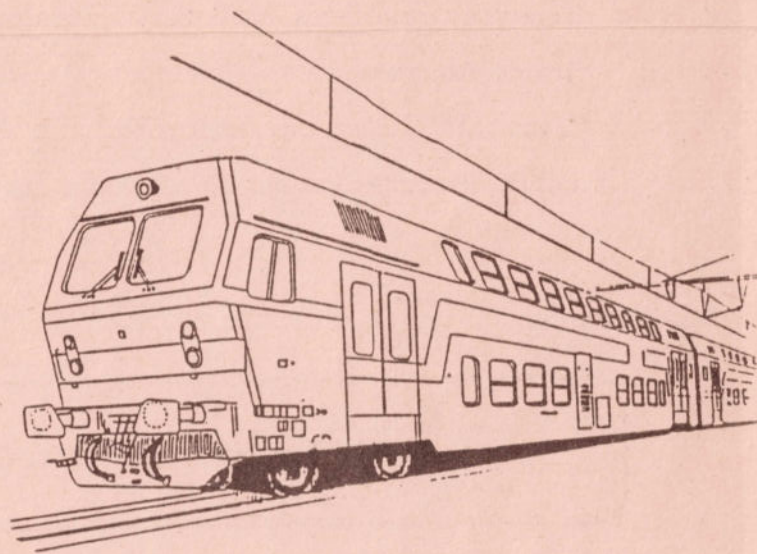
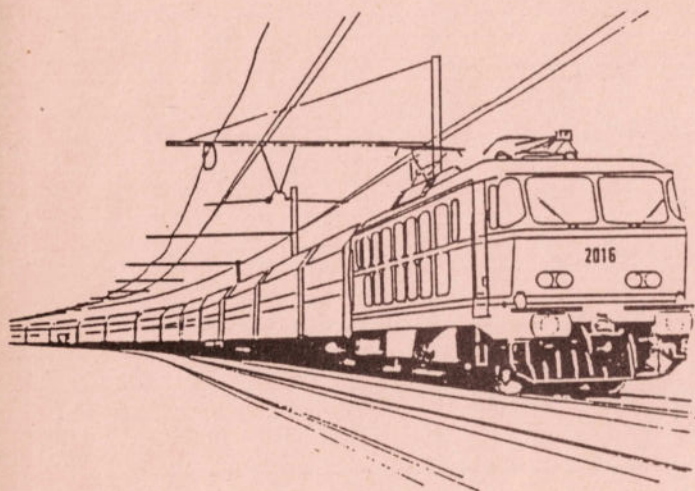


# INFO

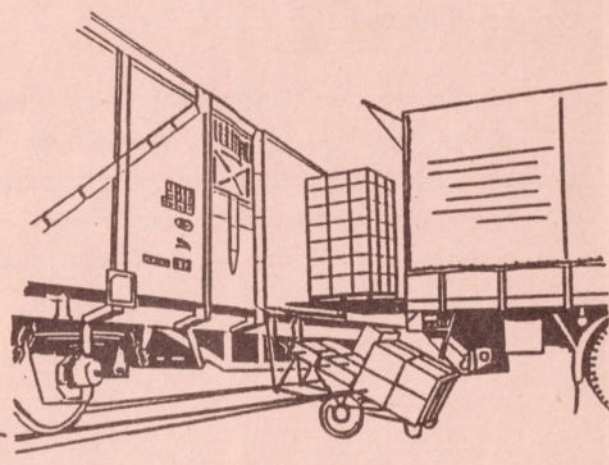
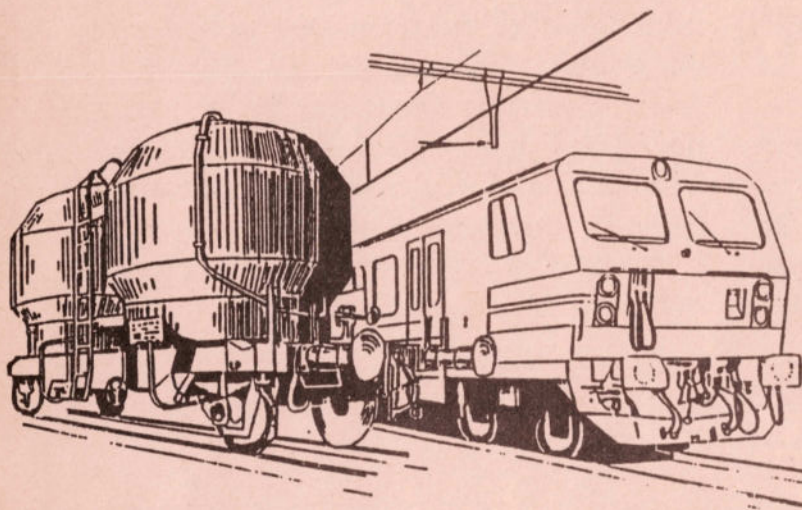
mars 1990  
no. 4

## TRANSPORT



**IFIR**

**TOP PLAN**



## SOMMAIRE

|   | page |
|---|------|
| - Relations TGV traversant la Belgique                    | 2    |
| - Services des trains internationaux de voyageurs 1990/91 | 6    |
| - Invasion à Bokrijk                                      | 7    |
| - Star 21 - Transport de marchandises                     | 8    |
| - Teletypes remplacés par micro-ordinateurs               | 10   |
| - Trains Roumanie   | 11   |
| - Ligne 154 : mise en service de la traction électrique   | 12   |
| - Police des chemins de fer : regard panoramique          | 13   |

## RELATIONS TGV TRAVERSANT LA BELGIQUE

Dans notre précédent numéro d'INFO TRANSPORT, nous avons évoqué dans les grandes lignes le TGV et le réseau TGV en Europe.

Voici des précisions sur le réseau TGV en Belgique.

