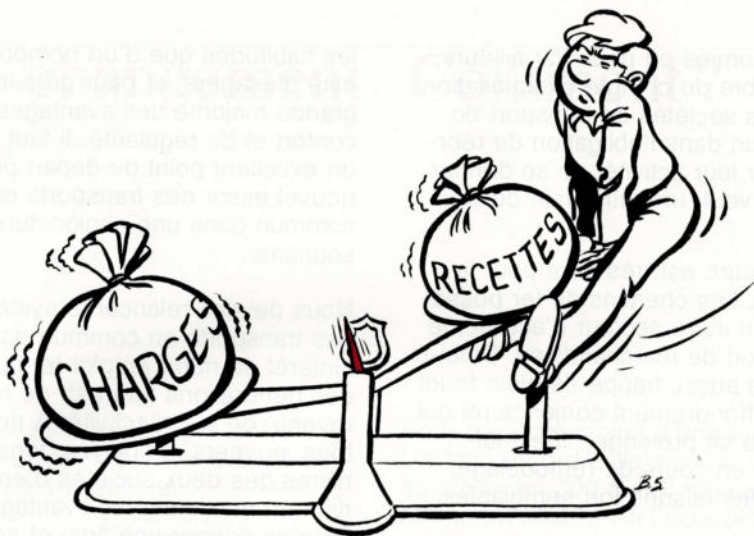
Pour les transports en commun, cette évolution est lourde de conséquences. Très tôt, afin de ne pas perdre de terrain, chemins de fer et vicinaux lancent des programmes de modernisation. La SNCB électrifie ses lignes, tranche par tranche. Elle en profite pour renouveler la voie, les bâtiments, la signalisation... Elle met l'outil au goût du jour. A chaque fois que le courant passe dans une caténaire neuve, le chemin de fer augmente son offre: il propose, sur la ligne électrifiée, plus de trains, et de meilleurs trains. Car en même temps, il achète un matériel roulant à la hauteur de l'époque. Chiffrons la tendance. Et prenons pour étalon le train-kilomètre, c'est-à-dire 1 kilomètre parcouru par 1 train. Partant de 58,3 millions de trains-kilomètres

en 1970, la SNCB en arrive à 74,6 en 1982, presque 30 % de plus. L'offre accrue amène localement une clientèle plus nombreuse. Mais le trafic total évolue en sens inverse: grosso modo un dixième de moins au cours de la même période.

La SNCV fait des efforts comparables. Comme le chemin de fer, elle augmente la quantité et la qualité de son offre. Elle passe de 109 à 117 millions de bus-kilomètres en une dizaine d'années. Mais la fréquentation de ses lignes diminue dans les mêmes proportions qu'au chemin de fer.

Nous pouvons sans doute invoquer la crise économique pour expliquer le phénomène: moins d'emploi, donc moins de déplacements. Depuis 1976, le trafic des abonnés sociaux a diminué de 30 % environ. Il ne faut pourtant pas s'en tenir là: le transport en commun souffre d'autres maux. En particulier de ne pouvoir soutenir l'incontestable concurrence du transport individuel.





Le virage des années 80

Mais poursuivons notre raisonnement. L'argent nécessaire pour exploiter les réseaux de transport en commun provient des recettes perçues directement (aux guichets et auprès des chauffeurs de bus) et des interventions versées par l'Etat pour compenser les charges de service public (c'est-à-dire, principalement, les obligations de réductions tarifaires qui découlent de la politique sociale).

Malheureusement, le trafic diminuant, les recettes marquent le pas. Pendant que les charges continuent leur ascension. Les interventions de l'Etat devraient s'adapter aux besoins. Pour la couverture des charges de service public de la SNCB, depuis 1975, elles augmentent en moyenne de 6,12 % par an, moins que le taux d'inflation. A cela s'ajoutent des charges d'investissement et un déficit budgétaire engendré par les circonstances de crise.

L'Etat intervient dans les comptes de la SNCV à partir de 1972 seulement. Ensuite, les montants progressent, même si la SNCV est encore, aujourd'hui, d'entre les sociétés de transports en commun, celle qui fait, en proportion de son budget global, le moins appel aux deniers publics.

Sa situation financière critique oblige l'Etat à une certaine austérité.

L'arrêté royal numéro 140, du 30 décembre 1982, pris dans le cadre des pouvoirs spéciaux, place les sociétés de transport en commun dans une situation de contrainte. Il prévoit que les compensations des charges de service public devront désormais diminuer de 1 % par an, à francs constants (c'est-à-dire en gros augmenter de 1 % de moins que le taux d'inflation). Et il précise que ces sociétés doivent, dès 1983, réaliser l'équilibre de leur compte d'exploitation.

Cela revient à dire que nous devons, chaque année, faire 1 %

d'économies en plus. Par ailleurs, l'équilibre du compte d'exploitation met les sociétés de transport en commun dans l'obligation de réorganiser leur activité, de se donner, si l'on veut, un autre train de vie.

La mesure est très dure pour la SNCB. Les chemins de fer possèdent un autre secteur d'activité, le transport de marchandises. Celui-ci souffre aussi, frappé de plein fouet par l'effondrement conjoncturel qui semble se prolonger. Il est lui-même en cours de remodelage, pour des raisons fort semblables.

La SNCB et la SNCV ont donc élaboré une thérapeutique de choc, un schéma de trafic nouveau qui vise à diminuer les coûts tout en augmentant les recettes. On l'appelle Plan IC/IR. Il est conçu pour ne modifier

les habitudes que d'un nombre limité d'utilisateurs, et pour procurer à la grande majorité des avantages de confort et de régularité. Il faut y voir un excellent point de départ pour un nouvel essor des transports en commun dans une conjoncture plus souriante.

Nous devons relancer le système des transports en commun dans l'intérêt de notre emploi (et de celui des générations futures), de notre revenu, de la collectivité. A nous tous, ouvriers, employés, fonctionnaires des deux sociétés d'en valoriser au maximum les avantages. Pour lui donner une âme et améliorer son image. Pour amener le public à un plus grand discernement lorsqu'il choisit un moyen de se déplacer. Et pour que notre outil, encore plus compétitif dans son créneau, soit ainsi mieux utilisé.



Le changement. Comment?

Pour mesurer le changement d'une manière claire, reprenons notre étalon, le train-kilomètre.

Jusqu'au 2 juin, la SNCB propose à la clientèle 210.000 trains-kilomètres par jour ouvrable. Dans le nouveau dispositif, l'enveloppe en comprendra quasi autant. Mais le samedi et le dimanche, l'offre sera désormais supérieure à ce qu'elle était jusqu'alors.

L'offre totale de l'année, après comme avant le 3 juin, atteindra donc environ 68,5 millions de trains-kilomètres.

Cela peut paraître illogique à première vue. D'autant qu'un peu partout, on parle de « suppressions ». En fait, il faudrait dire « glissements ».

