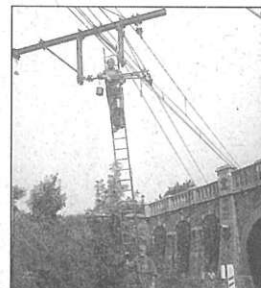
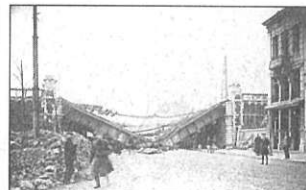


La SNCB de 1926 à 1992

66 ans de continuité et de changement



En 66 ans d'existence, à travers des étapes de progrès, d'aisance, comme de difficultés, voire de drame, les grandes dates sont nombreuses dans l'histoire de la SNCB.

En juillet 1926, la Société est fondée.

Le 5 mai 1935, elle célèbre le centenaire du rail belge en lançant son premier train électrique en service commercial.

Le 10 mai 40, elle entre dans la tourmente avec toute la Belgique.

En juin 52, elle prend possession de la jonction bruxelloise, qui est unique au monde.

Le 1er juin 66, elle met un point final à l'ère de la traction vapeur pour les trains de voyageurs.

En mai 75, alors que la dépression économique l'ébranle déjà, elle annonce son record absolu en trafic de marchandises: 82 millions de tonnes transportées en 1974.

Et en juin 84, elle met en oeuvre IC-IR, un service de trains totalement rénové, sur la base d'une cadence horaire.

Puis le mouvement s'accélère, avec Star 21 et le projet TGV. Dotée d'un statut nouveau, fin 1992, elle entre officiellement dans une sorte de deuxième âge, celui d'une autonomie fortement accrue et d'une démarche plus combative au sein de marchés très concurrentiels.

Il n'y a pas de raccourci saisissant dans l'histoire de la SNCB. Mais de grandes constantes qui l'ont portée comme des courants de fond, dans une ligne de continuité qu'on pourrait voir comme la force tranquille des bâtisseurs de l'avenir du chemin de fer. Constantes humaine, technique, internationale... que nous vous invitons à découvrir en douze tableaux.



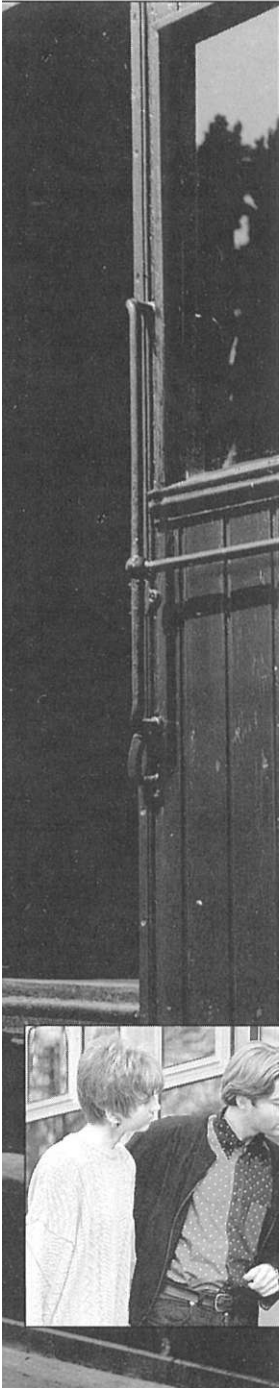
Une société nationale

La Société Nationale des Chemins de fer Belges est fondée en 1926, pour une durée de 75 ans.

Elle a pour mission de gérer le réseau ferroviaire d'une manière commerciale et industrielle dans l'intérêt de l'économie nationale. Elle bénéficie d'un statut public et en même temps d'une certaine autonomie.

Elle hérite de 4.783 kilomètres de lignes, 1.868 gares et points d'arrêt, 4.624 locomotives et d'un effectif de 119.886 agents. D'emblée, elle rationalise les services et, au cours de la première année, met au point, pour le personnel, un système d'assurance maladie exemplaire, dont le pays entier va s'inspirer par la suite.

Elle crée aussi un concept de relations sociales inédit, mettant en place la toute première commission paritaire de l'histoire belge.