Le projet de TGV prévoit l'aménagement d'une ligne à grande vitesse de 72 km (en site propre) à 300 km/h jusqu'à la frontière française avec une liaison directe vers Paris et Londres tandis que

les voies longeront la ligne 96 existante entre Lembeek et Bruxelles-Midi. On prévoit tantôt 4, tantôt 5 voies entre Hal et Bruxelles-Midi. Hal sera traversé en sous-sol et Bruxelles-Midi sera l'arrêt principal en Belgique. Le TGV utilisera le pertuis occidental de la jonction (voies 1 et 2 à Bruxelles-Central). Entre Bruxelles et Louvain, on suivra la ligne 36 existante. Celle-ci sera portée à 4 voies : 2 voies pour circuler à 200 km/h et 2 à 160 km/h.

Un site propre sera aménagé entre Louvain (Bierbeek) et Liège (Bierset) le long de l'E 40. Le TGV fera arrêt à Liège et plus loin la préférence sera donnée au tracé Liège - Chênée - Welkenraedt avec un tunnel à voie unique entre Chênée et Soumagne.

De Bruxelles à Anvers, on suivra la ligne existante dont la vitesse sera portée à 160 km/h. Un tunnel sera aménagé entre Berchem et Luchtbal et l'arrêt se fera en sous-sol à Anvers. Le trajet Luchtbal - frontière hollandaise fera l'objet de discussions ultérieures avec les Pays-Bas.

Les propositions de tracés doivent encore être soumises pour approbation aux régions compétentes : la Wallonie, la Flandre et Bruxelles. Ces instances doivent délivrer les permis de bâtir.

### Relations

(Voir schéma page 5)

Après achèvement de ces tracés, on prévoit les relations suivantes :

- Londres - Bruxelles-Midi;
- Paris - Bruxelles-Midi - Amsterdam;
- Paris - Bruxelles-Midi - Cologne  
(- Dortmund 3 x par jour)  
(- Francfort 7 x par jour).

Les trains circuleront en principe toutes les heures sur les relations principales. A l'heure de pointe, un certain nombre de TGV de pointe seront ajoutés entre Londres et Bruxelles et entre Paris et Bruxelles.

Quelques trains iront au-delà de Londres. Pour l'axe Nord-Sud, les chemins de fer français aménageront une ceinture TGV autour de Paris.

Ainsi, un certain nombre de trains partiront de Bruxelles-Midi pour se diriger directement vers le Midi de la France, voire ultérieurement vers l'Espagne.

### Durée des voyages

Comme le montre le schéma joint, les durées de voyage seront réduites environ de moitié dans la plupart des cas. Grâce à la ligne d'interconnexion autour de Paris, on pourra aller de Bruxelles à Marseille en 6.50 h.

### Gares

Quatre arrêts TGV sont retenus pour la Belgique : Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Anvers-Central et Liège-Guillemins. Bruxelles-Nord, Anvers-Central et Liège-Guillemins seront desservis en transit par les TGV des embranchements Bruxelles - Amsterdam et Bruxelles - Cologne.

La gare de Bruxelles-Midi a été choisie comme gare nodale TGV pour la Belgique à cause de sa situation en fonction du tracé le plus rapide et la présence, moyennant transformations, de suffisamment d'espace pour installer un terminal TGV et une gare de passage.

Bruxelles-Midi sera gare terminus pour la relation Londres - Bruxelles, pour les trains de pointe vers Paris et pour les trains d'interconnexion.

Bruxelles-Midi sera gare de passage, avec accouplement et désaccouplements ou correspondances, pour la relation cadencée Amsterdam - Bruxelles - Paris et Francfort/Dortmund - Bruxelles - Paris.

### Timing

Coupler la réalisation de tous ces projets à une date précise est extrêmement difficile en raison de l'importance des travaux, lesquels dépendent de certaines décisions et des moyens financiers à mettre en oeuvre. Une chose est certaine, la relation Londres - Bruxelles démarre dès l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1993. Paris - Bruxelles est pour l'instant prévu pour 1995, année où la nouvelle ligne entre Lembeek et la frontière française devrait être achevée.

Les TGV Paris - Bruxelles seraient prolongés alternativement toutes les deux heures vers Cologne et Amsterdam et emprunteraient l'infrastructure existante. Le parachèvement du projet est provisoirement prévu pour 1998.

### Influence sur le trafic intérieur

Le projet de TGV en Belgique est conçu de manière à ce que le trafic intérieur profite au maximum de la nouvelle infrastructure. Ce sera le cas grâce aux 4 voies entre Hal et Bruxelles (qui bénéficient aux relations avec La Louvière - Mons, Grammont et Tournai), entre Louvain et Bruxelles et grâce à une ligne améliorée entre Bruxelles et Anvers. Le passage des TGV par la jonction Nord-Midi sera compensé par l'amélioration des accès des axes principaux aux pertuis de la jonction, ainsi que par l'augmentation du nombre de voies de circulation, ce qui rendra l'évacuation vers les faisceaux plus aisée.

