

## La SNCB fête ses 75 ans

### Un anniversaire haut en couleurs

Le 23 juillet 1926 naissait la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, près de cent ans après la naissance du premier chemin de fer en Belgique, avec pour mission principale d'exploiter le réseau des chemins de fer de l'Etat pour une période de 75 ans. Depuis lors, la SNCB n'a cessé de moderniser son réseau et de s'adapter à l'évolution de la vie économique et sociale du pays.

En octobre 1992, elle fut transformée en société anonyme de droit public sans limitation de durée. Dans ce nouvel élan, la SNCB continue son développement et se tourne résolument vers le futur.

75 ans, cela se fête ! A cette occasion, la SNCB proposera, dès le printemps, une palette d'activités qui se dérouleront jusqu'à l'automne en divers endroits du pays. Les festivités débuteront à Bruxelles avec "Bruxelles-Midi en fête" les 5 et 6 mai prochains. Durant ces deux jours, de 10h à 18h, différentes expositions et animations seront organisées en gare du Midi ainsi qu'au sein des ateliers de Forest. Ce sera surtout l'occasion, pour le grand public, de (re)découvrir l'histoire des chemins de fer belges au travers des 75 années d'existence de la SNCB.

Les dates des 5 et 6 mai n'ont pas été choisies au hasard: c'est en effet l'anniversaire du premier voyage ferroviaire entre Bruxelles et Malines. Qu'il soit amateur d'histoire ou passionné du rail, navetteur ou voyageur occasionnel, chevronné ou néophyte, petit ou grand, le visiteur cheminera parmi tout un circuit d'activités, à découvrir en fonction de ses propres centres d'intérêt.

Le programme de la manifestation allie différents aspects - ludique, pédagogique et attractif - de manière à plonger le visiteur dans une atmosphère particulièrement agréable et conviviale, avec en filigrane le développement de la SNCB et de ses multiples facettes, et d'une manière plus générale, le nouvel élan du rail.

En effet, à l'orée du troisième millénaire, la SNCB veut dynamiser plus que jamais cet outil de mobilité qui se présente aujourd'hui comme un élément de solution efficace au problème d'engorgement de nos villes. Pour ce faire, la société renouvelle progressivement son parc de matériel roulant et modernise ses infrastructures d'accueil afin d'offrir à ses clients des conditions de voyage optimales et un service de qualité.



## Bruxelles-Midi en fête le week-end des 5 et 6 mai

### L'événement dans les coulisses du rail

Le train a toujours fait rêver petits et grands, collectionneurs ou simples curieux. Depuis leur création, les Chemins de fer Belges et la SNCB sont étroitement liés à la vie des habitants de ce pays. Des artistes, des dessinateurs, des cinéastes ont utilisé le train dans leur création. La SNCB est plus qu'une entreprise qui propose un service de transport en commun: elle appartient en quelque sorte à l'inconscient collectif de tous. C'est aussi cela que l'on pourra redécouvrir tout au long de ce 75ème anniversaire.

Lors de "Bruxelles-Midi en fête", rendez-vous voies 3 et 4 pour approcher les plus belles locomotives à vapeur ainsi que les magnifiques trains diesel et électriques d'antan et d'aujourd'hui. A l'occasion de cet anniversaire, la SNCB projette aussi de présenter les trains royaux des Rois Léopold II et Léopold III !

Le visiteur pourra aussi admirer différentes maquettes et objets anciens tout en parcourant les expositions historiques et en découvrant les perspectives du rail et ses dernières innovations technologiques.

Par ailleurs, une atmosphère particulière régnera dans l'atelier d'entretien des TGV situé à Bruxelles-Forest, exceptionnellement ouvert au public durant ce premier week-end de mai et aménagé de façon thématique en fonction de l'événement. Tout cela commenté par des membres du personnel de la SNCB, qui fourniront anecdotes et informations aux passionnés et amateurs du rail. La visite complète dure environ 1 heure 30 et permettra de découvrir toutes les techniques d'entretien des trains à grande vitesse dans un atelier à la pointe du progrès. Une navette de train gratuite circulera toutes les 20 minutes entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Forest.

Concours et jeux pour petits et grands seront organisés sur les différents lieux d'exposition tout au long de ces deux journées de fête. A gagner : des voyages en Thalys, Eurostar et TGV, des formules Pass (Go Pass, Multi Pass, etc.), et bien d'autres lots, ...