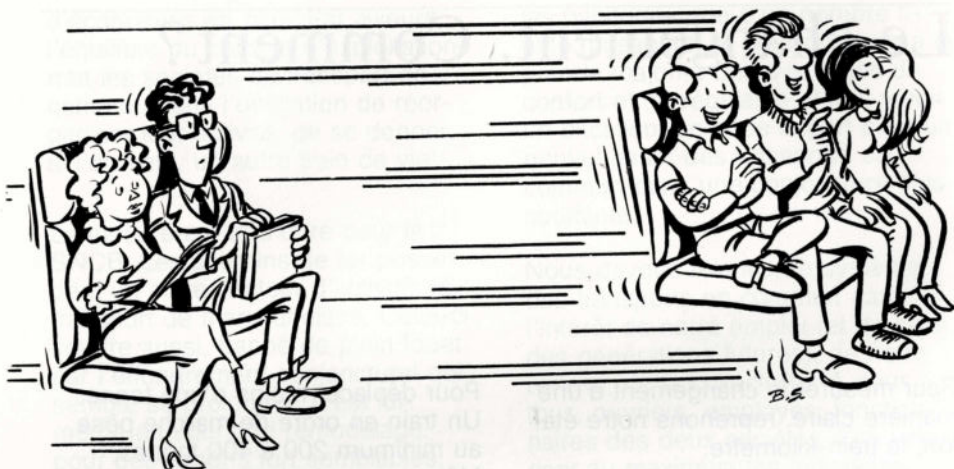
Une enveloppe globale

Le coût d'un train dépend entre autres de son régime de vitesse. Un omnibus consomme plus qu'un semi-direct parce qu'il s'arrête - et donc redémarre - davantage. Comparons avec notre voiture : 6 litres aux 100 kilomètres sur grand-route, et peut-être 8 à 9 litres en ville.

Pour déplacer moins d'une tonne. Un train en ordre de marche pèse au minimum 200 à 400 tonnes. Même en roulant « à l'économie », impossible de gommer la différence de consommation entre le direct et l'omnibus. Et elle chiffre ! Par expérience, nous savons que transporter deux voyageurs en omnibus coûte autant qu'en transporter trois en train rapide. On voit où est l'intérêt du chemin de fer.

Pour ne pas réduire l'enveloppe kilométrique mais comprimer quand-même le coût total, la SNCB a choisi d'accélérer un certain nombre de trains lents. Ou, si l'on veut, de les faire « glisser » de la catégorie des lents à celle des rapides. Résultats ? Une augmentation de 60 % des trains rapides. Un gain de temps de 25 % sur le trajet des trains accélérés. Et la disparition des grilles-horaires d'un certain nombre de points d'arrêt. Restait à trouver une alternative à ces points-là. Ce sera l'organisation d'un service d'autobus efficace en direction de la gare IC/IR la plus proche.

La SNCV mettra en service des véhicules supplémentaires selon des horaires tels que les correspondances soient rapides et garanties. Et



dans ses services déjà plus anciens, un effort soutenu sera fait pour que la même coordination caractérise l'ensemble des correspondances train/bus.

Lorsque nous achetons une chaîne hifi, nous aimons que le vendeur nous fournisse aussi le cordon de raccord entre platine et ampli. L'une ne peut se passer de l'autre. Il en va de même en transport public. Fournissons au client de bons trains et de bons bus, mais n'oublions pas les correspondances ! A tout prendre, ce qui intéresse l'usager, c'est une offre globale valable, même si la SNCB et la SNCV sont deux sociétés distinctes. Tout incite à travailler comme des cellules d'un même corps.

Si nous entrons dans le détail des chiffres, nous voyons que, compte tenu des augmentations des samedis et dimanches, la SNCB proposera globalement, en un an, autant de trains-kilomètres qu'avant. La SNCV, de son côté, ajoutera 9 millions de bus-kilomètres à son offre

actuelle. Au total, les possibilités sont donc accrues.

Un système systématique

Voilà pour l'idée de départ. En pratique, le service change de principes et s'inspire d'une règle générale : la rigueur, la systématisation. Les trois principes nouveaux s'énoncent facilement : cadencement horaire, identité d'itinéraires, optimisation des temps de trajet.



« Cadencement horaire » signifie que dans chaque gare, un train partira toutes les heures pour telle destina-

tion, et toujours à la même minute. Si le premier train pour Liège démarre à 5 h 55, les suivants s'ébranleront à l'heure 55 pendant toute la journée. Facile à retenir...



« Identité d'itinéraires », cela va un peu dans le même sens. Toute la journée, un train déterminé s'arrêtera aux mêmes endroits, rigoureusement. Plus besoin de se demander « est-ce un direct, un semi-direct ? Fait-il arrêt à Waremme ? ». Nous saurons à présent que le train A, à l'heure 30, brûle Waremme, tandis que le B, à l'heure juste, y marque un arrêt.



« Optimisation des temps de trajet » revient à dire : réduction des temps de correspondance. Beau-

coup de voyageurs redoutent le temps mort entre deux trains. On les comprend. Les « fabricants » d'horaires ont donc cherché à réduire autant que possible ces attentes, pour accélérer le voyage de bout en bout. Le train y gagne de l'attrait.

Des trains cadencés

Partant de ces principes, la nouvelle offre comprend trois types de trains « cadencés ».

Les trains IC, Intercity, relient entre elles des villes importantes, de centre à centre, à une moyenne horaire de 85 kilomètres.

Les trains IR, Interrégionaux, desservent ces mêmes villes et d'autres, plus modestes. Ils s'arrêtent plus souvent. Leur moyenne s'établit à 65 km/h.

Les trains L, omnibus, assurent le trafic plus diffus. Comme avant le 3 juin ? Non, pas vraiment. La SNCB a dû définir trois critères, trois seuils en-dessous desquels un service de ce type n'est plus justifiable.

Un point d'arrêt mérite la desserte si 200 voyageurs au moins y prennent le train en une journée. Une ligne peut être desservie si la fréquentation atteint 50 voyageurs par kilomètre (il en faut donc 600 pour une ligne de 12 kilomètres). Autre méthode de calcul pour une ligne : elle doit comptabiliser 1.000 voyageurs-kilomètres par kilomètre; au-



trement dit, si un observateur s'installe en un point de la ligne, il doit voir passer, de 0 heure à minuit, au moins 1.000 voyageurs.

Ces normes ont été appliquées avec souplesse, pour tenir compte de certaines situations locales bien spécifiques. Là où aucune solution défendable n'a pu être mise sur pied, le service de train sera remplacé par un service d'autobus, mieux adapté aux besoins.

Pour bien marquer le changement, les matériels roulants nouveaux (les plus récents) assureront le service IC/IR. Progressivement, le vert traditionnel (et l'orange et gris des automotrices quadruples) se muera en bordeaux. La couleur grand cru deviendra ainsi, à terme, le signe distinctif du service intérieur. A terme, bien sûr: le matériel ne rentrera pas systématiquement en atelier pour changer de livrée; il le fera au fil des grandes révisions. Et pour se distin-

guer plus encore de l'ensemble, les trains IC et IR porteront sur leurs flancs des plaques au monogramme du système.

Le schéma du trafic cadencé comprend 13 relations IC, entre 63 gares; des relations IR, entre 92 gares, dont 33 desservies également par des trains IC; et des services L, pour la desserte locale.

Il couvre 2.800 kilomètres de lignes, dont les deux tiers équipés pour la traction électrique.

Certains services se recouvrent, de telle manière que la cadence, sur certaines lignes ou sections de lignes, est supérieure à un train par heure.

Nous donnons en fin de brochure la liste de toutes les relations IC et IR. La carte insérée dans ces pages permettra d'en avoir une vue plus claire.