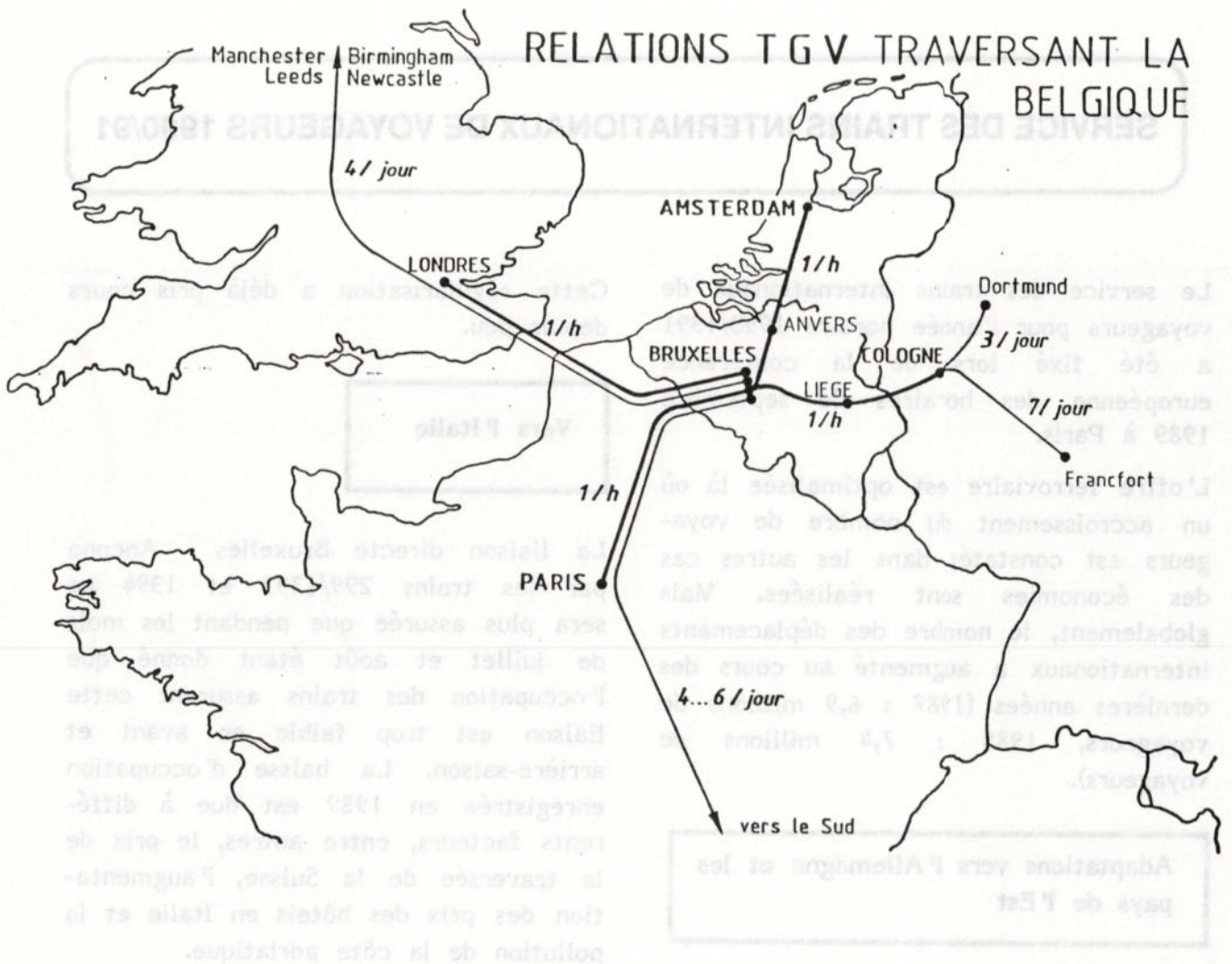
On pourra ainsi éviter de multiples cisaillements aux entrées et sorties. Avant 1993 quelques adaptations seront nécessaires sur la ligne 94 parce que le TGV Londres - Bruxelles ne pourra pas encore utiliser la nouvelle ligne TGV.

En 1995, le service intérieur sera adapté pour 2 raisons :

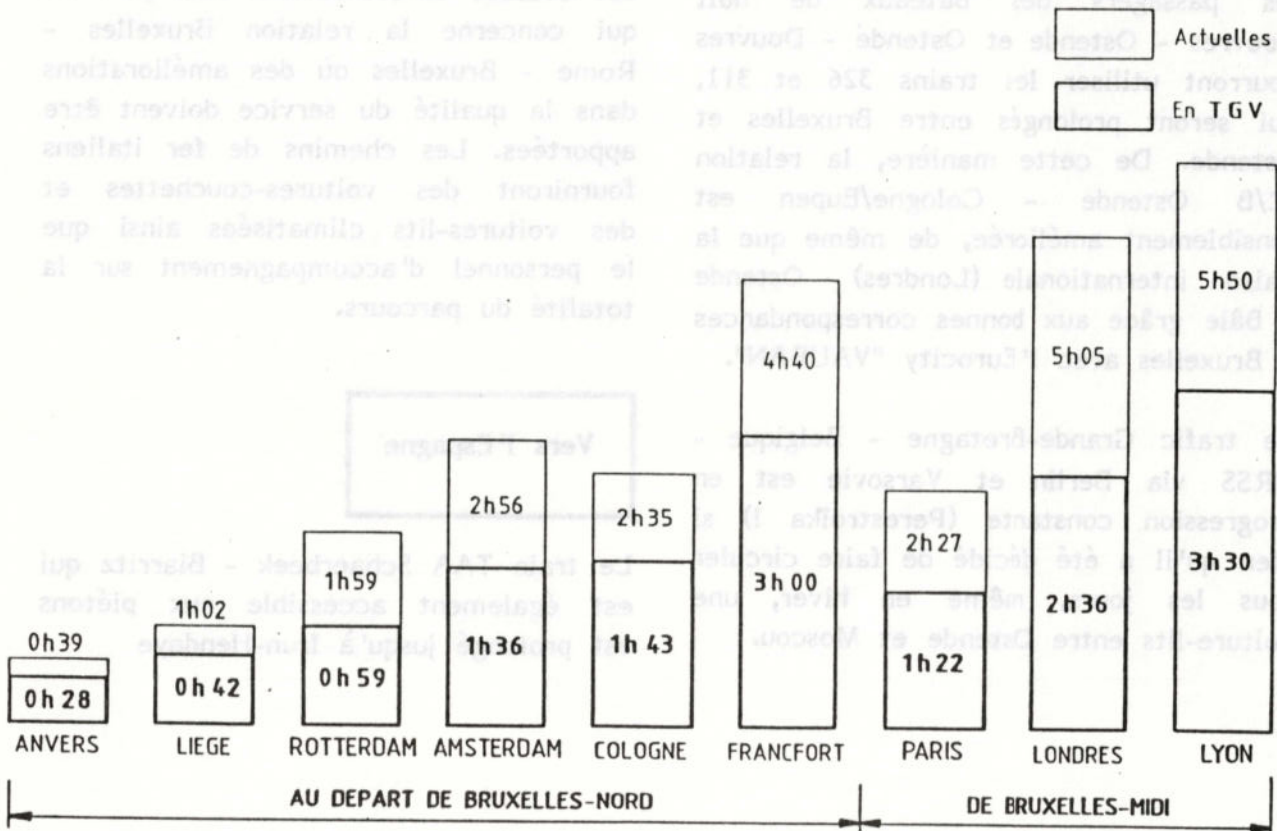
1. raccordement au noeud TGV de Bruxelles-Midi;
2. mise au point de symétrie 00-30 des règlements européens de cadencement.