Des idées pleines la tête et tournées vers l'avenir aussi: à l'heure de la mobilité et de la flexibilité, le défi est de pouvoir se déplacer le plus vite et le plus facilement possible quelle que soit la distance, en évitant les embarras de circulation, les files au guichet, les escaliers, ... Le Train à Grande Vitesse, né en France dans les années 80, a non seulement permis de relever ce défi, mais également celui des innovations technologiques. A la pointe du progrès, il se présente aujourd'hui comme un des moyens de transport rapide les plus sécurisants et écologiques. Passionnés de la vitesse ou néophytes, les amateurs auront la possibilité de faire un bout de chemin à bord de l'un de ces trains et effectuer, à l'image de ce qui se fait dans les airs, leur *baptême* de la grande vitesse. Toutefois, le nombre de places disponibles étant limité, la SNCB conseille d'acheter les places le plus rapidement possible. Les billets sont en vente dans toutes les gares du pays, à



partir du 5 avril 2001, au prix de 200 francs pour un baptême en 1ère classe et 150 francs en deuxième classe. (nombreux baptêmes le samedi, quelques baptêmes le dimanche).

Véritable "tour de contrôle" ferroviaire, la cabine de signalisation gère au quotidien les déplacements des 1 100 trains qui circulent par la gare. En 20 minutes et sur inscription uniquement (au Terminal Sud de la gare du Midi), le visiteur aura l'occasion de vivre en direct les impératifs du métier.

Evidemment, pas de fête sans associer nos petites têtes blondes ! Des animations en tous genres sont prévues durant tout le week-end pour petits et grands enfants, notamment des ateliers de grimage, de dessins, ... Le tout dans la bonne humeur !

Et puis, bien sûr, différentes expositions sont prévues en gare de Bruxelles-Midi les 5 et 6 mai et ouvertes de 10H à 18 H:

- "La SNCB, hier, aujourd'hui et demain"  
75 ans d'histoire au service de votre mobilité
- "Le projet RER"  
le projet de Réseau Express Régional pour Bruxelles et sa région
- "Au clair de la pub"  
75 ans d'affiches publicitaires SNCB
- "Espace cinéma"  
avec projection sur grand écran d'un film sur l'histoire des Chemins de fer belges
- "Stand d'infos"  
sur toutes les formules de voyages SNCB en Belgique et en Europe
- "Travailler à la SNCB"  
La SNCB recrute constamment de nouveaux collaborateurs. Pour en savoir plus sur les possibilités de carrière à la SNCB



### **Des festivités à plusieurs endroits du réseau**

Parce qu'il eût été difficile de regrouper les festivités de notre septuagéniaire en un seul site, les manifestations prévues tout au long de l'année seront organisées en divers endroits du pays.

Ainsi, dans le Nord du pays, les gares de Bruges et Ostende dévoileront leur face cachée le week-end des 26 et 27 mai lors de la "Grande Fête du Rail", suivies de la gare de Mons, dans le Sud-Ouest, qui ouvrira ses portes au grand public les samedi et dimanche 23 et 24 juin.

Le Rail sera aussi en fête à Liège, en gare de Liège-Palais et sur la Place Saint-Lambert, le week-end des 22 et 23 septembre, et à Anvers-Central, le week-end des 27 et 28 octobre, avec des animations et des festivités en tous genres.

### **"Le Temps du Train": découvrez l'histoire des chemins de fer en Belgique en parcourant le livre et l'expo !**

A la rentrée également, une grande exposition retraçant l'histoire des chemins de fer en Belgique s'ouvrira à Bruxelles au Passage 44, en partenariat avec Dexia: Cette exposition sera accessible au public du 16 septembre 2001 au 31 janvier 2002.

Par ailleurs, le très attendu album historique sur le chemin de fer en Belgique, "Le Temps du train. 175 ans de chemins de fer en Belgique - 75<sup>ème</sup> anniversaire de la SNCB" sortira de presse en avril. Ce livre, réalisé en collaboration avec la SNCB, sera édité par les Presses Universitaires de Louvain.



**Et aussi...**

75 années d'existence, décidément, cela se fête ! A l'occasion de son anniversaire, la SNCB a édité une série de timbres ferroviaires ainsi que des cartes de téléphone Belgacom "spécial anniversaire". Avis aux collectionneurs...