Des trains hors cadence

Le service intérieur ne se limite pas aux trois catégories évoquées jusqu'ici. Restent encore deux types de trains, également du service intérieur: les trains P et T.

La lettre P, comme Pointe, désigne les trains qui viennent en renfort pour transporter les navetteurs. Des trains particulièrement adaptés au besoin de mobilité des travailleurs et des étudiants dans des plages horaires précises.

T évoque Tourisme. Il s'agit là de trains de loisirs, saisonniers par définition, qui convergent surtout vers la côte et l'Ardenne. Pas question de cadence pour eux: ils répondent à une autre demande et circulent le matin et le soir, surtout le week-end, à la bonne saison.

Viennent encore les trains internationaux qui, en principe, n'ont rien à voir avec la refonte du dispositif, et

continuent à rouler comme avant. Cinq d'entre eux font pourtant exception. Celui pour Amsterdam, qui coïncidera avec le train IC Bruxelles - Anvers. Les deux trains pour Cologne, au départ d'Ostende et d'Anvers (dans l'avenir), qui prolongeront toutes les deux heures des trains IC. Et ceux qui relient Bruxelles et Anvers à Lille, toutes les deux heures également, par prolongation de services IC.

Visuellement, les trains internationaux se distingueront des trains intérieurs par leur couleur orange s'ils roulent de jour, bleue dans le cas des trains de nuit TEN. Cela, comme pour le bordeaux, se fera progressivement.

Des bus nouveaux

La SNCB va supprimer 238 arrêts dans la catégorie des trains L. Cette mesure touchera environ 3 % de sa clientèle. Mais ces voyageurs ne seront pas abandonnés pour autant.



La SNCV leur proposera une alternative intéressante. Elle mettra en service 118 autobus supplémentaires, qui se substitueront aux trains et dirigeront leurs passagers vers les gares IC/IR les plus proches. Là, les usagers trouveront des correspondances efficaces avec des trains plus rapides qu'auparavant, qui les emmèneront à destination la plupart du temps sans que la durée totale de leur déplacement ait été allongée. Et de même au retour.

Les autobus assureront ainsi le complément logique et indispensable à un schéma ferroviaire plus rigoureux et plus avantageux en soi. La coordination des mouvements limitera strictement les désagréments causés à la clientèle locale. Celle-ci, en fin de compte, ne sera touchée profondément que dans ses habitudes. Car les autobus modernes proposent un confort qui n'a rien à envier à celui du train. Et dans beaucoup de cas, l'arrêt de bus pourrait bien se trouver plus près du domicile que l'était la gare. Une liste sommaire de ces services alternatifs est donnée en fin de brochure.



Un accueil plus soigné

Nous pouvons ici relever deux avantages significatifs du nouveau dispositif. Avantages pour le public, et pour nous aussi, indirectement.

L'information aux voyageurs gagnera en simplicité, en clarté, en efficacité. Retombée positive pour ceux d'entre nous qui en sont particulièrement chargés: un contact plus facile avec le public.

La systématisation favorisera la régularité des mouvements, et donc la fiabilité du service. Personne ne s'en plaindra. Surtout pas le personnel en contact avec la clientèle.

Dans un climat plus serein, chacun pourra mieux assumer sa fonction d'accueil. Une fonction essentielle pour des « vendeurs » de transport. A soigner plus que jamais.

Nous savons par expérience que le boutiquier souriant occupe, dans notre hit parade des commerçants, une meilleure place que le morose. Déambuler dans une surface de vente sans jamais y rencontrer un visage avenant finit par nous décourager: nous allons ailleurs. La gare, le train ou le bus est aussi une surface de vente. Et l'envie d'y revenir dépend un peu de l'accueil qu'on y reçoit. A terme, la gentillesse est contagieuse, et crée des liens bénéfiques pour le chiffre d'affaires. Tirons-en les conséquences. Optons pour un accueil soigné de la clientèle. Veillons à bien la guider, à bien l'informer, à lui rendre notre univers familier et souriant. C'est, une fois de plus, un composant indispensable d'un service bien au point.

Le changement. Oui mais...



Le nouveau dispositif SNCB/SNCV présente pour la clientèle des points réellement positifs.

Il améliore la vitesse des déplacements, grâce à des trains plus rapides et des correspondances optimales.

Il fait la part belle au confort. Les trains IC/IR se composeront pour la plupart du matériel le plus récent : la génération moderne des automotrices quadruples et doubles construites depuis 1975 et 1982; les voitures M 4, livrées depuis 1979; le tout complété de matériel acheté dans les années 60 et passé entre-temps par une cure de rajeunissement. Sans oublier les autobus sortis fraîchement des ateliers de montage et dotés, bien sûr, des tout derniers perfectionnements.

Il favorise la régularité, par la rigueur des mouvements et une conception des arrêts en gare basée sur la prévention des encombrements, et donc des retards.

Tout cela dans une combinaison de moyens de transport reconnus comme les plus sûrs d'entre tous.

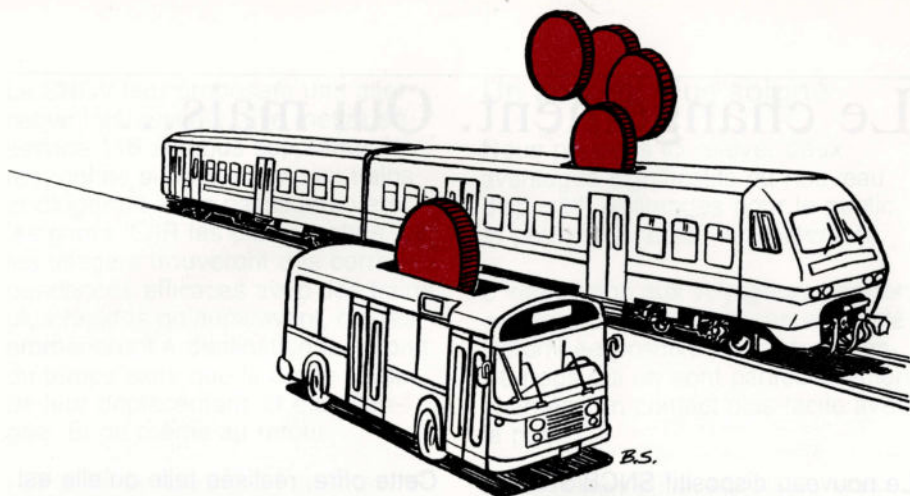
Cette offre, réalisée telle qu'elle est annoncée, doit bien entendu satisfaire la majorité des habitués. Elle est aussi attrayante pour une clientèle nouvelle. Aux clients «déroutés», l'alternative bus apporte une solution positive au problème de la «disparition» du train. Et n'oublions pas que la SNCB a programmé d'importants efforts pour l'extension des parkings dans le voisinage des gares IC/IR.

Il sera donc possible de répondre valablement au besoin de mobilité dans des combinaisons train/bus et transport public/transport individuel.

A chacun sa spécialité

La nouvelle organisation poursuit un objectif économique : un meilleur rendement des moyens humains et matériels mis en œuvre globalement pas les deux sociétés. Au fond, elle replace chaque mode de transport dans le créneau qui lui convient bien.

Le train, moyen de masse, circulant en site propre, est idéal pour le transport de voyageurs nombreux, entre des points relativement éloignés, à une vitesse moyenne élevée.