En 1998, le service intérieur fera l'objet d'une autre adaptation quand les nouvelles infrastructures deviendront opérationnelles sur les relations SNCB - DB et SNCB - NS. Dans cet ordre d'idées, il ne faut pas se cacher que ces réalisations auront, à l'occasion des travaux d'exécution, un impact sur la circulation des trains. Il nous incombera de minimiser ce facteur autant que possible.

# RELATIONS TGV TRAVERSANT LA BELGIQUE



## DUREES DE VOYAGE AU DEPART DE BRUXELLES



## SERVICE DES TRAINS INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS 1990/91

Le service des trains internationaux de voyageurs pour l'année horaire 1990/1991 a été fixé lors de la conférence européenne des horaires de septembre 1989 à Paris.

L'offre ferroviaire est optimisée là où un accroissement du nombre de voyageurs est constaté; dans les autres cas des économies sont réalisées. Mais globalement, le nombre des déplacements internationaux a augmenté au cours des dernières années (1987 : 6,9 millions de voyageurs, 1988 : 7,4 millions de voyageurs).

### Adaptations vers l'Allemagne et les pays de l'Est

Les trains d'été 1420 - 1421 Cologne - Ostende - Cologne seront supprimés mais les passagers des bateaux de nuit Douvres - Ostende et Ostende - Douvres pourront utiliser les trains 326 et 311, qui seront prolongés entre Bruxelles et Ostende. De cette manière, la relation IC/B Ostende - Cologne/Eupen est sensiblement améliorée, de même que la liaison internationale (Londres) - Ostende - Bâle grâce aux bonnes correspondances à Bruxelles avec l'Eurocity "VAUBAN".

Le trafic Grande-Bretagne - Belgique - URSS via Berlin et Varsovie est en progression constante (Perestroïka !) si bien qu'il a été décidé de faire circuler tous les jours, même en hiver, une voiture-lits entre Ostende et Moscou.

Cette régularisation a déjà pris cours depuis peu.

### Vers l'Italie

La liaison directe Bruxelles - Ancona par les trains 299/1395 et 1394 ne sera plus assurée que pendant les mois de juillet et août étant donné que l'occupation des trains assurant cette liaison est trop faible en avant et arrière-saison. La baisse d'occupation enregistrée en 1989 est due à différents facteurs, entre autres, le prix de la traversée de la Suisse, l'augmentation des prix des hôtels en Italie et la pollution de la côte adriatique.

La nouvelle offre de nuit vers l'Italie est évaluée favorablement sauf pour ce qui concerne la relation Bruxelles - Rome - Bruxelles où des améliorations dans la qualité du service doivent être apportées. Les chemins de fer italiens fourniront des voitures-couchettes et des voitures-lits climatisées ainsi que le personnel d'accompagnement sur la totalité du parcours.

### Vers l'Espagne

Le train TAA Schaerbeek - Biarritz qui est également accessible aux piétons est prolongé jusqu'à Irun-Hendaye

## Vers Luxembourg

En ce qui concerne les relations intérieures IC dépassant nos frontières, à noter l'acceptation par les CFL de la circulation de l'IC L, toutes les heures, jusque et de Luxembourg.

Quant à l'avenir, avant la mise en service du TGV-Nord, des modifications importantes sont à attendre pour le service

d'été 1991; en effet, c'est à cet horizon que sera mis en service le nouveau réseau IC de la DB avec mise en circulation de l'ICE (Intercity Express) sur certaines lignes nouvelles ou adaptées permettant de plus grandes vitesses.

Etant donné la position géographique de l'Allemagne les modifications des horaires résultant des accélérations auront des répercussions sur les horaires des autres réseaux européens.

## INVASION A BOKRIJK

Dans le courant de 1989, la BANQUE d'EPARGNE EURAL a organisé une promotion de ses produits. La récompense pour les participants à cette campagne de promotion consistait en une journée d'excursion à Bokrijk.

Cette campagne a rencontré un tel succès qu'il a fallu, le 3 septembre 1989, transporter à Bokrijk huit mille (8.000) voyageurs en provenance de toute la Flandre, par trains spéciaux au départ de Gand-Saint-Pierre (2), Bruges (2), Courtrai (2), Anvers-Central et Audenarde. Des correspondances étaient organisées à Zottegem, Denderleeuw, Bruxelles-Midi, Saint-Nicolas, Lokeren, Berchem, Herentals, Lierre, Geel, Mol, Louvain, Aarschot, Diest et Heist-op-den-Berg. Le 17 septembre, la SNCB a encore mis en service 4 trains supplémentaires, 3 en provenance de Courtrai et 1 de Bruges.

Il va de soi que l'organisation de pareil projet a requis la résolution d'une multitude de problèmes. Grâce à une bonne coopération de tous les intéressés à l'intérieur comme à l'extérieur de la SNCB et sur la base des horaires programmés, le voyage aller et retour de cette masse

de voyageurs s'est déroulé sans anicroche. Pour éviter que ces milliers de touristes soient obligés de franchir le passage à niveau à Bokrijk, les trains ont circulé à contre-voie, tandis que la police de Genk s'occupait d'instaurer pour les automobilistes les détournements nécessaires sur la route à forte densité de trafic Hasselt - Genk qui longe le domaine.