La SNCB décorera également la plupart de ses gares avec un visuel plein de ciel bleu !

Toutes les animations prévues dans les différentes gares précitées sont bien évidemment ouvertes à tous et gratuites, si ce n'est les baptêmes "grande vitesse" entre Bruxelles-Midi et la frontière française et les circulations en train vapeur qui seront organisées sur certains sites d'animation. Le programme complet des manifestations fera l'objet d'une brochure spéciale disponible gratuitement dans toutes les gares à partir du 26 avril. Une autre brochure gratuite sera également disponible sur tous les lieux de festivité et présentera les 75 ans d'histoire et la voie de l'avenir. Vous trouverez, en avant première, le texte de cette brochure "75 ans sur la voie de l'avenir" en annexe de ce dossier.

Le programme complet des festivités peut être consulté sur internet à l'adresse suivante: [www.sncb.be](http://www.sncb.be)

*La SNCB fête ses 75 ans*

*Bruxelles, le 19 mars 2001 5*



## La SNCB sur la voie du futur



La SNCB a présenté au Gouvernement son projet de nouveau plan décennal d'investissements. Un nouveau plan s'imposait afin que le réseau des chemins de fer belges puisse évoluer en répondant aux souhaits de son autorité de tutelle: un accroissement des parts de marché en ce qui concerne le trafic de voyageurs et de marchandises. Pour cela, des investissements devront bien évidemment être réalisés. Dans cette optique, la SNCB a élaboré un nouveau plan, qui doit encore être approuvé par le Gouvernement.

Le Gouvernement poursuit comme objectif la reconquête de parts de marché du rail dans le trafic voyageurs et marchandises. L'autorité de tutelle demande à la SNCB de réaliser, à l'horizon 2010, une progression de l'ordre de 50 % dans ces deux segments de marché.

Pour le gouvernement, les investissements à réaliser se concentrent autour de six aspects prioritaires:

- l'acquisition de matériel roulant
- la modernisation des grands axes pour le trafic des voyageurs et marchandises
- la réalisation du projet RER
- le développement de l'infrastructure autour de l'aéroport de Bruxelles-National
- le renforcement de l'accès aux zones portuaires et de leur équipement
- la réalisation du projet TGV

### Le trafic et les perspectives de développement

Le trafic intérieur de voyageurs a connu une évolution favorable ces derniers temps, après qu'on ait constaté une relative stabilité du trafic au cours des 10 dernières années. En 1999, on a observé une progression sensible de 3,5 % par rapport à l'année précédente. En 2000, cette tendance s'est encore accrue avec une augmentation de 4,7 %.

Ceci encourage la SNCB à espérer un accroissement de 30 % à l'horizon 2010 (sans compter l'augmentation du nombre total de voyageurs escompté suite à la mise en place du réseau RER).

Le trafic international de voyageurs connaît également une évolution très positive depuis plusieurs années. En 2000, plus de 7 millions de voyageurs ont choisi

*La SNCB sur la voie du futur*

*Bruxelles, le 19 mars 2001*



Thalys ou Eurostar. Vers Paris et Londres, ces moyens de transport détiennent à eux seuls la plus grande part de marché: respectivement 60 et 50%. Le train à grande vitesse se présente ainsi comme un des moyens stratégiques les plus importants pour développer et accroître le transport de voyageurs. En 2010, plus de 16 millions de voyageurs devraient choisir le TGV pour leurs déplacements, selon les estimations de trafic.

Le transport de marchandises est entré à son tour, depuis plusieurs années, dans une phase de croissance. En 1999, 59,1 millions de tonnes de marchandises (ou 7,4 milliards de tonnes-km) ont été transportées par chemin de fer. Pour l'année 2000, les chiffres font état d'une progression de l'ordre de 5%. Dans le futur, ce secteur devrait continuer à connaître des évolutions favorables. Les ports, qui constituent déjà un secteur d'activités très important, présentent des perspectives de croissance très prometteuses. Au cours des prochaines années, nombre de marchés vont se développer et devenir des marchés d'avenir. De même, le transport combiné devrait connaître aussi une forte expansion durant les prochaines années. Par conséquent, moyennant la réalisation des investissements nécessaires, la capacité du transport généré pourrait atteindre 90 millions de tonnes à l'horizon 2010.