L'autobus, matériel plus léger, libre de toute contrainte d'infrastructure, convient mieux à un trafic diffus, plus proche du porte à porte, pour une clientèle plus fractionnée.

N'oublions pas qu'une automotrice double offre 250 places assises environ, mais que 40 personnes suffisent pour occuper les sièges d'un autobus. Et que le coût kilométrique moyen de l'autobus correspond au quart de celui du train.

Souvenons-nous aussi que la Belgique a une haute densité de population, en même temps qu'un habitat très dispersé. Qu'elle se place en tête de tous les pays pour la densité du réseau ferroviaire et de son trafic aux heures de pointe. Que les distances entre les villes importantes sont en moyenne beaucoup plus courtes que dans les grands pays voisins. Et que de ce fait, le transport individuel donne les apparences d'une nette supériorité.

Si nous utilisons au mieux les caractéristiques des deux modes de

transport, si nous mettons chacun à la place qui lui convient, et si nous coordonnons les services de telle manière que leur combinaison soit vraiment performante, nous aurons mis au point un système global de transport public vraiment attrayant.

Un pari à gagner

C'est un pari pour l'avenir. Les perspectives, assez sombres jusqu'ici, s'éclaircissent. Certes, la masse des voyageurs ne chantera pas les louanges du nouveau service dès les premières semaines. Une minorité fera connaître haut et clair ses griefs. C'est certain.

Les critiques s'apaiseront si le nouveau dispositif remplit ses promesses. A nous d'y veiller, en appliquant sans faille le programme, et en communiquant autour de nous, dans notre cercle de famille et d'amis, un enthousiasme contagieux pour un système de transport qui, au fil des adaptations, répondra de mieux en mieux à l'attente de la collectivité.

Il faut regarder les choses bien en face. Au temps du monopole, quand le transport public régnait en maître, le voyageur devait s'accomoder du service qu'on voulait bien lui proposer. Aujourd'hui, l'usager dispose d'une bonne alternative, la voiture. Il optera selon sa préférence. Fournissons-lui un service performant, comme le ferait un commerçant soucieux de son profit. Le client nous juge sur le produit que nous lui vendons. Servons-lui un produit compétitif et fiable, il s'y attachera et deviendra fidèle.

Une attitude positive

Nous n'avons pas le choix : l'opération doit réussir. Elle a besoin, pour cela, d'être appuyée par l'attitude positive de tous ceux qui y travaillent.

Attitude positive ? Cela veut dire volonté de réaliser le programme et de se convaincre qu'il s'agit d'un nouveau départ prometteur. Nous devons y croire nous-mêmes. Et agir dans ce sens.

Cela implique aussi la lucidité. L'expérience mettra en lumière des avantages et des faiblesses. Ces dernières provoqueront des commentaires, on s'en doute. Il ne s'agira pas de les nier : tout peut être corrigé, et c'est bien ce qu'entendent faire nos deux sociétés.

Etre positifs, ce sera, pour nous, répondre aux questions, aux objections, avec toutes les nuances qui s'imposent. Voici quelques exemples.

Il y aura moins de trains...

Réponse : à peine. Nous avons vu qu'en additionnant jours ouvrables et week-ends, on arrive au statu quo dans le trafic ferroviaire. Il y aura en tout cas de meilleurs trains. La catégorie des rapides voit son potentiel kilométrique accru de 60 % ! Et il y aura davantage de bus : quelque 46.000 kilomètres par jour ouvrable.

En définitive, les deux sociétés proposeront autant, sinon plus de possibilités, mais l'offre globale répartira les moyens différemment.

Il y aura moins de voyageurs...

Réponse : oui et non. Pour la SNCB, le transfert de clientèle aux services de bus alternatifs entraîne une baisse statistique. La SNCV enregistre l'effet inverse. Mais le voyageur transféré reste client du système global de transport en commun. Et si une fois descendu du bus, il poursuit son trajet en train rapide, il réapparaît dans les comptes du chemin de fer. Ajoutons qu'un service performant peut s'attirer une clientèle nouvelle. A terme, donc, nous devrions enregistrer une hausse.

Quoi qu'il en soit, il faut une fois pour toutes ouvrir bien large notre horizon et parler d'un transport public coordonné. Nous toucherons alors de bien plus près la réalité du marché.

Ca ne change rien, ça ne roulera pas mieux...

Ici, la réponse est multiple. Plus de 20 % des trajets ferroviaires seront accélérés (c'est le glissement dont nous parlions plus haut). Voilà donc

un premier changement. L'aération des horaires, par l'allongement des arrêts en gare, préviendra les encombrements, les rebondissements de retards, et favorisera donc la régularité. L'instauration progressive de communications radio sol-train améliorera l'outil; le bénéfice de ce progrès rejaillira sur la sécurité et la régularité du trafic. Deuxième changement. Par la systématisation des mouvements, les voyageurs prendront le train et le bus comme une espèce de grand métro, d'une utilisation aisée. Nous les informerons plus facilement et ils se sentiront plus à l'aise dans notre univers. Voilà un troisième changement, et non des moindres.

Quant à savoir si ça roulera mieux, c'est notre affaire à chacun. Une recette, une seule : jouer son rôle

exact, en coordination avec les autres.

Nous créons le désert ferroviaire...

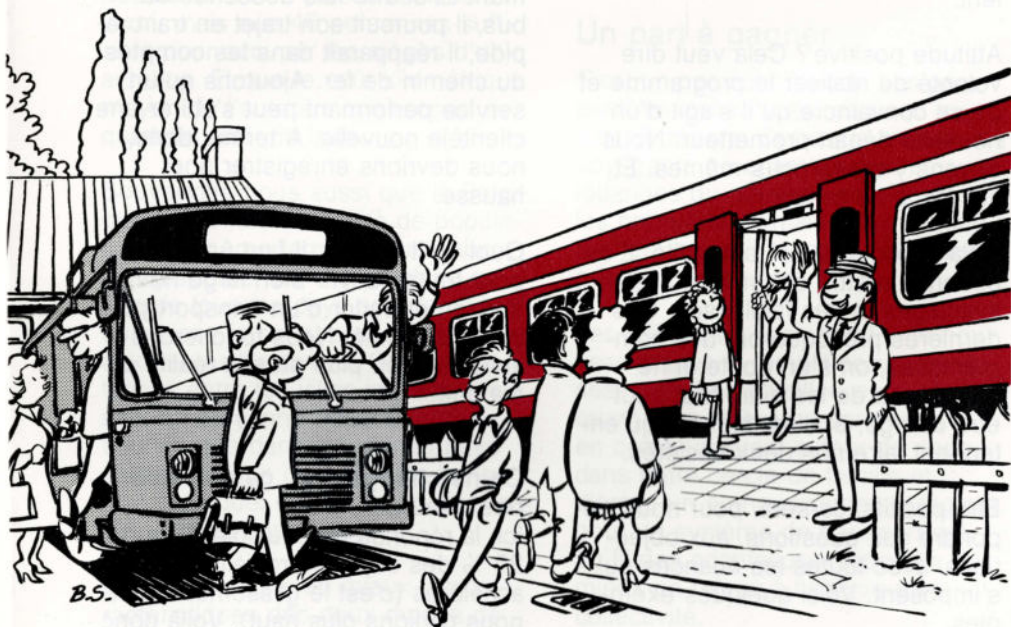
Réponse : les passionnés du chemin de fer vont regretter certaines petites gares. Les mordus de science économique diront que c'est fort bien, et peut-être même insuffisant. Nous sommes confrontés aux réalités.