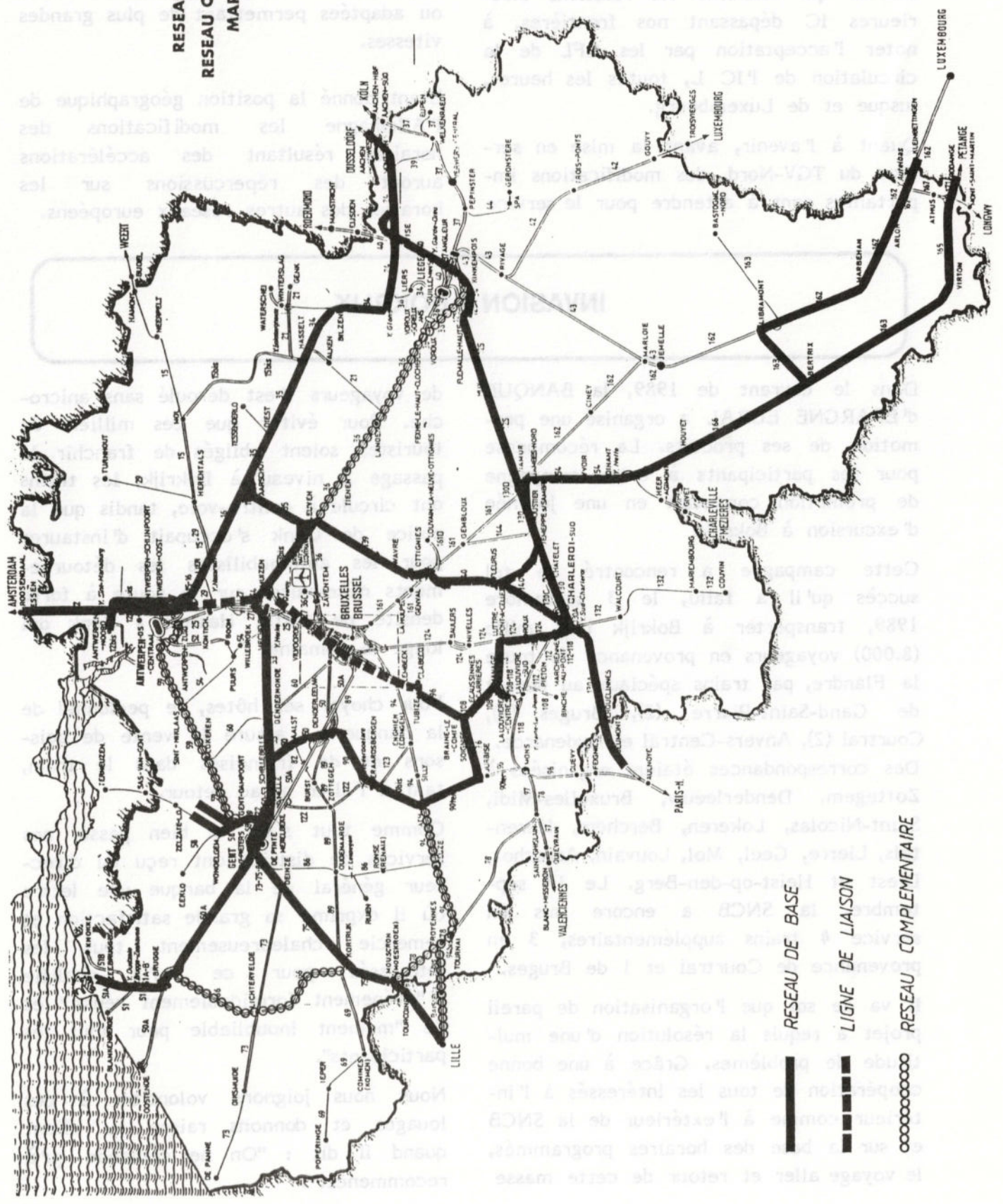
Pour choyer ses hôtes, le personnel de la banque a assuré la vente de boissons et de friandises dans le train, tant à l'aller qu'au retour.

Comme tout s'est si bien passé, nos services de district ont reçu du directeur général de la banque une lettre où il exprime sa grande satisfaction et remercie chaleureusement tous les intéressés pour ce qu'il qualifie d'"événement formidablement réussi" et de "moment inoubliable pour tous les participants".

Nous nous joignons volontiers à ces louages et donnons raison au client quand il dit : "On ne demande qu'à recommencer".

(B)

RESEAU DE BASE ET  
RESEAU COMPLEMENTAIRE  
MARCHANDISES.



- RESEAU DE BASE
- LIGNE DE LIAISON
- RESEAU COMPLEMENTAIRE

## STAR 21 - TRANSPORT DE MARCHANDISES

En transport de marchandises, les parts de marchés actuelles de la SNCB sont bonnes en ce qui concerne les marchandises pondéreuses (combustibles solides, minerais, produits métallurgiques). Par contre, elles sont relativement faibles dans le transport des produits agricoles, des matériaux de construction et des engrais, notamment.

Selon les perspectives actuelles, le trafic des marchandises pondéreuses principalement l'approvisionnement des centrales électriques et de l'industrie sidérurgique, diminuera à long terme. Le trafic intérieur diffus restera faible.

Par contre, en trafic international diffus, les tonnages transportés pourront pratiquement doubler d'ici à vingt ans, notamment grâce au développement très rapide du trafic combiné (grands conteneurs et rail-route).

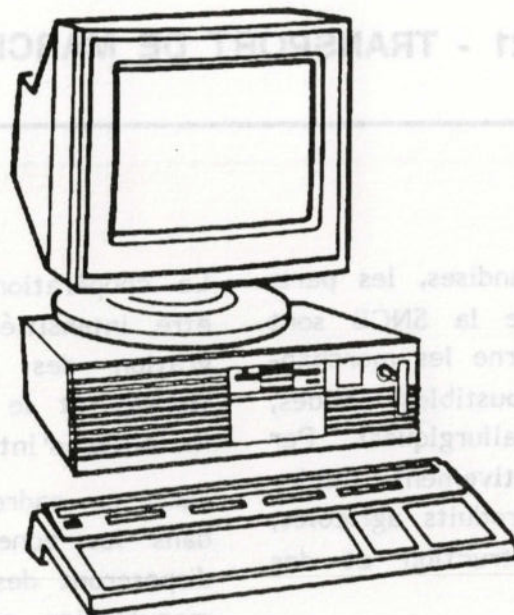
Ces augmentations de trafic ne se concrétiseront toutefois que si l'offre de service est améliorée et mieux soutenue par des actions commerciales plus poussées. Des efforts particuliers doivent être entrepris dans le domaine international : développement des relations directes et rapides entre les grands centres économiques européens, réduction du nombre de triages en cours de route, meilleur respect des délais de livraison.