### Objectifs du plan décennal

Afin de répondre aux attentes du Gouvernement et à la lumière de l'accroissement escompté du nombre de voyageurs transportés et du trafic de marchandises, la SNCB a élaboré un plan décennal d'investissements qui place le client au centre de ses priorités: lui offrir avant tout, pour les dix années à venir, un service de qualité en relation avec la croissance envisagée.

Le plan décennal d'investissements poursuit 7 objectifs principaux:

- le renouvellement et la modernisation de l'infrastructure existante;
- la modernisation des installations pour l'accueil des voyageurs;
- la modernisation des outils de production;
- des investissements relatifs à l'infrastructure du TGV;
- l'achat de matériel roulant de manière à tenir compte des prévisions de croissance;
- des investissements en vue d'augmenter la capacité dans:
  - la zone dans et autour de Bruxelles: augmentation de la capacité et liaison avec l'aéroport;
  - la zone de Zeebrugge: gare de formation et augmentation de la capacité
  - la zone de Gand: zone portuaire et gare de Gand-Saint-Pierre
  - la zone d'Anvers: amélioration de l'accès au port et développement des rives droite et gauche;

*La SNCB sur la voie du futur*

*Bruxelles, le 19 mars 2001 3*

Dans le cas où l'enveloppe accordée serait finalement moins importante, la SNCB a élaboré deux scénarios alternatifs. Ceux-ci impliqueraient, en fonction du budget alloué, la suppression ou le report de certains investissements en infrastructure et en matériel roulant.

Ce plan a été conçu en partant de l'hypothèse où serait mis à disposition de la SNCB le budget nécessaire pour réaliser l'ensemble des projets indispensables à la concrétisation des objectifs demandés par l'autorité de tutelle.

Ces montants ne comprennent pas les investissements en matériel roulant nécessaires à la mise en œuvre du RER.

- maintien de la capacité 113,5 mia BEF
- accueil des voyageurs 23,7 mia BEF
- matériel de production 34,7 mia BEF
- projet TGV 96,1 mia BEF
- matériel roulant 137,4 mia BEF
- extension de capacité 105,6 mia BEF
- mobilité autour de Bruxelles 132,9 mia BEF

**total de 644 milliards de francs:**  
La concrétisation de ces objectifs nécessitera des investissements d'un montant

des investissements pour la mobilité dans et autour de Bruxelles (ces projets devront tenir compte du respect de l'environnement et améliorer l'offre à la clientèle. Leur réalisation doit permettre une extension de la capacité de transport et un accroissement des parts de marché).

- les principaux axes d'acheminement: augmentation de la vitesse et extension de la capacité de transport, suppression des goulets d'étranglement;





## Mobilité pour le nouveau millénaire

### *La SNCB, une entreprise en évolution*

Créée voici 75 ans, sur les voies d'un réseau construit à partir de 1835, la SNCB, forte de son expérience et de son potentiel, poursuit sa transformation en profondeur pour anticiper les changements et répondre aux exigences du nouveau millénaire en matière de mobilité.

Dans une Europe ferroviaire de plus en plus ouverte à la libre concurrence, la SNCB modernise son réseau intérieur et son matériel roulant, construit un important réseau à grande vitesse, accroît les performances de son offre marchandises et exporte son savoir-faire par le biais de ses filiales hautement spécialisées.

La SNCB est aujourd'hui le principal employeur et investisseur du pays. Elle joue un rôle prépondérant dans l'économie nationale. Entreprise publique ayant l'Etat pour principal actionnaire (à 99,8%), la SNCB s'est profondément restructurée en 1998 afin de préparer cette ère nouvelle qu'a annoncée la directive européenne 91/440. Celle-ci prévoit la scission, à tout le moins comptable, de l'exploitation et de l'infrastructure afin de préparer la libre concurrence.

La SNCB est aujourd'hui subdivisée en Centres d'Activités ou de Services. Composés de différentes unités, ils assument leurs responsabilités budgétaires et travaillent sous la conduite du Comité de Direction, lequel est assisté dans sa tâche par les Unités Centrales de Coordination et les Directeurs de District.

Exploitant chaque jour, sur ses quelque 3400 kilomètres de lignes, un important réseau voyageurs, la SNCB achemine également des marchandises entre les ports, les grands bassins industriels du pays et les autres pays européens. Le port d'Anvers à lui seul compte ainsi pas moins de 1000 kilomètres de rails.