Le budget, dont il faut arrêter l'hémorragie.

L'emploi, à protéger d'une catastrophe générale.

L'avenir, bouché et sombre si nous vivons au-dessus de nos moyens.

Le bon sens exige que nous reconnaissions enfin l'indiscutable complémentarité entre la route et le rail;



et la vanité qu'il y aurait à concevoir le transport en commun comme il y a 50 ans. Il n'y a pas de « désert » ferroviaire. Si certains rails viennent à rouiller, le tarmac voisin s'usera davantage sous les gros pneus des autobus. Mais pendant ce temps, nous aurons aidé le transport en commun, sur rails et sur route, à regagner la confiance d'une clientèle qui le « désertait » peu à peu.

Ca coûtera plus cher...

Réponse : certains voyageurs pourraient constater une légère hausse, parce qu'ils auraient à couvrir, dans le nouveau dispositif, quelques kilomètres de plus. Mais il faut bien observer deux choses.

La coordination des services ne porte pas seulement sur les correspondances. Elle s'étend au domaine tarifaire. Des accords d'harmonisation sont conclus. Et sauf quelques exceptions, le voyageur ne verra pas changer, après le 3 juin, le niveau de taxation.

Rappelons-nous d'autre part que les recettes se composent du paiement direct par le voyageur du service obtenu et d'une intervention de l'Etat. Une augmentation de la fréquentation des trains (la moyenne était de 97 voyageurs par train en 1982) et des bus amènerait un surplus de recettes qui couvrirait mieux les frais. Tenant compte aussi de l'utilisation de moyens mieux dimensionnés pour des trafics assez faibles, nous améliorerons appréciablement le rapport coût/recettes. La collectivité supportera donc une charge moins lourde au moment de boucler le budget. Nous devons travailler dans ce sens.



Braine-le-Comte

Relations inter-villes
 vers:
 Denderleeuw
 Gent-Sint-Pieters
 Halle
 Knokke
 La Louvière
 La Louvière-Sud
 Mechelen
 Mons
 Oostende
 Tournai

Antwerpen-Caal
 Berchem
 Blankenberge
 Bru Nord/Noord
 Bru Midi/Zuid
 Charleroi-Sud

A	jours ouvrables werkdagen		premiers trains eerste treinen
G	samedi zaterdag		trains suivants volgende treinen
+	dimanche et jours fériés zon- en feestdagen		derniers trains laatste treinen
	correspondance en minutes aansluitingstijd in minuten		trains non cadencés niet klokwaste treinen
	durée totale du voyage totale reistijd		

Vers - Naar	Départ - Vertrek		Train en direction de: Train in de richting van:	Changer à Stap overte	Train en correspondance en direction de: Aansluitende trein in de richting van:	Arrivée - Aankomst	
	A	G				A	G
Antwerpen-Caal		5 27	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IR: Antwerpen-Caal		6 41
		. 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IR: Antwerpen-Caal		. 41
		10 34	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IR: Antwerpen-Caal		11 41
		19 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IR: Antwerpen-Caal		20 41
Berchem		5 27	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IR: Antwerpen-Caal		6 37
		. 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IR: Antwerpen-Caal		. 37
		10 34	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IR: Antwerpen-Caal		11 37
		19 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IR: Antwerpen-Caal		20 37
Blankenberge		5 41	L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Knokke/Blankenberge		7 36
		. 41	L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Knokke/Blankenberge		. 36
		12 39	L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Knokke/Blankenberge		14 35
		13 40	L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Knokke/Blankenberge		15 36
Brugge		20 39	L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Knokke/Blankenberge		22 36
		5 27	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Oostende		6 51
		. 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Oostende		. 51
		10 34	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Oostende		. 51
Bru Nord/Noord		21 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	IC: Oostende		22 51
		5 27	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		6 00
		6 03	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		6 35
		6 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		7 00
Bru Midi/Zuid		7 03	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		7 35
		7 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		8 00
		. 03	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		. 35
		. 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		. 36
Charleroi-Sud		10 34	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		11 00
		10 34	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord	IC: Oostende		11 00

Le changement... annoncé

Un grand changement ne peut pas passer inaperçu. Comme celui qui nous concerne intéresse toute la collectivité, la SNCB et la SNCV ont mis en route un vaste programme d'information et de promotion.

Avant de parler de ce programme, arrêtons-nous à l'indicateur des trains. Nouvelle organisation, nouvel indicateur. C'était bien le moins. Le format change peu: c'est en fait le sens de lecture qui varie. Quant à la teneur, elle est limpide.

Les utilisateurs trouveront dans les premières pages de la nouvelle version des renseignements généraux présentés de façon claire, et une liste des gares très détaillée, avec quantité d'indications des plus utiles.

Tous les horaires seront publiés dans une forme sensiblement améliorée mais comparable, en gros, à ce que nous connaissions avant. Les meilleures relations formeront un chapitre important, la nouveauté la plus marquante de ce guide. Nous y trouverons environ mille et une relations ferroviaires de qualité, partant de quelque 70 gares importantes. De qualité parce que rapides, parcourues éventuellement au

moyen de trains en correspondance optimale. La page, prise au hasard, qui est reproduite ici, montre avec quelle facilité le voyageur trouvera désormais son chemin sur le réseau... Elle montre que nous aurons aussi moins de peine à guider le client un peu perdu dans notre univers.

Les indicateurs de la SNCV connaîtront aussi des modifications. Dans les tableaux horaires, à chaque fois que sera mentionnée une gare IC/IR, le sigle apparaîtra, indiquant au voyageur ce point de correspondance optimale. Et les brochures comprendront un classe-



ment alphabétique des gares IC/IR desservies par la SNCV, avec les numéros des lignes de bus qui y passent. Ainsi, l'attention du public sera attirée sur les points de rencontre services ferroviaires/services routiers et, par conséquent, sur la complémentarité des deux modes.

Des actions variées

Revenons à la promotion du service. Elle comprendra en fait trois types d'actions, orientées par des objectifs précis.

Des actions globales viseront à familiariser le public avec ce grand changement. Il s'agira d'informations dans la presse écrite, parlée et télévisée. Une brochure explicative (un peu comparable à celle-ci) à grand tirage sera distribuée à l'extérieur des deux sociétés : aux autorités politiques, sociales, économiques, à l'enseignement, au public en général. Des annonces publicitaires paraîtront dans la presse écrite, quotidienne et périodique. Et des affiches, de grand format sur les routes, de format standard dans les gares et aux arrêts de bus, rappelleront au passant que nous sommes entrés dans une nouvelle époque des transports en commun.

Au niveau local, outre l'identification des gares IC/IR et celle des autobus qui convergeront vers elles, trois moyens efficaces seront mis à contribution. La SNCV fera sillonner le pays par des « info-bus » pendant tout un mois au moment du changement. Ces bus stationneront dans les localités où un service SNCV nouveau se substituera au train, pour donner à la clientèle directement intéressée l'information la

plus précise et la plus détaillée. La presse « toutes-boîtes » publiera des annonces abondamment remplies d'horaires régionaux, horaires des trains L et des bus alternatifs. Les représentations commerciales de la SNCB tiendront, à la demande, des séances publiques d'information sur le dispositif nouveau. Leur but : donner, à l'endroit opportun, l'information pratique la plus complète possible, et répondre au public sur tous les points qui suscitent grogne ou inquiétude.