Une décennie de progrès

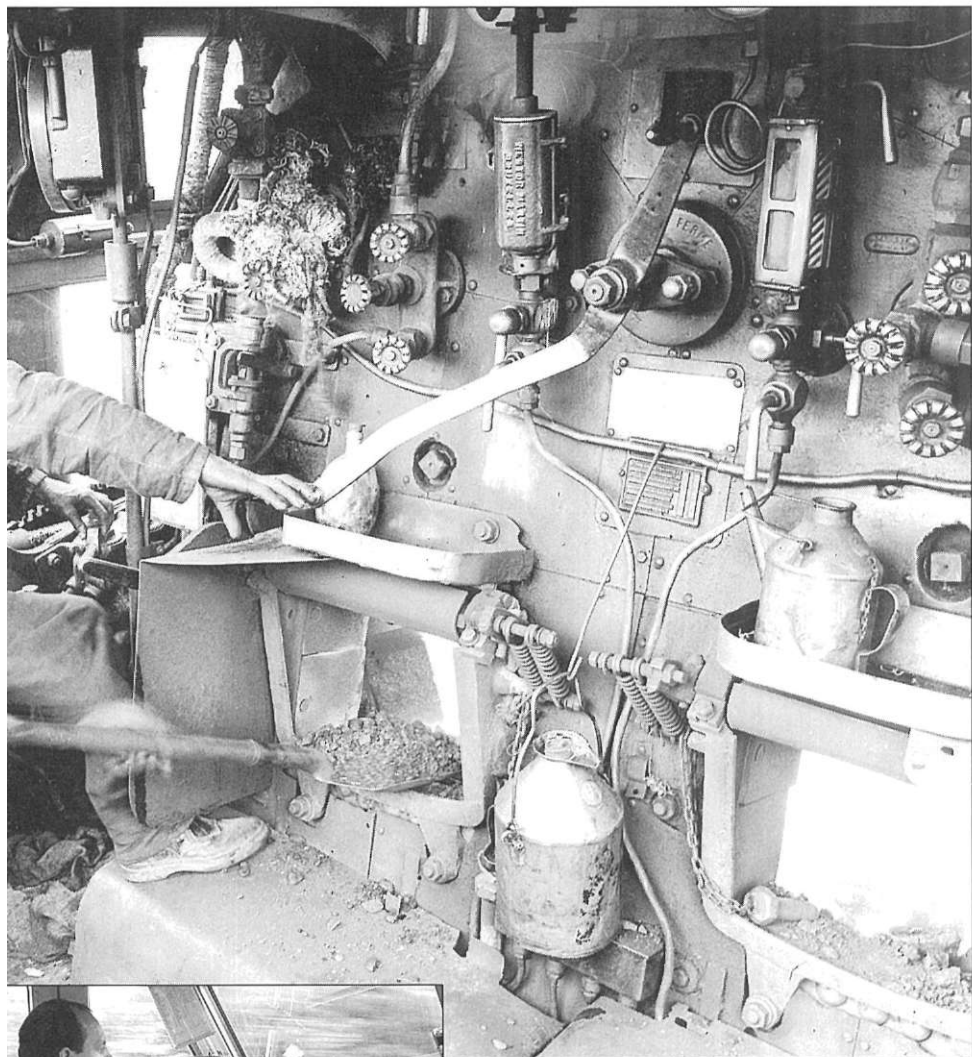
Au cours des années 30, elle va progressivement racheter toutes les concessions privées qui existent encore sur le territoire belge. Les voitures en bois font progressivement place à de solides voitures métalliques, composées de deux à trois grands compartiments, un couloir central et de vastes plateformes d'accès.

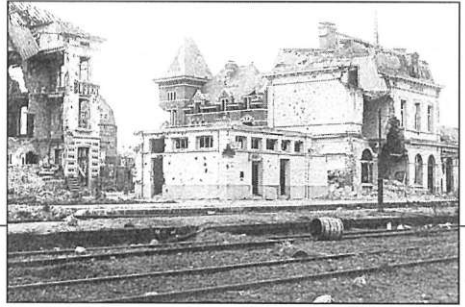
Le "directeur artistique" Henry van de Velde (à qui on attribue aussi le monogramme de la société) crée l'aménagement de ces nouvelles voitures.

Le profil du rail est standardisé et la pose de rails de 27 mètres permet un accroissement de la vitesse.

Le 5 mai 1935, juste 100 ans après l'ouverture de la première ligne entre Bruxelles et Malines, la SNCB inaugure sa première ligne électrifiée sous 3.000 Volts continu, de Bruxelles à Anvers.

