



INFORMATIONS



de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION

Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

92913

N° 64

Le 7 septembre 1956

REPRODUCTION SOUHAITEE

H. F. G.	<i>100</i>
H. D.	<i>13</i>
A. D.	<i>80</i>
P. P.	
G. N.	
G. D.	<i>8</i>
A. L.	<i>8</i>
P.V.G.	<i>8</i>

Electrification de la ligne 161/162 -

BRUXELLES - ARLON - LUXEMBOURG.

La ligne Bruxelles-Arlon a été livrée à l'exploitation à la fin de 1858; l'année suivante fut ouverte la section Arlon-Sterpenich qui réalisa la liaison avec les lignes de la Compagnie des chemins de fer du Guillaume-Luxembourg vers Thionville et Metz.

Le 20 août 1861, enfin, s'ouvrit la section Luxembourg-Trèves qui complétait le chemin de fer d'Ostende à la Moselle en traversant le territoire belge suivant sa plus grande dimension.

L'intérêt de l'électrification de la ligne du Luxembourg est depuis longtemps reconnu et, immédiatement après la dernière guerre, une Commission d'Etude, présidée par Monsieur Edouard Anseele, notre actuel Ministre des Communications, concluait en faveur de la réalisation de cet équipement.

Le programme d'électrification fut approuvé en 1953 et, peu de temps après, les Chemins de fer Luxembourgeois, parfaitement conscients de l'intérêt international de cette importante artère ferroviaire, prirent la décision de prolonger l'électrification jusqu'à Luxembourg en adoptant la technique belge (3.000 volts courant continu).

Ainsi, moins de 100 ans après la mise en service de la ligne Bruxelles-Arlon, la traction électrique va remplacer la traction vapeur.

+ + +

Le trafic voyageurs de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg présente une grande diversité.

Le tronçon Bruxelles-Ottignies dessert une partie importante de la banlieue de Bruxelles, avec les caractéristiques découlant de cette particularité.

Pour les régions situées au delà, et grâce à l'électrification, tous les usagers bénéficieront des avantages de la modernisation du réseau : rapidité, cadencement des horaires, fréquence, confort, et il est certain que la qualité du nouveau service rendu attirera une recrudescence de la clientèle tout en favorisant l'expansion des régions traversées.

+ + +

L'organisation du service des trains de voyageurs qui entrera en application le 30 septembre prochain, comportera des améliorations très intéressantes.

Entre Bruxelles et Luxembourg, six trains directs partant de Bruxelles-Midi, à raison d'un train toutes les trois heures, effectueront le trajet en 2 h.47 avec arrêts à Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - ~~Marloie~~ - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon.

Seul, le dernier de ces trains, vu son heure tardive, sera limité à Arlon.

Six trains circuleront en sens inverse selon la même cadence.

Sur le tronçon Bruxelles(Q.L.) - Namur, le service sera intensifié; de 6 h.30 à 23 h.30, 20 trains directs effectueront le trajet en 40 minutes. La clientèle disposera ainsi d'au moins une relation directe par heure et pour chaque sens de marche.

Le service actuel sur le parcours Bruxelles - Ottignies - Wavre sera maintenu à la même fréquence (un train semi-direct et un train omnibus par heure).

Entre Ottignies et Namur, un train omnibus circulera dans les deux sens, toutes les heures aux moments de pointe et toutes les deux heures aux périodes creuses. La durée du trajet sera ramenée de 50 à 36 minutes.

Au-delà de Namur, le service omnibus Namur-Jemelle sera assuré par une automotrice décrochée à Namur du train direct cadencé venant de Bruxelles, tandis qu'entre Jemelle et Arlon, le même service sera assuré par une automotrice parvenue à Jemelle avec le train direct Bruxelles-Luxembourg.

Les voyageurs à destination des gares intermédiaires des tronçons Namur - Jemelle et Jemelle - Arlon, n'auront donc plus à changer de train.

Un service d'appoint complètera cette organisation pour les besoins de la clientèle locale.

En sens inverse, les voyageurs originaires des points intermédiaires bénéficieront des mêmes facilités car les automotrices du service omnibus seront réaccouplées aux trains directs à Jemelle ou à Namur, selon le cas.

Le trajet omnibus Namur - Jemelle sera accompli en 63 minutes au lieu de 80 à 90 minutes actuellement; de Jemelle à Arlon, les trains omnibus mettront 81 minutes contre 110.

Entre Arlon et Luxembourg, le temps de parcours sera ramené de 42 à 32 minutes.

Enfin, les horaires des lignes aboutissantes et des services d'autobus des provinces de Namur et de Luxembourg seront adaptés pour être en correspondance avec les trains électriques, de manière à faire bénéficier les populations non riveraines des améliorations apportées sur la grande ligne.

En ce qui concerne le service international, la traction électrique sera substituée à la traction vapeur non seulement jusque Luxembourg, mais encore jusque Metz, car l'électrification du tronçon Luxembourg-Metz sera également mise en service le 30 septembre 1956.

Fin juillet 1957, les trains électriques pourront atteindre Bâle et un gain de 2 heures sera alors réalisé sur le parcours Bruxelles-Bâle.

Les avantages résultant du nouveau mode de traction ne se limitent pas à la rapidité, ni à la fréquence, mais s'étendent automatiquement au confort des voyageurs.

Tous les trains directs Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Namur et tous les trains omnibus cadencés des sections Ottignies - Namur, Namur - Jemelle et Jemelle - Luxembourg seront composés d'automotrices doubles du tout dernier modèle (type 1955).

Ce matériel moderne offre aux voyageurs 28 places en 1re classe et 143 places en 2me classe, des marchepieds intérieurs éclairés facilitent l'embarquement et le débarquement aussi bien sur quais hauts que sur quais bas.

L'équipement intérieur a été particulièrement soigné : chauffage électrique à réglage automatique, éclairage fluorescent, garnitures en duralumin, rembourrage des sièges en 2me classe, boiseries claires, larges baies, etc...

Enfin, les voyageurs qui utiliseront les trains directs Bruxelles-Luxembourg, pourront apprécier l'hiver prochain, les boissons chaudes que le barman de la Compagnie Internationale

des Wagons-Lits leur préparera dans la cuisine moderne spécialement aménagée dans chacune des automotrices affectées à ce service.

Ce bref exposé serait incomplet s'il se limitait à la description des améliorations apportées au service des voyageurs.

En effet, la ligne 161/162 Bruxelles-Namur-Arlon est, en même temps qu'une ligne à voyageurs importante, une voie d'acheminement fondamentale du trafic marchandises. Elle fait partie de l'itinéraire international qui relie le port d'Anvers à son hinterland industriel Luxembourg-Lorraine-Sarre.

Cet itinéraire est dédoublé d'Anvers à Namur par la voie Anvers-Malines-Louvain-Ottignies-Gembloux-Ronet-Namur également électrifiée. Au-delà de Namur, il est dédoublé par la ligne Namur-Dinant-Bertrix-Athus, dénommée "Athus-Meuse".

Les deux lignes Namur-Arlon-Athus et "Athus-Meuse" d'un développement total de 325 km, soit 6,5 % du réseau, assurent un trafic annuel de 4 milliards de tonnes-km remorquées, soit 15 % de l'ensemble du trafic du réseau.

La ligne "Athus-Meuse" où la traction a déjà été modernisée par la mise en service de locomotives Diesel, cèdera dans l'avenir, une partie de son trafic à la ligne Arlon-Namur, pour y assurer le rendement le plus élevé possible de l'électrification.