Pour guider le voyageur

A notre niveau, nous devons personnaliser, individualiser l'information, et guider les voyageurs. Parce qu'il s'en trouvera toujours qui n'auront pas lu, pas entendu... ou pas retenu.

Pendant trois semaines, un stand d'information occupera une petite surface dans chaque gare IC/IR. Les voyageurs de passage y trouveront l'information nécessaire sur le nouveau dispositif.

De façon plus permanente, nous disposerons, dans toutes les gares, à un endroit stratégique, d'un plan des relations cadencées, agrandissement de celui qui paraîtra dans l'indicateur et que nous trouvons déjà joint à cette brochure.

L'édition bien connue « Nos meilleurs trains » fera peau neuve, pour présenter une sélection des relations rapides, en trafic cadencé. En format de poche, dans un sac à main ou une poche revolver, elle deviendra le compagnon fidèle de nombreux voyageurs.



HEURE	DESTINATION	VOIE
8.15	LIEGE	1
8.17	ANTWERPEN	3
8.23	NAMUR	6
8.28	ARLON	2
8.30	OOSTENDE	7

B.S

En plus, pour chaque grande gare IC/IR, un dépliant énumérera, en ordre chronologique, tous les trains au départ; précieux petit document pour les utilisateurs de relations diverses.

Et les informations pratiques parues dans les journaux toutes-boîtes seront également affichées dans les gares pendant le temps nécessaire.

Ainsi, nous aurons en mains des moyens clairs, variés, pratiques, facilement lisibles pour guider la clientèle dans nos installations et dans notre trafic.

Dans la Revue B, diffusée aussi dans les bus pendant un semestre, le public sera invité à faire connaître ses réactions positives et négatives. Cette matière sera étudiée, approfondie, pour figurer les détails dans l'immédiat et tracer déjà les plans du futur.

La brochure que voici - livrée au personnel en même temps que la publication qui lance à l'extérieur un message comparable - est la toute première démarche des deux sociétés en vue d'une information large, précise, complète. Il fallait la publier. Car pour toucher le public avec un impact maximal, l'information doit pouvoir s'appuyer sur ceux qui donnent vie au système.



Après-demain

Demain, c'est le 3 juin. Jour où commence notre effort nouveau. Après-demain n'est pas loin; les deux sociétés y sont préparées.

En décembre, après six mois de service cadencé, la SNCB et la SNCV mèneront une importante enquête d'opinion, dont elles publieront les résultats au printemps 85. Des résultats qui dépendront à coup sûr de ce que nous aurons fait du schéma. Qui donneront la température exacte de notre image de marque après ce nouveau départ.

Une analyse approfondie des données permettra aux deux sociétés de définir les correctifs nécessaires pour améliorer le système et pousser plus avant, si possible, la coordination des services.

La SNCB poursuivra, en fonction des moyens disponibles, ses efforts de modernisation du réseau. Les sommes investies serviront à des électrifications de lignes, à des achats de matériel roulant: locomotives, automotrices, voitures. La desserte des grandes agglomérations est inscrite au programme: les travaux viseront à améliorer la fluidité du trafic dans ces zones où il

est particulièrement dense. Les projets portent aussi sur l'aménagement et l'extension des parkings pour autos et vélos, sur la vitesse des trains, les suppressions de passages à niveau, l'accès aux gares et aux quais, la sécurité des voyageurs...

La SNCV ira aussi de l'avant. Elle continuera la restructuration de son réseau sur base des besoins de la clientèle. Elle modernisera davantage encore son parc de matériel en fonction de la capacité de transport nécessaire: autobus articulés, city-bus, bus locaux... Et elle s'attachera à accroître la vitesse commerciale, en créant des sites propres, en instaurant la télécommande des feux de signalisation routière... en usant de tous les moyens modernes disponibles.

Chaque investissement du transport en commun porte un peu d'espoir tout comme le plan de trafic cadencé. Espoir d'un avenir plus sûr, d'un nouvel essor, bénéfique pour les deux sociétés.

Ajoutons-y notre part personnelle: donnons un coup de pouce à l'avenir.

Les 13 relations IC

A/ Amsterdam, Anvers Central, Berchem, Malines, Bruxelles-Nord, Central, Midi.

Correspondances assurées à Anvers avec les trains de et vers Gand - Lille et Hasselt; à Bruxelles-Nord avec les trains de et vers Namur - Luxembourg.

B/ Ostende, Bruges, Gand-St-Pierre, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Louvain, Liège-Guillemins, Verviers-Central, vers Welkenraedt, Eupen toutes les deux heures, et vers Aix-La-Chapelle, **Cologne** les deux autres heures.

Correspondance avec le réseau IC allemand à Cologne. Correspondance à Liège-Guillemins vers Liège-Palais.

C/ Anvers-Central, Berchem, Saint-Nicolas, Lokeren, Gand-Dampoort, Gand-St-Pierre, Courtrai, Mouscron, Lille.

Provisoirement limité à Mouscron. Dans l'avenir, prolongation jusqu'à Lille toutes les deux heures. Par combinaison avec le service E, fréquence d'un train toutes les 30 minutes entre Gand et Anvers. Correspondance à Gand de et vers Blankenberge/Knokke. Correspondance à Courtrai pour la relation Lille - Bruges/Ostende.

D/ Anvers-Central, Berchem, Hasselt, Maastricht, Aix-la-Chapelle, Cologne.

Liaison projetée pour 87. En attendant, il y aura un train toutes les deux heures entre Anvers et Hasselt.

E/ Ostende, Bruges, Gand-St-Pierre, Gand-Dampoort, Lokeren, Saint-Nicolas, Berchem, Anvers-Central, Roosendaal.

Projet des N.S. de prolonger jusqu'à Utrecht. Correspondance à Anvers avec le service C.

F/ Knokke-Duinbergen Heist / Blankenberge, Bruges, Gand-St-Pierre, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Louvain, Tirlemont, Landen, Saint-Trond, Hasselt, Genk; ou Landen, Waremmes, Ans, Liège-Guillemins, Bressoux, Visé, Maastricht.

Correspondance à Gand avec le service C ainsi qu'avec le service H.

G/ **Ostende**, Bruges, Torhout, Roulers, Izegem, Courtrai, Audenarde, Zottegem, Denderleeuw, Bruxelles-Midi, Central, **Nord**.

Correspondance à Courtrai avec le service C.

H/ **Gand-St-Pierre**, Alost, Denderleeuw, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Schuman, Quartier Léopold, Ottignies, Gembloux, Namur, Jambes, Lutin, Godinne, Yvoir, **Dinant**.

Correspondance à Gand avec le service F vers Blankenberge/Knokke.
Correspondance à Namur pour Dinant en attendant l'électrification de cette ligne.

I/ (Valenciennes), **Saint-Ghislain**, Mons, Soignies, Braine-le-Comte, Bruxelles-Midi, Central, Nord, **Schaerbeek**.

Projet d'électrification de la ligne 97 en vue d'un prolongement vers Valenciennes.

J/ **Mouscron**, Herseaux, Tournai, Mons, La Louvière-Sud, Charleroi-Sud, Namur, Huy, Liège-Guillemins, Liège-Palais, **Herstal**.