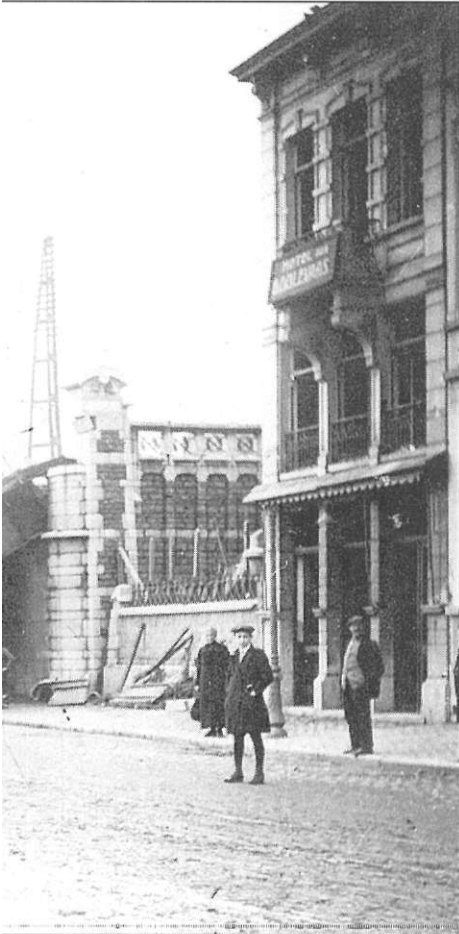






Une période dramatique

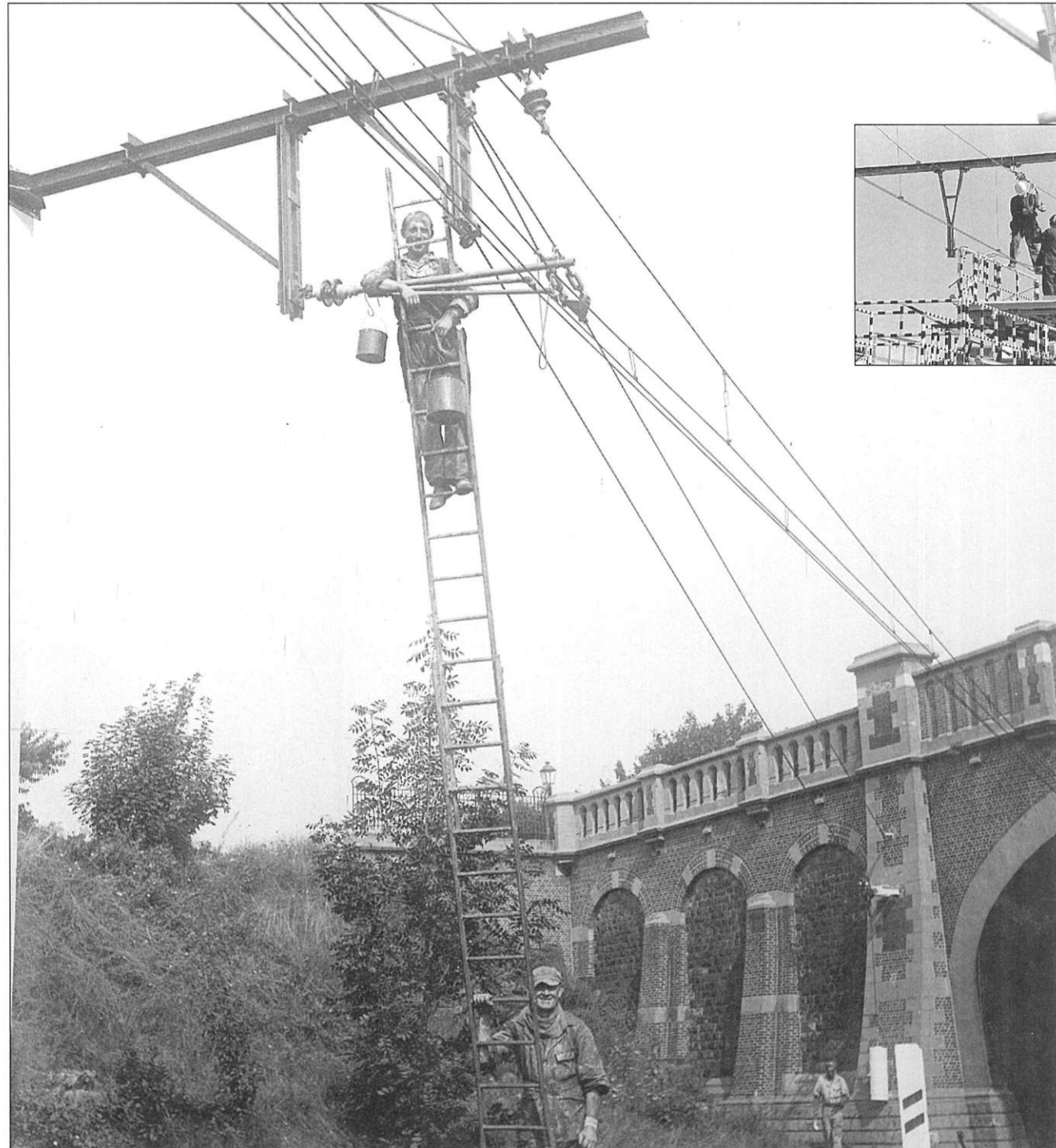
Pendant la seconde guerre mondiale, la SNCB engage beaucoup de jeunes gens qui, de cette manière, échappent au travail obligatoire en Allemagne. Son trafic voyageurs et marchandises diminue fortement pendant toute la durée du conflit. Et le réseau est gravement endommagé, tant par les bombardements que par les actes de sabotage. La reconstruction se fera en deux phases. L'une, immédiate, voit remettre en état les principaux axes de trafic. Ensuite viendra une restauration plus complète. On en profite pour améliorer le réseau. Au lendemain de la libération, les transports militaires et les acheminements de denrées alimentaires, d'animaux, de charbon et de produits dérivés prennent le pas sur le trafic voyageurs. Et l'effectif du personnel est ramené à 91.698 agents.

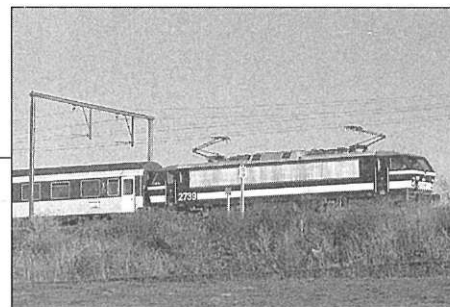


Une ambition raisonnée

Dans les années 50 commence pour la SNCB une période significative d'évolution de l'exploitation ferroviaire. L'accroissement de la productivité passe en tête des objectifs. La société relance, sur la base d'un programme actualisé, les grands travaux d'électrification déjà prévus à la fin des années 30, mais interrompus par le conflit mondial.

Choisissant une source d'énergie plus rationnelle, elle s'avère en conséquence écologiste avant la lettre. En 1952, la jonction Nord-Midi est enfin mise en service. Complètement équipé en 1954, le tunnel parcouru par 6 voies permet d'offrir des trajets directs, sans correspondance en surface, d'Anvers à Charleroi ou de Namur à Gand par exemple.





Un "monopole" battu en brèche

Les "golden sixties" secouent la SNCB.