### *Innovations et investissements*

La SNCB n'a de cesse de recourir aux technologies les plus modernes et les plus novatrices pour accroître le rendement et la fiabilité de ses équipements.



Au travers de ses plans décennaux, elle investit massivement afin de renouveler ses infrastructures, ses bâtiments et son matériel roulant, et d'améliorer ainsi la qualité des services offerts.

Chaque jour, la SNCB s'acquitte de la mission qui lui est confiée par les pouvoirs publics : offrir à un maximum de personnes la possibilité de se déplacer en train en Belgique. Un contrat de gestion conclu entre l'Etat et la SNCB définit les lignes directrices des missions de service public assumées par cette dernière.

Pour proposer un service à haute valeur ajoutée, la SNCB a, depuis dix ans, engagé d'importants investissements dans l'achat de nouveau matériel roulant. Ces dernières années, les voitures 11, automotrices AM96, locomotives de type 13 et autres autorails diesel doubles de la série 41 ont ainsi fait leur apparition sur le réseau et de nouvelles voitures double étage sont attendues dans les années qui viennent. Des acquisitions qui vont de pair avec la modernisation systématique du parc existant.

### **Des réponses aux problèmes de mobilité**

Pour répondre aux nouveaux défis en matière de mobilité, la SNCB prévoit aujourd'hui de porter la vitesse d'exploitation de certaines lignes à 160 voire 200 km/h. Elle examine aussi la création d'un Réseau Express Régional autour de Bruxelles, en concertation avec les autorités fédérales, régionales et les sociétés de transport public concernées.

Les gares font aussi l'objet d'une importante modernisation. Elles sont ainsi transformées, agrandies, restaurées ou reconstruites avec le souci de l'intégration des divers modes de transport.

Depuis 1993, la SNCB construit au coeur de l'Europe un réseau à grande vitesse qui a vu circuler ses premiers trains à grande vitesse dès 1997. Thalys, Eurostar et les TGV Bruxelles-France proposent aujourd'hui la meilleure offre de transport en matière de trains internationaux à destination de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et des Pays-Bas. En 2005, cette grande entreprise devrait être achevée. Les pays voisins n'auront alors jamais été aussi proches.

En matière de transport de marchandises (conventionnel ou combiné) aussi, la SNCB, par le biais de son secteur fret - B-Cargo -, a fait progresser la vitesse de circulation de ses trains. Elle a ouvert avec ses partenaires français,



luxembourgeois, italiens et espagnols le premier corridor européen de fret : BELIFRET. B-Cargo transporte dans toute l'Europe, de manière économique et écologique, les marchandises issues des ports et des grands bassins industriels belges.

### **Un savoir-faire qui s'exporte**

Mais c'est ABX Logistics, service « messagerie » de la SNCB, qui exporte le plus loin le savoir-faire de la société nationale des chemins de fer belges en matière de transport. Numéro un en Belgique, numéro cinq en Europe et dans le peloton de tête des dix plus importantes sociétés de ce secteur sur le plan mondial, ABX répond à tous les besoins de transport des entreprises dans 29 pays.

La SNCB exporte aussi son savoir-faire multiple par l'entremise de ses diverses filiales. Celles-ci déploient ainsi dans le monde entier leurs activités en génie civil, construction, techniques ferroviaires, architecture, transport de marchandises, voyages en train et financement.

La SNCB emploie aujourd'hui 41 600 personnes, réalise un chiffre d'affaire annuel de 80 milliards de francs (1,983 milliards €) et investit chaque année un peu plus de 35 milliards de francs (868 millions €). En 2000, elle a transporté 140 millions de voyageurs et acheminé quelque 62 millions de tonnes de marchandises en wagons complets. Chaque jour, plus de 3 600 trains circulent sur son réseau et plus de 700 000 voyageurs choisissent le train comme mode de transport.



## Historique des Chemins de fer Belges

C'est en 1835 que le premier train a circulé en Belgique, entre Bruxelles et Malines. Près d'un siècle plus tard, les pouvoirs publics fondent la Société Nationale des Chemins de fer Belges. A l'origine de cette décision, la situation financière de l'Etat et le besoin de rationaliser la gestion du trafic ferroviaire. Au cours de ses 75 ans d'histoire, la SNCB s'est modernisée de manière continue. Les chemins de fer ont, en outre, fortement contribué à une modernisation et une transformation extrêmement rapide de la société.