Correspondances à Tournai avec le service IR b' et à Liège avec le service IC B.

K/ **Anvers-Central**, Berchem, Malines, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Nivelles, Marchienne-au-Pont, **Charleroi-Sud**.

En attendant la liaison IC D, correspondance à Bruxelles avec le service B (Liège-Cologne).

L/ **Bruxelles-Midi**, Central, Nord, Schuman, Quartier Léopold, Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, **Arlon**, **Luxembourg**.

Correspondances quai à quai à Bruxelles-Nord avec le service F vers le littoral, et avec le service A.

M/ **Schaerbeek**, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Ath, **Tournai**, **Lille**.

Quatre trains par jour pour Lille en traction diesel. Après électrification jusqu'à Lille, service cadencé toutes les deux heures.

Les relations IR

a/ **Anvers-Central**, Berchem, Nekkerspoel, Malines, Vilvorde, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Braine l'Alleud, Nivelles, Luttre-Pont-à-Celles, Marchienne-au-Pont, **Charleroi-Sud**.

b/ **Bruxelles-Midi**, Central, Nord, Vilvorde, Malines, Nekkerspoel, Berchem, **Anvers-Central**.

b'/ **Schaerbeek**, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Hal, Enghien, Bassilly, Ath, Leuze, Tournai.

b/ **Grammont**, Enghien, Hal.

c/ **Anvers-Central**, Berchem, Lierre, Heist-op-den-Berg, Aarschot, Louvain, Verrijk, Tirlemont, Ezemaal, Neerwinden; **Landen**.

Correspondance avec le train IC B à Louvain; de la sorte, Landen et Tirlemont sont reliés à Bruxelles toutes les 30 minutes.

d/ **Anvers-Central**, Berchem, Lierre, Herentals, Geel, Mol, Lommel, Overpelt, **Neerpelt**.

e/ **Leuze** (toutes les 2 heures), **Renaix**, Audenarde, De Pinte, Gand-St-Pierre, Gand-Dampoort, **Eeklo**.

f/ **Courtrai**, Harelbeke, Waregem, Deinze, De Pinte, Gand-St-Pierre, Wetteren, Termonde, Malines, Lierre, Herentals, Tielen, **Turnhout**.

h/ **Lokeren**, Zele, Termonde, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Liedekerke, Denderleeuw, Alost, Lede, Wetteren, **Gand-St-Pierre**.

Assure une fréquence d'un train toutes les 30 minutes entre Bruxelles et Alost avec le train IC H. A Lokeren, correspondance avec le service IC C et à Gand avec le service IC B.

i/ **La Panne**, Coxyde, Furnes, Dixmude, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gand-St-Pierre, Zottegem, Lierde, **Grammont**.

k/ **Saint-Nicolas**, Temse, Bornem, Puurs, Willebroek, Malines, Louvain.

A Puurs, correspondance de et vers Boom-Anvers.

l/ **Louvain**, Aarschot, Diest, **Hasselt**.

A Louvain, correspondance avec le service IC F.

m/ **Liers**, Milmort, Herstal, Liège-Palais, Liège-Jonfosse, Liège-Guillemins, Flémalle-Haute, Huy, Statte, Andenne, Namur, Jemeppe-sur-Sambre, Auvélais, Tamines, Châtelet, **Charleroi-Sud**.

Complète le service des trains rapides de la dorsale wallonne et dessert des centres secondaires écartés par le train IC J.

A Namur, correspondance avec le service IC H.

n/ **Charleroi-Sud**, Marchienne-au-Pont, Luttre-Pont-à-Celles, Manage, La Louvière-Central, Mons, Saint-Ghislain, Blaton, Péruwelz, Antoing, **Tournai**.

Comparable au service m. A Saint-Ghislain, correspondance avec le service IC I.

o/ **Schaerbeek**, Bruxelles-Nord, Central, Midi, Hal, Tubize, Braine-le-Comte, Ecaussines-Carières, La Louvière-Central, La Louvière-Sud, Leval, **Binche**.

p/ **Liège-Guillemins**, Angleur, Poulseur, Aywaille, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy, Trois-Vierges, **Luxembourg**.

Un train toutes les deux heures. Arrêt à Remouchamps en saison touristique.

Les nouvelles lignes d'autobus

Saint-Ghislain - Blaton. Itinéraire proche de celui emprunté lors des travaux d'électrification de la ligne 78. Desserte du centre scolaire de Péruwelz assurée.

Tournai - Mouscron. Deux nouvelles relations Tournai - Mouscron, l'une via Dottignies, l'autre via Néchin.

Ath - La Cavée - Isière, Langesaint - Ath. Nouvelle ligne en boucle autour d'Ath. Desserte du zoning de Ghislenghien.

Nouvelle ligne **Enghien - Bassilly - Ath - Ligne** pour desservir les gares abandonnées de Marcq, Hellebecq et Ghislenghien. Relation directe entre Meslin-l'Évêque et Ath.

Les gares de Pipaix, Barry-Maulde, Havinnes et Havinnes-Village seront desservies par une nouvelle ligne **Leuze - Tournai**.

Binche - La Louvière-Sud. Nouvelle relation pour desservir les gares de Cronfestu et Hayettes avec acheminement des voyageurs vers La Louvière-Sud (IC/IR). Arrêts à Cronfestu, Morlanwelz place, Hayettes, Haine-St-Pierre et La Louvière-Sud.

La ligne 132/133 **La Louvière - Morlanwelz - Binche - La Louvière** sera prolongée à la Louvière-Sud.

Ransart - Charleroi. L'omnibus Charleroi - Ottignies ne desservira plus les gares de Dampremy, Bois Noël, Ransart et Wangenies. Ces points d'arrêt sont desservis par de nombreuses lignes vicinales. A l'heure de pointe, un service rapide de bus reliera les gares de Ransart et Charleroi en faisant un minimum d'arrêts.

Gembloux - Jemeppe. Nouveau service d'autobus pour desservir les gares de la ligne aux heures creuses et compléter le service train aux heures de pointe, avec un temps de parcours de 33 minutes et une fréquence de 90 minutes. Correspondances assurées vers Bruxelles, Namur et Charleroi.

Bastogne - Gouvy. Deux types de parcours prévus :

- un itinéraire rapide (direct) de Bastogne à Gouvy via Houffalize avec un arrêt unique dans cette localité et un temps de parcours de 37 minutes;
- un parcours lent de Bastogne à Gouvy via Mageret, Arloncourt, Michamps, Bourcy, Bœur, Buret, Tavigny, Cetturu, Steinbach et Limerlé avec un temps de parcours de 67 minutes.

Correspondances assurées à Bastogne et Gouvy pour Libramont et Liège.

Autelbas - Athus. Des trains de navetteurs sont maintenus sur ce tronçon. La ligne SNCV 167 A Arlon - Athus - Virton desservira les gares abandonnées aux heures creuses et renforcera les services de trains aux heures de pointe.

Bertrix - Florenville. La ligne reliera Bertrix à Orgeo, Gribomont, St-Médard, Martelly, Straimont, Lacuisine et Florenville toutes les deux heures avec renforcement aux heures de pointe.

Florenville - Virton. Cette ligne reliera Florenville, Pin, Izel, Jamoigne, St-Vincent, St-Mard et Virton toutes les deux heures avec renforcement aux heures de pointe.