A l'époque du rock 'n roll, de l'exode vers la campagne et... de l'automobile, le pays se couvre de routes bétonnées (le budget de l'Etat s'en trouve fortement sollicité, au détriment du rail). Le transport aérien fait aussi sa percée.

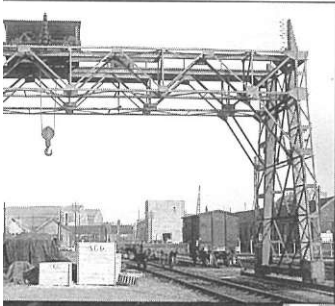
La SNCB, toujours maître du réseau ferroviaire, voit s'éroder son monopole commercial, battu en brèche par la concurrence. Elle réagit notamment en lançant le TEE Bruxelles-Paris, meilleure liaison internationale du continent européen.

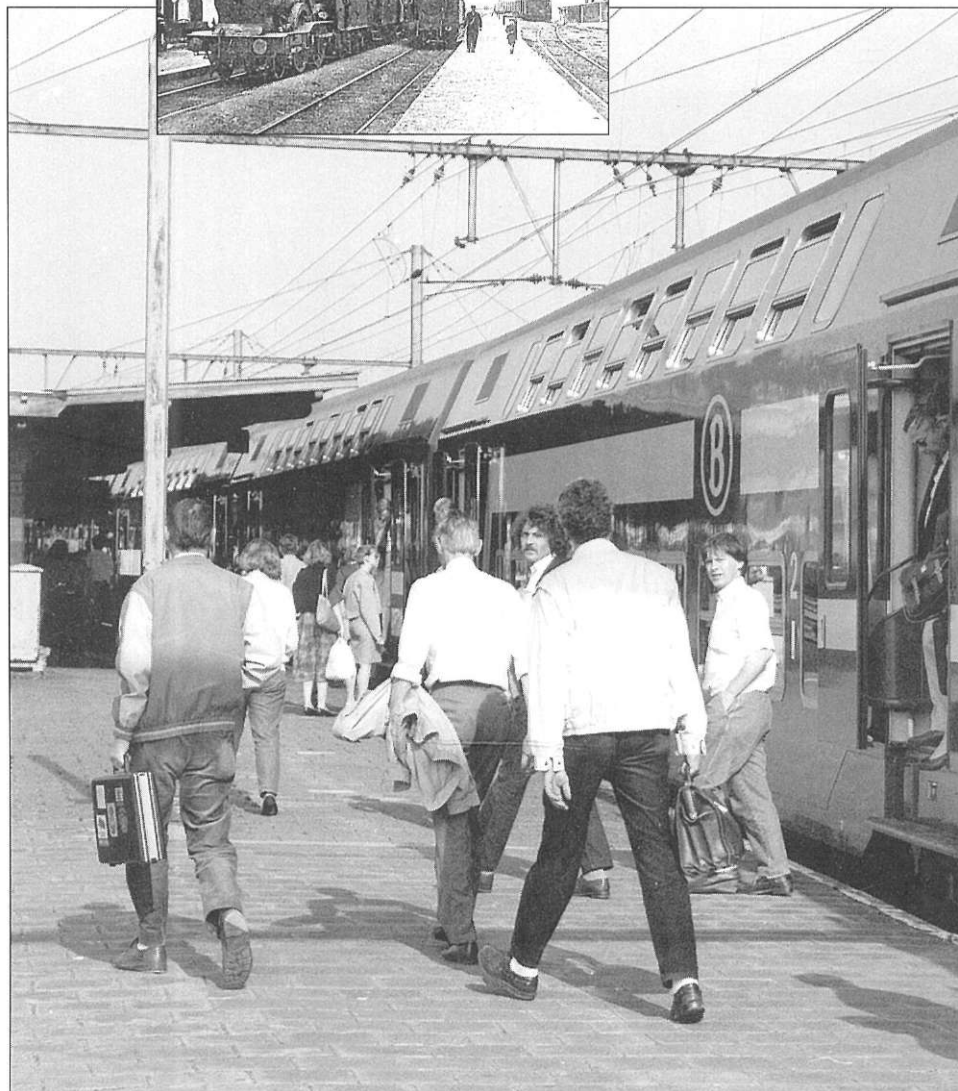
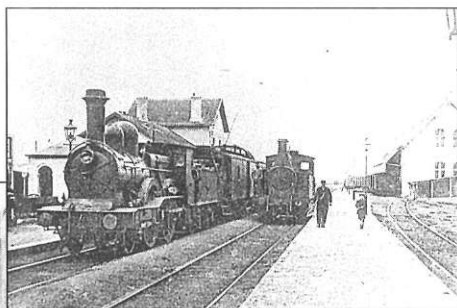
En 1966, les dernières locomotives à vapeur en service voyageurs prennent leur retraite. Ce trafic n'est désormais plus assuré que par des locomotives et autorails diesel, ainsi que des locos et automotrices électriques rapides, sobres et très respectueuses de l'environnement.