La coopération entre les Réseaux doit être intensifiée, notamment via l'intégration des plans de transport nationaux et le développement des communautés d'intérêt.

Dans ce cadre, des gares bien situées dans les zones génératrices de trafic disposeront des moyens nécessaires à la manutention et au stockage des marchandises et pourront offrir un service de prise et remise à domicile des charges complètes. Elles seront également équipées en vue de promouvoir la complémentarité entre moyens de transport (trafic rail/route).

Afin d'assurer un écoulement rapide des grands courants de trafic dont l'importance globale pourra augmenter de 50% d'ici l'année 2010, un réseau de base a été défini en évitant dans toute la mesure du possible les principaux itinéraires voyageurs. Les lignes qui le composent seront parcourables par des trains de marchandises pouvant circuler à 100 ou 120 km/h avec une charge maximale de 22,5 tonnes par essieu. A plus long terme, les principaux axes à affecter à l'acheminement des marchandises pondéreuses devront également être aptes à supporter des charges de 25 tonnes par essieu.

Nous serons ainsi armés pour le transport de marchandises des années 2000.



## TELETYPE REPLACES PAR MICRO-ORDINATEURS

Pour introduire toutes les données du GEM relatives aux wagons et les transmettre vers l'ordinateur central, nous disposons dans les gares de :

- \* environ 650 télex dont la vitesse est de 7 caractères/seconde;
- \* 110 télétypes, c'est-à-dire des appareils plus rapides travaillant à 30 caractères/seconde.

Les télétypes atteignant la limite d'âge, leur remplacement à court terme s'avérerait nécessaire : 135 micro-ordinateurs (PC) de la marque "SIEMENS" ont été fournis et leur installation dans les

gares à marchandises est quasiment terminée.

Les principaux avantages de ces nouveaux appareils sont :

- \* la facilité de correction lors de la rédaction des messages;
- \* les messages utilisés fréquemment peuvent être conservés sur disque et ainsi être réutilisés pour introduction nouvelle;
- \* avec le temps ces ordinateurs pourront également être utilisés pour d'autres applications à développer.

## TRAINS ROUMANIE

Les événements de Roumanie ont dominé l'actualité durant la période de Noël et Nouvel-An.

Grâce à diverses organisations d'aide humanitaire, une grande quantité de produits alimentaires et de vêtements furent rassemblés en un temps très bref pour être expédiés le plus rapidement possible vers la Roumanie.

Alors qu'en premier lieu la route et le transport aérien étaient seuls envisagés, le rail apparut bientôt comme la solution : rapidité, sécurité, grande capacité et une exigence minimum de personnel d'accompagnement.

Les premiers préparatifs eurent lieu pendant le week-end du 30 au 31 décembre.

La procédure complète de préparation (entre autre : recherche de wagons vides appropriés, expédition vers Bruxelles-T.T., chargement de ces wagons, organisation de la remorque, élaboration d'un horaire en collaboration avec les chemins de fer allemand, autrichien et hongrois) fut fortement réduite en n'ayant aucune influence sur le résultat final bien au contraire.

Le premier train, parti le 3 janvier à 13h58, arriva à Curtici à la frontière hongaro-roumaine le 5 janvier à 15h, ce qui signifie un temps total de parcours de 49 heures dont le franchissement de 4 points frontières.

Ce train était composé de 40 wagons avec une charge brute totale de 1.080 t.

Le deuxième train, parti le 5 janvier à 19h33, arriva 40 heures plus tard, nonobstant l'incorporation dans le train d'une voiture-lits accompagnée de convoyeurs des organisations de secours telles la "Croix-Rouge" et "Villages Roumains", voiture qui devait être réapprovisionnée à Vienne.

Le troisième train partit le 10 janvier; il était composé d'une voiture-lits et 41 wagons (longueur totale 613m, charge brute 1.148t avec pour destination Turnu Severin dans le Sud-Ouest de la Roumanie.

Nous pouvons donc réellement parler d'une coopération réussie qui montra que le chemin de fer dispose d'atouts dans le transport des marchandises en service international. Nous avons pu bénéficier de quelques facteurs favorables qui compensèrent une très courte période de préparation.

Les cinq réseaux concernés ont limité au minimum leurs procédures administratives, les opérations douanières ont été traitées en un temps record et chaque réseau était prêt à s'y atteler au maximum.

En même temps la preuve fut donnée qu'une coopération internationale offre la possibilité de livrer un produit concurrentiel de haute qualité.

## LIGNE 154 : MISE EN SERVICE DE LA TRACTION ELECTRIQUE

Le 27 mai 1990 les premiers trains de voyageurs en traction électrique circuleront entre Namur et Dinant.

L'électrification de ces 28 km de ligne a nécessité des travaux importants dont la mise au gabarit électrique des tunnels de Lustin et de Godinne.

Elle améliorera la desserte ferroviaire régionale grâce au prolongement de l'IC H (Gand-St-Pierre - Namur) et de certains trains de pointe jusqu'à Dinant.

Le nouveau service se schématise comme suit :

- en N67 et en R67 pendant la période touristique, prolongement de l'IC H selon la cadence suivante :

| Namur |     | Jambes- | Lustin | Godinne | Yvoir | Dinant |
|-------|-----|---------|--------|---------|-------|--------|
| Nd    |     |         |        |         |       |        |
| .47   | .51 | .00     | .03    | .07     | .13   |        |
| .55   | .51 | .42     | .39    | .35     | .29   |        |

- en R67 en dehors de la période touristique, circulation d'un train local, en correspondance avec l'IC L et l'IC J à Namur, selon la cadence suivante :

| Namur |     | Jambes- | Lustin | Godinne | Yvoir | Dinant |
|-------|-----|---------|--------|---------|-------|--------|
| Nd    |     |         |        |         |       |        |
| .31   | .35 | .44     | .47    | .51     | .57   |        |
| .11   | .07 | .58     | .55    | .51     | .45   |        |

Profitant de l'avancement des travaux d'électrification, ainsi que de la réalisation du nouveau bâtiment à voyageurs et

d'un parking à Jambes-Nord, des relations **sans transbordement** avaient déjà été établies entre cette gare et Bruxelles dès le 29 mai 1989. Depuis, 5 trains des relations IC partent le matin de Jambes-Nord et 6 trains y arrivent le soir.