### Le 19<sup>e</sup> siècle

Les chemins de fer ont connu un 19<sup>e</sup> siècle doré. En 1835, la Belgique est le premier pays du continent européen à ouvrir une ligne ferroviaire, entre Malines et Bruxelles. Dans les années qui suivent, l'Etat et – principalement des sociétés privées – construisent et exploitent nombre de lignes nouvelles. En 1870, l'Etat est propriétaire de quelque 863 km de lignes, tandis que les 39 entreprises privées recensées en exploitent 2.231 km. Conscients des dangers de ce déséquilibre, les pouvoirs publics lancent une grande opération de rachat durant les dernières décennies du 19<sup>e</sup> siècle.

### Le début du 20<sup>e</sup> siècle

En 1912, les chemins de fer de l'Etat possèdent 4.786 km de lignes ferroviaires, tandis qu'il reste à peine 275 km de lignes privées. Lorsqu'éclate la Première Guerre Mondiale, les chemins de fer sont, avec près de 80.000 travailleurs, la plus grande entreprise de Belgique. La Première Guerre Mondiale laisse le réseau partiellement détruit et provoque une période de crise généralisée.



## La constitution de la SNCB

En 1926, les pouvoirs publics fondent la Société Nationale des Chemins de fer Belges. Le gouvernement fait de la SNCB une entreprise autonome. La toute nouvelle entreprise dispose de moyens excédentaires et doit donc, dès sa constitution, entreprendre une réorganisation et une rationalisation. En 1927, l'effectif est déjà passé de 120.000 à un bon 100.000 travailleurs. Au cours des ans, la SNCB doit renouveler et moderniser une grande partie de son infrastructure et de son matériel.

## Changements dans les années '30

Dans les années trente, cela bouge déjà pas mal à la SNCB. Les premières voitures en métal font leur apparition. L'utilisation du système de freinage automatique à air comprimé sur les wagons de marchandises est généralisée. Les 3000 gardes-treins employés par les chemins de fer voient leur emploi disparaître ; la sécurité d'exploitation fait un énorme bond en avant. Les signaux lumineux sont utilisés pour la première fois et la première ligne électrifiée entre en fonction entre Bruxelles et Anvers. Des améliorations techniques permettent de porter la vitesse à 120 km/h sur certaines voies.

La SNCB modifie son appellation en 1938 après la fondation de la SNCF, les Chemins de fer français. Jusque-là, on parlait en effet de la SNCFB. L'utilisation du logo « B » est généralisée la même année.

## La Seconde Guerre Mondiale

Au début de l'invasion allemande, les chemins de fer peuvent encore faire rouler les trains pendant quelques jours. Toutefois, au moment de la capitulation, une grande partie du réseau est détruite et les cheminots se trouvent devant un dilemme : réparer le réseau pour pouvoir ravitailler la population ou provoquer des destructions pour gêner l'occupant.

Les engagements massifs à la SNCB ont épargné à nombre de jeunes le travail obligatoire en Allemagne. A la fin de la guerre 95.000 personnes travaillent à la SNCB. Durant la Deuxième Guerre Mondiale, l'infrastructure ferroviaire et le



## Rénovation, rationalisation et électrification

matériel roulant ont été durement touchés et il faudra de nombreuses années pour réparer les dégâts.

En 1949, la SNCB reprend son programme d'électrification qu'elle continuera à développer. La nouvelle gare de Bruxelles-Midi est également mise en service cette année-là.

Les années '50 placent la SNCB sous le signe de la modernisation et de la rénovation. Le Roi Baudouin inaugure la jonction Nord-Midi le 4 octobre 1952. Et l'électrification se poursuit à un rythme soutenu.

La traction diesel se développe aussi plus que jamais et une grande quantité de nouvelles voitures font leur apparition. La signalisation est renouvelée et améliorée, tandis que l'entretien des voies est de plus en plus confié à des machines. La SNCB commence aussi à supprimer des passages à niveaux et le premier ordinateur fait son entrée dans la société.

En 1956, la SNCB est la première compagnie ferroviaire du continent à introduire les trains auto-couchettes. Elle contribue aussi de manière significative en 1957 au démarrage d'un service international de trains rapides et confortables : le Trans Europ Express.