Une décennie d'austérité

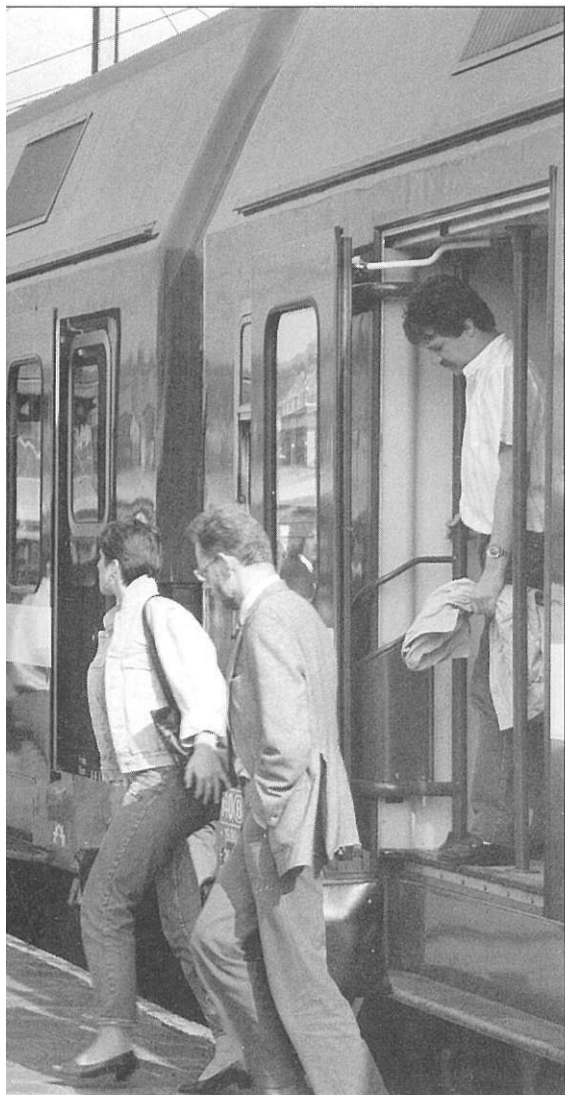
Les années 70 ébranlent la société occidentale et tous les modes de transport: crise pétrolière, tassement du pouvoir d'achat, érosion des finances publiques. La conjoncture plonge à partir de 1975, d'où une diminution des transports de marchandises. Le trafic voyageurs se maintient pourtant. La modernisation se poursuit, mais à un rythme plus lent, dicté par la réduction de la capacité d'investissement. L'entretien de la voie est mécanisé et le parc de wagons à marchandises se diversifie, dans le but d'accroître la performance de l'appareil ferroviaire. L'inflation galopante, l'ascension des taux d'intérêt et la compression des investissements publics plongent la SNCB dans une situation financière très difficile. En dix ans, son endettement atteindra près de dix fois la valeur de son capital initial.







Une stratégie de relance



Les années 80 marquent pour le transport ferroviaire le point de départ d'une profonde réforme. Une stratégie de relance prend corps.

Le 2 octobre 83, la première journée Train-Tram-Bus connaît un énorme succès. Elle amène un vaste public à (re)découvrir les atouts du transport en commun.

Le 3 juin 84, la SNCB lance son service IC-IR. Désormais, le trafic voyageurs est cadencé: départs toutes les heures, chaque fois à la même minute. Les InterCity et InterRégion, entre grands centres, avec plus ou moins d'arrêts intermédiaires, sont complétés par les trains L de desserte locale et les trains P qui renforcent le service aux heures de pointe. Le matériel voyageurs prend "un coup de jeune" (M4, AM80, AM86, I6, I10) et s'habille de bordeaux, avec bandes jaunes de sécurité.