Grâce à ces nouvelles liaisons et à l'offre de parking gratuit, les voyageurs en provenance du Sud et de l'Est de l'agglomération de Namur ont tout intérêt à utiliser davantage le train.

Le trajet en voiture Jambes-Nord/gare de Namur, aux heures de pointe nécessite environ 23 minutes alors que le train relie ces deux gares en 4 minutes ...

Les améliorations ont provoqué une hausse marquante de voyageurs et de recettes. C'est ainsi que, compte tenu que le nouveau système a été seulement mis en place en juin dernier, Jambes-Nord a enregistré pour les 7 derniers mois de 89, une recette de 4.716.317 F, contre 1.798.313 F pour la même période de 1988. Le nombre moyen de voyageurs montés/ jour, quant à lui, est passé de 202 à 506, et l'on y a enregistré 216 nouveaux abonnements.

En améliorant le service à la clientèle en gare de Jambes-Nord, la SNCB a certainement apporté une solution partielle aux problèmes cruciaux de circulation posés aux navetteurs de la zone Sud-Est qui devaient gagner ou quitter la gare de Namur.

# La police des chemins de fer: regard panoramique

*Hasselt*, jeudi, 16 h: un adolescent est désarmé au moment où il allait tirer à la carabine sur un train.

*Bruxelles-Nord*, vendredi, 23 h: un groupe de jeunes qui gênent les voyageurs est dispersé.

*Bruges*, samedi, 18 h: des supporters surexcités sont expulsés de la gare et remis aux forces de l'ordre.

*Bruxelles-Central*, dimanche, 10 h: un homosexuel qui importune les voyageurs dans le hall de la gare est neutralisé.

*Liège-Guillemins*, lundi, 22 h: un toxicomane hété, venant de Maastricht, est appréhendé.

*Monceau*, mardi, 2 h: un voleur de cuivre est surpris au moment où il chargeait plusieurs rouleaux de fil de caténaire.

*Louvain*, mercredi, 7 h: un voyageur récalcitrant qui veut frapper un chef-garde est maîtrisé.

*Arlon*, jeudi, 18 h: solidement escortée, la recette du mois est emmenée en lieu sûr.

*Bruxelles-Midi*, vendredi, 15 h: un tableau volé est retrouvé dans une consigne automatique.

*Ottignies*, samedi, 9 h: un mineur d'âge est intercepté au moment où il dépose des pierres sur la voie.

*Namur*, dimanche, 1 h: un individu recherché par la Sûreté, armé d'un couteau, est arrêté au cours d'un contrôle.

*Gand-St-Pierre*, lundi, 9 h: un clochard complètement ivre, qui vocifère dans la gare, est interpellé.

*Malines*, mardi, 10 h: un chauffeur est trouvé en possession de plusieurs colis de valeur et déféré à la justice.

Treize événements à la SNCB, autant d'interventions de la police du chemin de fer, qui agit pour protéger les voyageurs, le personnel et le matériel. Sans compter toutes les autres, lot quotidien d'une police plus ancienne que la SNCB, et que nous connaissons mal.

## 1835, 1891, 1990

Le premier arrêté royal réglant la police des chemins de fer date de l'inauguration de la ligne Bruxelles-Malines, le 5 mai 1835. Et l'organisation actuelle se fonde sur la loi du 25 juillet 1891, toujours en vigueur.

Le chemin de fer s'est constitué une police pour disposer de fonctionnaires spécialisés:

- dont la compétence territoriale couvre toute l'étendue du réseau, sans être entravée par d'autres limites;
- qui soient disponibles sur place et puissent intervenir immédiatement dans les gares et leurs dépendances;
- qui connaissent bien l'exploitation des chemins de fer.

"Police des chemins de fer" est une appellation qui recouvre trois réalités:

- les règles établies pour le maintien de l'ordre et la sécurité de l'exploitation;
- les agents chargés de fonctions judiciaires;
- les agents qui exercent des tâches de police à temps plein.

## Trois catégories

La loi organise trois catégories de fonctions judiciaires aux chemins de fer:

**Les gardes-voyers** sont des agents judiciaires à compétences limitées: ils ne peuvent dresser procès-verbal que pour certaines infractions, dans les gares, leurs dépendances, et une zone de 20 mètres autour de celles-ci. Ce sont des chefs-gardes, des sous-chefs de gare, des sous-chefs de secteur technique...

**Les inspecteurs de police** sont officiers de police judiciaire. Ils peuvent dresser procès-verbal pour toutes les infractions sur le domaine du chemin de fer, les gares, les ateliers, les dépendances, et une zone de 500 mètres de chaque côté. Ce sont des fonctionnaires supérieurs, des inspecteurs, des chefs de gares importantes... et les agents chargés de tâches de police à temps plein.

**L'inspecteur en chef** a la même compétence que les inspecteurs de police, qui lui sont subordonnés, ainsi que les gardes-voyers. C'est lui qui veille à la rédaction correcte des procès-verbaux et à leur transmission régulière aux Parquets. Il centralise les propositions de nomination et de retrait à des fonctions judiciaires, et donne les instructions nécessaires aux agents investis de ces fonctions. Lui seul correspond avec les autorités judiciaires. La fonction d'inspecteur en chef est assurée par le dirigeant du service juridique.

## Le corps de police

Le corps de police proprement dit se compose des agents de la SNCB qui exercent les fonctions de police à temps plein. Ils sont officiers de police, sous-commissaires de surveillance ou chefs de police.