Bertrix - Gedinne. Ligne divisée en deux tronçons :

- Bertrix - Paliseul avec desserte du Burhaimont, Glaumont, Assenois, Offagne et Paliseul;
- Paliseul - Gedinne avec desserte de Maray, Carlsbourg, Naomé, Graide (gare), Graide (village), Bièvre, Louette-St-Denis et Gedinne (village).

Liers - Ans. La nouvelle ligne d'autobus desservira à Ans la rue de la station, la rue de l'Yser, la rue des Français; à Roccourt, le centre commercial de Cora à la rue d'Ans et l'Arsenal; à Liers, la gare S.N.C.B. Desserte horaire permettant d'assurer les correspondances à la gare d'Ans.

Namur - Dinant. Le ligne 433 Namur - Lustin/Mont - Dinant sera renforcée et une nouvelle extension vers Bouvignies à partir de Dinant est instaurée ainsi qu'une desserte du Fonds de Dave toutes les heures. Correspondances à Namur et Dinant.

Dinant - Givet. Le nouvelle ligne d'autobus, en complément à la desserte S.N.C.F., longera la voie de chemin de fer sur la rive gauche de la Meuse de Dinant à Agimont en desservant Waulsort, Hastière, Hermeton-sur-Meuse. Les bus franchiront la Meuse par le pont d'Heer-Agimont pour desservir le village de Heer. Ils retraverseront la Meuse à Givet pour aboutir à la Place Mehul et à la gare S.N.C.F.

Une nouvelle ligne **Jemelle - Libramont** desservira les gares de Lestery et Mirwart toutes les heures aux heures de pointe et la gare de Hatrival à une fréquence horaire toute la journée. Correspondances assurées de et vers Arlon et Namur.

Pour les localités de Hamipré, Cousteumont, Lavaux et Mellier, une nouvelle ligne **Libramont - Marbehan** est instaurée, avec desserte également de Neufchâteau, Les Fossés, Assenois, Bernimont, Verlaine, Recogne. Correspondances assurées à Marbehan et Libramont pour Namur et Arlon.

Les localités de Rulles, Houdemont, Hachy et Fouches seront desservies par une nouvelle ligne **Marbehan - Arlon** qui assurera également la desserte de Habay-la-Vieille toutes les 120 minutes aux heures creuses, et toutes les 60 minutes aux heures de pointe. Correspondances assurées à Marbehan pour Namur.

Sur le tronçon **Arlon - Sterpenich**, desserte mixte SNCB-SNCV avec renforcement de la ligne SNCV existante Arlon - Sterpenich.

Service rapide **Bruges - Maldegem - Eeklo** toutes les heures, en semaine.

Services directs **Waarschoot - Grand-St-Pierre** et **Sleidinge - Evergem - Gand-St-Pierre**. A Mariakerke Brug, correspondance pour Gand Dampoort.

Gand Lochristi - Beervelde - Lokeren. Cadence horaire; desserte de Destelbergen De Borrems.

Gand - Latem - Deurle - Astene - Deinze. Desserte de Hoog Latem; cadence horaire; correspondance à Deinze avec le train IR de/vers Courtrai. Services scolaires Nazareth - Deinze et Gand - St-Denis-Westrem.

Wetteren - Serskamp - Wanzele - Lede - Alost. Toutes les deux heures. Correspondance à Alost de/vers Bruxelles.

Gand - Oordegem - Alost. Desserte de Impe et Smetlede.

Audenarde - Zottegem. Desserte de Ename, Welden et Roborst toutes les deux heures.

Alost - Zottegem. Prolongement Alost - Erondegem - Zonnegem - Burst église vers Burst gare toutes les deux heures.

Audenarde - Bevere - Petegem - Elsegem. Correspondance à Audenarde de/vers Bruxelles.

Waregem - Nokere - Kruishoutem. Toutes les deux heures. Correspondance à Kruishoutem avec la ligne 709 Audenarde - St-Martens-Leerne.

Audenarde - Bevere - Wortegem - Waregem. Toutes les deux heures. Correspondance à Audenarde avec les trains IR de/vers Bruxelles et Gand.

Grammont - Zottegem - Woubrechtgem. Cadence horaire sur le tronçon Grammont - Zottegem; services complémentaires de Pijperzele à Zottegem via Godveerdegem; correspondance à Zottegem avec les trains IC de/vers Bruxelles et Courtrai.

Gand - Herzele - Grammont. Desserte de Gemeldop.

Renaix - Nukerke - Etikhove - Leupegem - Audenarde. Correspondance à Audenarde avec les trains IC de/vers Bruxelles et Gand.

Service rapide Bruges - Varsenare - Jabbeke - Ettelgem - Oudenburg - Ostende. Correspondance à Bruges de/vers Bruxelles et Courtrai.

Ostende - Bredene - Stalhille - Houtave - Meetkerke - Bruges. Nouveau: desserte de Stalhille.

Service rapide Courtrai - Stasegem - Deerlijk - Vichte - Ingooigem - Anzegem. Correspondance à Anzegem de/vers Bruxelles.

Service rapide Neerpelt - Peer - Houthalen - Hasselt. Cadence horaire. Correspondance à Hasselt avec les trains IC de/vers Landen.

Service rapide Maaseik - Maasmechelen - Genk - Hasselt. Cadence horaire. Correspondance à Genk de/vers Landen.

Service rapide Maaseik - Bree - Peer - Bourg Léopold - Geel. Cadence horaire. Correspondance à Geel avec les trains IC de/vers Anvers.

Service rapide Meuleberg - Houthalen - Beringen - Diest. Toutes les deux heures. Correspondance à Diest avec les trains IC de/vers Louvain.

Service rapide Hasselt - Tessenderlo - Geel. Cadence horaire. Correspondance à Geel avec les trains IC de/vers Anvers.

Boom - Niel - Schelle - Hemiksem - Hoboken - Berchem. Cadence horaire. Correspondances à Berchem de/vers Bruxelles, Hasselt et Gand.

Boom - Schelle - Hemiksem - Anvers Oever. Toutes les 30 minutes.

Boom - Schelle - Hemiksem - Anvers Rooseveltplaats. Cadence horaire.

Malines - Heffen - Willebroek - Boom. Toutes les 30 minutes sur le tronçon Blaasveld - Malines; toutes les 15 minutes aux heures de pointe.

Ligne 603. Prolongation du service urbain de Louvain vers Bierbeek, Brempt et Korbeek-Lo St-Camille. Cadence horaire.

Louvain - Tirlemont. Service rapide Kuntich maison communale - Roosbeek rue de la station - Louvain aux heures de pointe. Service rapide Tirlemont - Kuntich maison communale aux heures de pointe.

Outre les 118 bus nouveaux affectés à ces lignes «alternatives», la SNCV ajoutera à son parc une trentaine de véhicules qui, en parcourant près de 3 millions de kilomètres par an, renforceront la coordination bus-train autour des gares IC/IR.

Le planning d'édition nous a contraints à publier ici les listes arrêtées le 31 janvier 1984. Nous déclinons toute responsabilité quant aux changements qu'elles auraient pu subir depuis lors.



Cette brochure a été réalisée
pour le personnel de la SNCB et
de la SNCV.

Mise en page: J.C. Geluck

Dessins: B. Senny

Photos SNCB

Impression: Van In, Lierre



ICIR