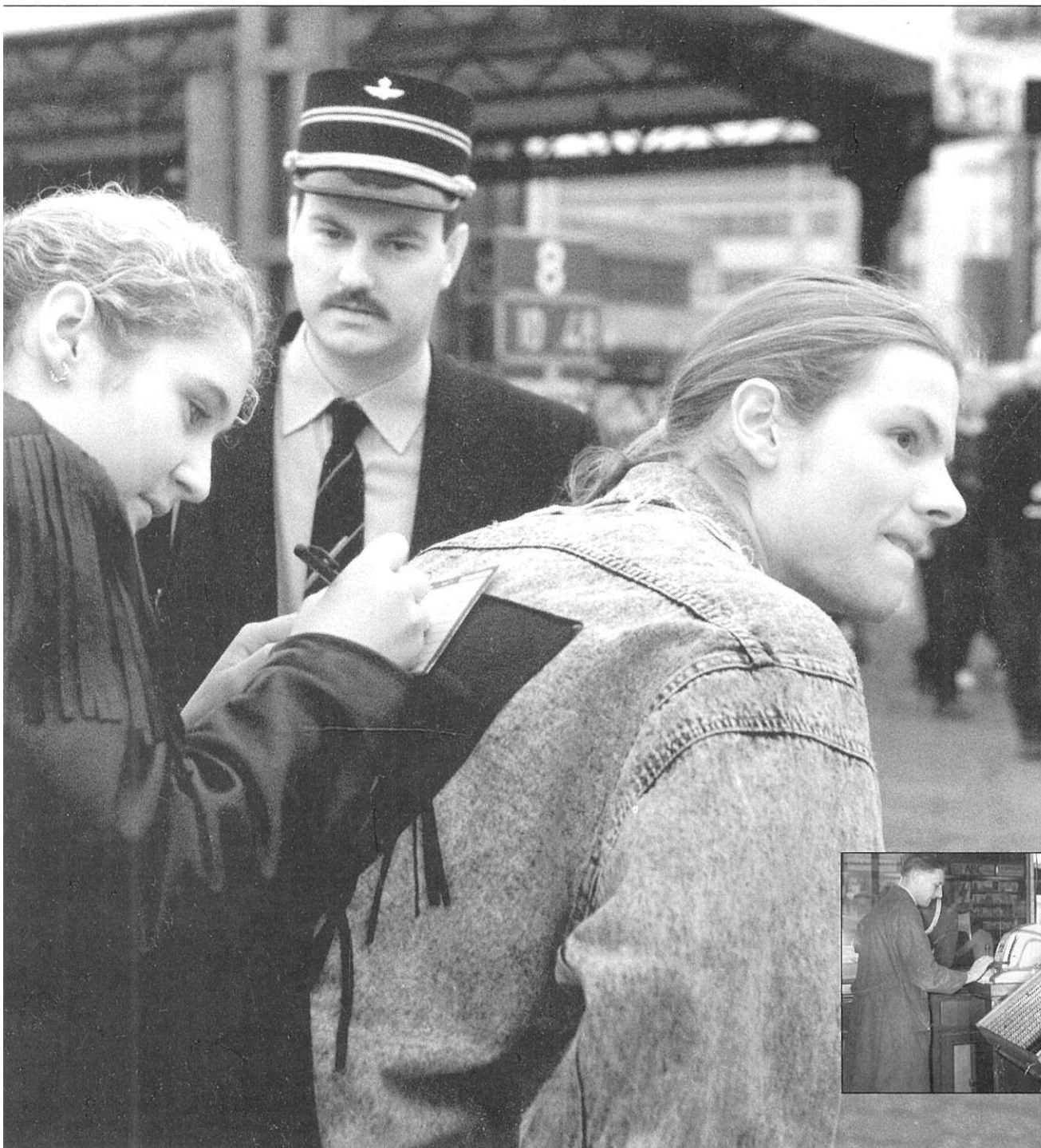
Un plan pour l'avenir

En juin 86, le Plan TOP apporte aussi une réorganisation du transport intérieur de marchandises, basée sur la régularité et la fiabilité. Avec IC-IR, il forme le tremplin d'une ambition plus ample encore. Econome en énergie et en espace, respectueux de l'environnement, particulièrement sûr, "rail" rime de nouveau avec "avenir" pour l'opinion publique et les décideurs

Le Plan STAR 21, rendu public en 1989, trace le profil du chemin de fer du XXIème siècle. Accroissement de la capacité des lignes et de la vitesse. Modernisation sensible du matériel roulant. Redynamisation commerciale englobant une nouvelle approche de la vente et de l'accueil de la clientèle... Star 21 va de pair avec le projet TGV, qui intégrera la Belgique dans le réseau international de grande vitesse ferroviaire.







Une offre plus attrayante

La fin des années 80 voit un renouvellement profond de l'offre voyageurs.

Billet week-end et formules Pass (Go Pass, Multi Pass et Golden Rail-pass) rendent le train plus attrayant pour des catégories de clientèle très ciblées ou des périodes de déplacements déterminées.

La refonte de la gamme d'abonnements (appelés désormais cartes train), accompagnée de mesures fiscales appropriées, met fin à l'érosion du trafic (surtout intérieur) composé pour près de moitié de déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail.

Sans oublier les offres touristiques combinées, les formules économiques liées à des événements culturels ou sportifs, ou les services terminaux, tels les parkings...

Un nouveau statut

En mars 1991, une loi de réforme des entreprises publiques accorde un nouveau statut à la SNCB, de même qu'à la Poste, à la RTT et à la RVA.