Les candidats sont recrutés parmi les agents de la SNCB déjà en fonction; ils deviennent officiers de police au terme d'une épreuve de sélection qui consiste en un examen écrit (narration, rapport), un examen oral (interview) et des tests psycho-professionnels (organisés avec l'ULB). Les lauréats participent ensuite à un stage d'un an qui comprend des cours à l'Académie de po-

lice de Bruxelles (8 mois), à l'école professionnelle de la SNCB, et dans un C.I.R. Chaque cycle de cours s'achève sur un examen. La sélection est donc poussée, et le contrôle approfondi, à la mesure des missions dont ces agents sont chargés.

Le corps de police relève du département T. Ses effectifs (actuellement 192 agents) sont répartis entre le département, les districts et le Comité supérieur de contrôle.

Deux chefs de police assurent la liaison entre le département et les districts. Au sein de ceux-ci, les policiers dépendent de l'IPT. Chaque district compte une brigade mobile; un service de police fonctionne dans 13 gares à surveillance renforcée; et un ou plusieurs officiers sont affectés dans 16 autres gares.

Une brigade canine a été constituée au district Centre. Elle se compose d'agents qui, avec leur propre chien, ont suivi l'instruction de l'école cynophile de la ville de Bruxelles. En plus de leurs missions propres dans le district Centre, ils peuvent être appelés à intervenir n'importe où sur le réseau, à l'intervention de T 10.13.

De plus, 16 agents de la police de la SNCB sont détachés au Comité supérieur de contrôle; ils sont spécialement chargés de la recherche des auteurs de vols commis au préjudice du chemin de fer.

Notre corps de police est un service moderne, performant et à présent bien équipé. Son armement a été renouvelé. Ainsi que sa tenue: képi, brassards, salopette d'intervention, gilet pare-balles... Il dispose d'automobiles banalisées, équipées de feux gyroscopiques amovibles, de sirènes et de mobilophones utilisables sur le réseau RTT.

## Prévention et répression: une tâche complexe

La mission de la police de la SNCB est double: préventive et répressive.

**La prévention** consiste à assurer la sécurité des voyageurs et du personnel, ainsi que la sauvegarde du matériel, des installations et des marchandises confiées au chemin de fer.

S'il a jamais existé, il est fini le temps des policiers qui déambulaient d'un air débonnaire dans les gares et se bornaient, pour le reste, à porter quelques plis. Aujourd'hui, nos policiers sont sur la brèche 24 heures sur 24, tous les jours de l'année. L'accroissement de l'insécurité, de la violence et de la criminalité n'épargne pas la SNCB; le rôle de la police des chemins de fer s'en est trouvé considérablement accru.

La présence du corps de police est nécessaire pour rassurer les voyageurs et protéger le personnel à l'heure où les couloirs des grandes ga-

res se vident. Elle est par ailleurs utile pour écarter les indésirables de nos installations. Car les gares - qui ne sont pas toutes situées dans les quartiers les mieux fréquentés - doivent rester des lieux sûrs. Ce qui suppose une action constante pour prévenir les vols, dépister les trafics, disperser les individus tapageurs, canaliser les groupes "échauffés", contrôler les allées et venues, éviter les désordres, surveiller les moeurs, empêcher les agressions, escorter les fonds, etc. La police prend en outre le temps de donner les premiers soins, de reconforter les blessés, d'accompagner les handicapés, d'accueillir les voyageurs en difficulté.

Ce rôle est fondamental dans les installations ouvertes aux voyageurs. Il n'est pas moins important dans les centres routiers et les gares à marchandises, où il faut faire échec aux vols, dégradations, détournements, pillages...

Restent la surveillance générale des installations, les contrôles aux passages à niveau, dans les dépôts, et même en pleine voie (sait-on que des personnes sans scrupules n'hésitent pas à couper des centaines de mètres de câbles ou de fils, voire à démonter des voies désaffectées pour les revendre à la ferraille ?).

La description est incomplète. Elle illustre pourtant la variété et la complexité du rôle assigné à la police de la SNCB. Un rôle qui mérite d'être connu vu l'importance des services rendus jour après jour aux voyageurs et au personnel malgré les risques courus lors des contrôles, des interpellations ou des missions d'escorte.

**La répression** vient lorsque des infractions ont été constatées sur le domaine du chemin de fer. Nos policiers en recherchent les auteurs afin qu'ils soient poursuivis par la justice. Ils dressent procès-verbal et ont pour cela (la loi le précise) priorité sur toutes les autres polices. Comme tous les titulaires de fonctions judiciaires, ils sont à ce moment sous l'autorité du Procureur du Roi.

L'action de répression est très souvent efficace. Plusieurs réussites peuvent être mises à l'actif de la police de la SNCB: récupération de quantités importantes de matériaux volés, démantèlement de réseaux de faux monnayeurs et de voleurs à la tire, capture de plusieurs personnes recherchées...

## Un rôle spécifique

Ainsi, une véritable police travaille dans nos rangs, composée de professionnels, qui jouent un rôle spécifique au service de la société et de sa clientèle.

Département Transport

Comité supérieur de contrôle

5 districts:

Nord-Ouest  
Nord-Est  
Centre  
Sud-Ouest  
Sud-Est

5 brigades mobiles

Nord-Ouest: Gand  
Nord-Est: Anvers  
Centre: Bruxelles  
Sud-Ouest: Charleroi  
Sud-Est: Liège

13 gares à surveillance renforcée:

Anvers-Bassins  
Anvers-Central  
Bruxelles-Central  
Bruxelles-Midi  
Bruxelles-Nord  
Bruxelles-Tour & Taxis  
Charleroi-Sud  
Gand-St-Pierre  
Louvain  
Liège-Guillemins  
Mons  
Namur  
Ostende

16 autres gares:

Alost  
Arlon  
Bruges  
Courtrai  
Gand-Maritime  
Hasselt  
La Louvière  
Libramont  
Malignes  
Ottignies  
Roulers  
St-Ghislain  
St-Nicolas  
Schaerbeek  
Tournai  
Winterslag

---

Imprimerie Centrale SNCB  
- rue des Deux Gares 128 -  
- 1070 Bruxelles -

---

- 700264.03.90 (1 550) -

---