## Golden Sixties ?

Les dernières voitures en bois disparaissent en 1961 et en 1966, le dernier train à vapeur effectue son ultime parcours entre Ath et Denderleeuw. Le déclin de l'industrie traditionnelle et le succès grandissant du trafic routier sont deux raisons parmi d'autres qui amènent la SNCB à fermer certaines lignes locales et régionales. Le nombre de voyageurs transportés n'a toutefois jamais été aussi élevé dans la période d'après-guerre. On dénombrait pas moins de 276 millions de voyageurs en 1963 (1).

<sup>1</sup> On dénombre aujourd'hui 150 millions. Toutefois, le nombre de voyageurs-kilomètres n'était pas proportionnellement aussi élevé qu'actuellement : il y avait plus de voyageurs mais ceux-ci parcouraient des distances beaucoup plus courtes.



Le conteneur fait son entrée dans le transport de marchandises en 1965. Grâce à lui, une collaboration plus étroite s'instaure avec les ports côtiers. L'infrastructure ferroviaire est sensiblement accrue dans les ports d'Anvers et de Gand. Des wagons adaptés à des types de transports spécifiques sont également développés.

### Rigueur dans les années septante

Les années '70 sont marquées par une crise économique. La SNCB doit différer ses investissements. La part de marché du rail dans le transport de marchandises diminue ; le transport voyageurs tient bon. La SNCB continue à investir mais à un rythme moins soutenu : mécanisation de l'entretien des voies, nouveaux types de wagons de marchandises et poursuite de l'électrification. Chaque année, dans ses rapports annuels, la SNCB attire l'attention sur le fait qu'il lui manque l'argent nécessaire à une indispensable modernisation, une demande réitérée jusque dans les années '80.

### Les années quatre-vingt : la poursuite de la rigueur et des signes de modernisation

Dans les années '80, les choses changent. Les conséquences de la diminution des investissements sont fortement ressenties, mais en 1984, la SNCB lance un nouveau plan de transport énergétique : le plan IC-IR. Les trains rouleront désormais à heure fixe et plus selon un horaire variable. Les chemins de fer continueront à souhaiter une modernisation jusqu'à la fin des années '80. Les pouvoirs publics comprennent aussi que le train a un avenir et qu'il peut constituer une alternative au trafic routier toujours plus problématique. En 1989, un plan d'avenir ambitieux voit le jour : STAR21. L'idée d'un réseau à grande vitesse en Belgique gagne du terrain et, au début de 1990, un plan est approuvé en cette matière. Le train à grande vitesse deviendra un important atout pour le trafic international.



## Les années nonante : la SNCB devient le premier investisseur du pays

Les années '90 débutent sur une note très ambitieuse : la société des chemins de fer reçoit enfin les moyens pour entreprendre la modernisation de son réseau. En 1991, le gouvernement approuve un plan décennal d'investissements qui doit remettre le train au goût du jour.

La métamorphose de Bruxelles-Midi débute afin de permettre à la gare d'accueillir les trains à grande vitesse. Les premiers chantiers de construction des nouvelles lignes à grande vitesse débutent également et, en 1997, la première de celles-ci entre en fonction entre Bruxelles et la frontière française. L'entreprise continue à améliorer sa productivité. L'ancien service des petits colis est réformé fondamentalement et s'appelle désormais ABX. Les structures de la SNCB suivent en 1998. Un nouveau plan décennal d'investissements portant sur 370 milliards de francs (9,17 milliards €) est lancé en 1995. Il fait de la SNCB le plus gros investisseur en Belgique. La SNCB peut enfin offrir à sa clientèle de nouveaux trains : les voitures 111 et les automotrices AM96 offrent un confort jamais vu auparavant. Dans le transport de marchandises aussi la SNCB veut aller de l'avant. L'infrastructure portuaire continue à se développer, tout comme les installations de triage de l'intérieur du pays.

## 2001, l'odyssée du train

Après une histoire mouvementée longue de 75 ans, la SNCB est plus forte que jamais. Le train peut contribuer à solutionner les problèmes de mobilité et d'environnement. Il constitue dans quasi toutes les conditions climatiques un mode de transport rapide, sûr et confortable. L'ère de la grande vitesse a transformé le mythique monstre fumant du 19ème siècle en une machine aérodynamique de haute technologie.

Le voyage ferroviaire vers l'avenir peut débuter.