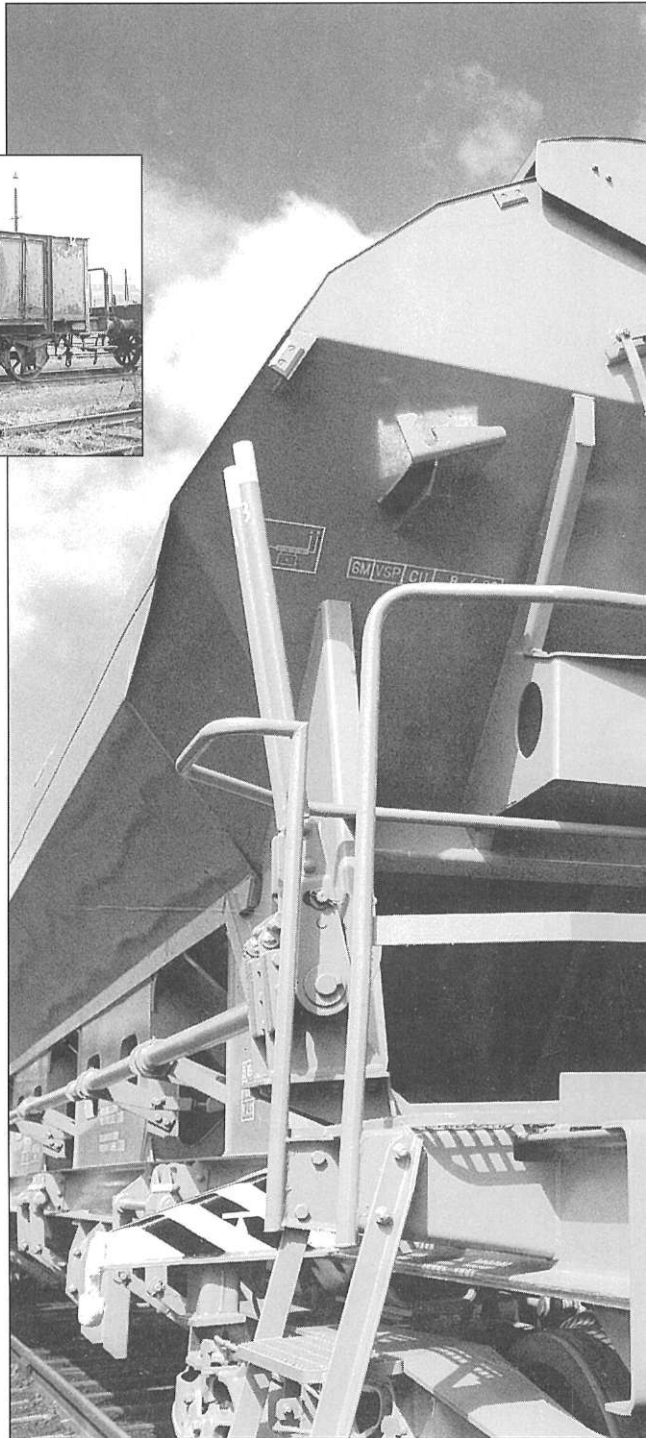
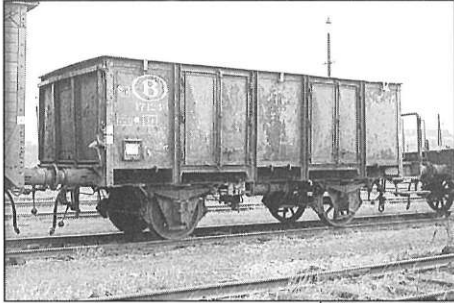
Elle prévoit une autonomie accrue particulièrement dans leurs activités qui ne sont pas considérées de "service public": transports internationaux de voyageurs et transports de marchandises de tous volumes.

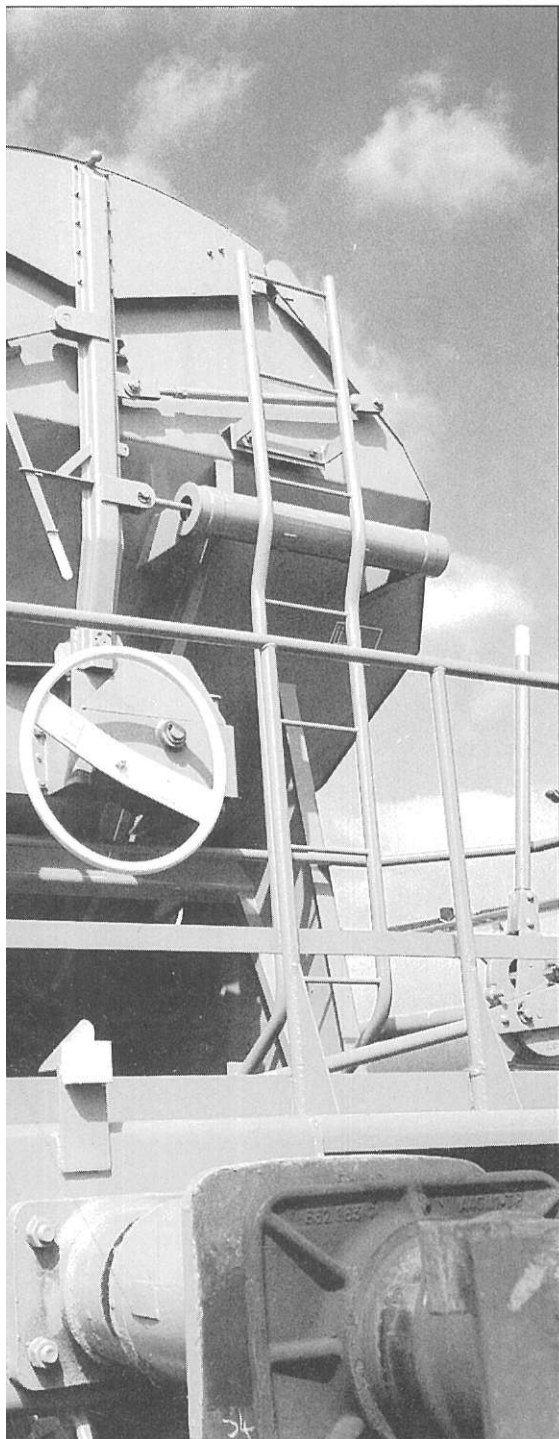
Pour le service public, elle institue la conclusion de contrats de gestion quinquennaux, dans lesquels sont précisés les engagements respectifs de ces entreprises et de l'Etat, en termes de services à prêter et de contributions financières.

Elle ouvre la voie à une gestion plus responsable et mieux adaptée à la pression exercée par le marché. Elle met fin à une vie d'incertitude latente: relations difficiles avec la tutelle, plans d'avenir à très court terme, perspectives financières fluctuantes...









Une combativité accrue

La concurrence croissante - notamment dans le cadre du grand marché européen - et l'évolution rapide des techniques rendaient indispensable cette réforme en profondeur. Les entreprises publiques doivent pouvoir lutter à armes égales avec celles du secteur privé actives sur le même marché.

La SNCB y est prête. Porteuse de grands projets d'avenir, elle manifeste une combativité accrue dans ses créneaux de grande compétitivité. Autrement dit dans ses activités autonomes, le transport de marchandises par wagons complets et techniques intermodales, sous l'appellation B-Cargo, ou encore les messageries, dans une structure redynamisée sous l'étiquette ABX. C'est le nouveau défi que la SNCB entend relever avec succès, 66 ans après sa fondation.

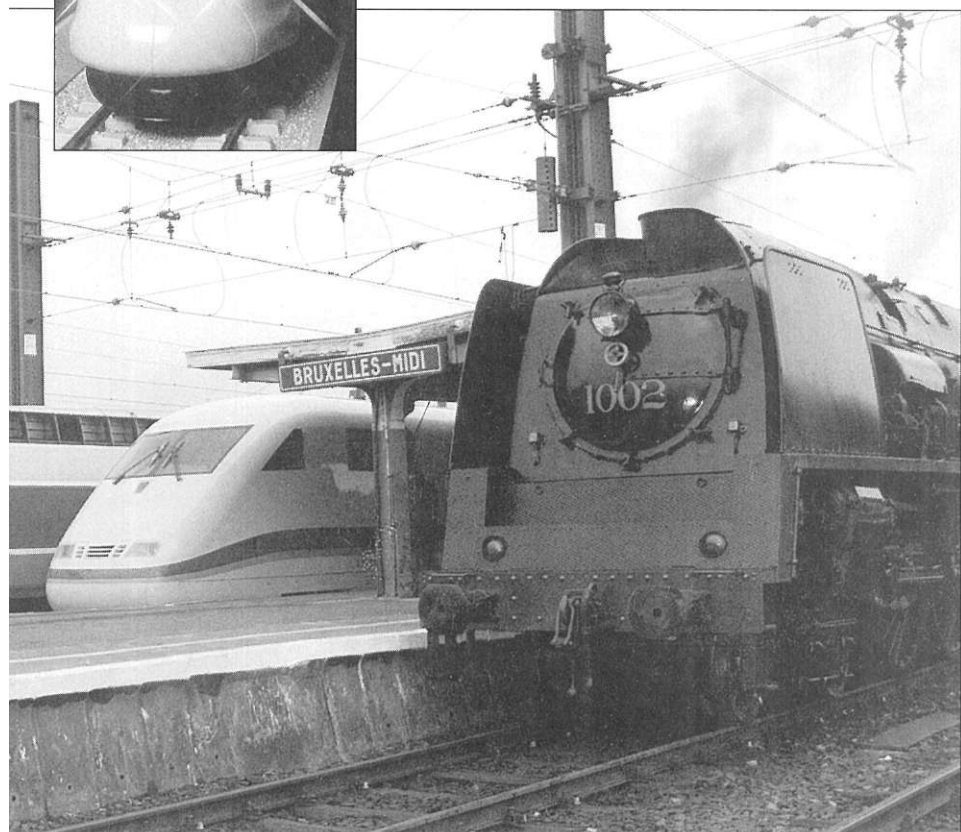
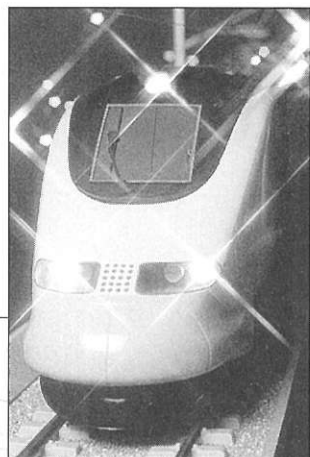
Un deuxième départ

La modernisation du réseau intérieur a démarré dans tout le pays sur la base d'un plan décennal d'investissements qui concrétise les projets formulés dans Star 21.

Le TGV en est aussi au coup d'envoi. Un atelier d'entretien sort de terre. Le gros oeuvre d'un grand terminal est entamé à Bruxelles-Midi. Bientôt, les lignes nouvelles traceront leur sillon et des lignes existantes seront remaniées. D'ici l'an 2000, de coeur de ville à coeur de ville, le TGV sera l'outil très performant dont la SNCB et les voyageurs ont besoin.

C'est un deuxième départ pour l'entreprise ferroviaire belge, dans un monde sans comparaison avec celui de 1926, mais qui, plus que jamais sans doute, a besoin du rail pour gérer la mobilité des personnes et des biens dans le respect de l'homme et de son environnement.





La SNCB en chiffres *

Le réseau	Le trafic
Longueur totale 3.466 km dont 2.291 km électrifiés	Voyageurs
Répartition par vitesse autorisée	Nombre total de trajets en 1991: 145.500.000
140 km/h 658 km	Distance totale parcourue par les voyageurs: 6.770.800.000 km
130 km/h 243 km	Trajet moyen parcouru par un voyageur: 46,5 km
120 km/h 1.144 km	Répartition selon le mode de traction:
de 90 à 100 km/h 693 km	locomotives électriques: 24,8 %
moins de 90 km/h 728 km	automotrices électriques: 64,4 %
Les gares	locomotives diesel: 8,8 %
Le réseau belge compte:	autorails diesel: 2 %
□ 475 gares desservies par du personnel,	Marchandises
□ 207 points d'arrêt, sans personnel,	Volume total transporté: 64.496.700 tonnes
soit 682 installations ouvertes aux voyageurs.	Volume moyen transporté par train: 395 tonnes

* Statistiques couvrant l'année 1991

