

# histoire de l'exploitation aux chemins de fer belges

## deuxième partie

### La période 1926-1940

Afin de pouvoir affronter la concurrence du transport routier, il fallut accroître le rendement des transports par wagons complets. A cette fin, on conçut à la fois un plan de transport et un projet de répartition des wagons.

Les gares de formation ou de triage constituaient les maillons importants dans le cadre de ce plan de transport. Elles se trouvaient disséminées sur tout le réseau et ne formaient pas un ensemble cohérent. Certaines d'entre elles avaient été construites par les sociétés concessionnaires et étaient de ce fait devenues vétustes. C'est pourquoi un programme de modernisation fut élaboré et la zone d'Anvers équipée d'une nouvelle gare de formation. Il s'agissait en réalité d'une double gare de formation : elles étaient implantées en prolongement l'une de l'autre dans un sens de circulation bien défini : arrivée, faisceaux de triage et de formation. La deuxième guerre

mondiale interrompit cependant la poursuite du programme.

Au moment de la reconstruction du réseau ferré dans les années vingt, on constata que la répartition des wagons suivant des courants de trafic permanents présentait des lacunes. Elle était en effet basée sur un comptage journalier et non sur un comptage périodique.

L'instauration d'une méthode graphique devait améliorer considérablement la répartition des wagons, les statistiques relatives à une situation antérieure pouvant d'ailleurs fort bien éclairer la situation présente. Pour l'exécution du plan «courants de trafic vers les gares de concentration» et «courants de trafic au départ des gares de distribution», on disposait des organes suivants :

- *le bureau central répartiteur* : le bureau réglait la répartition entre les groupes, gérait et contrôlait l'ensemble de la répartition;
- *les bureaux répartiteurs* : ces bureaux suivaient au niveau du groupe l'arrivée aux gares de distribution et aux gares ayant un trafic important;

• *les gares de répartition* (quelque 150) répartissaient dans leur zone les diverses gares suivant les règles établies par les bureaux répartiteurs. En dépit de ces efforts, le trafic pour wagons complets régressa de 100 à 61 % entre 1929 et 1938.

Il existait cependant une certaine coordination avec d'autres organismes, comme le service des colis postaux par exemple. Ceux-ci pouvaient être remis dans toute gare ou tout bureau de poste. Si la remise avait lieu avant 13 h, les colis étaient déjà livrés à destination dans les deux jours. Tous les colis postaux étaient acheminés par train vers 32 bureaux de concentration reliés entre eux par des trains de nuit du régime «transports accélérés». Les opérations de triage nécessaires étaient effectuées en cours de route. En raison du grand nombre de colis postaux à traiter, un système de triage mécanique fut créé à Bruxelles Midi.

Le trafic des envois de détail fut lui aussi complètement réorganisé. En effet, on rompit avec la méthode qui consistait à acheminer par l'itinéraire le plus court le wagon



collecteur ayant une destination donnée. En 1934, 14 quais de transbordement furent mis en service à Alost, Anvers, Aix-la-Chapelle, Charleroi, Liège, Hasselt, Courtrai, Louvain, Gand, Mons, Namur, Verviers et deux autres dans l'agglomération bruxelloise. 131 trains collecteurs circulaient quotidiennement à destination de ces quais de déchargement et 131 trains distributeurs étaient formés au départ de ces gares. Entre ces quais de transbordement circulaient en outre 66 trains de relation.

Une des tâches les plus délicates de la route jeune Société fut de maintenir l'offre à un niveau attrayant pour le voyageur, tout en visant un rendement élevé. A partir de 1930, des voitures métalliques furent progressivement utilisées et adaptées au service et au confort qu'elles étaient censées offrir. Un premier modèle d'autorail fut construit pour assurer le service des trains omnibus sur certaines lignes secondaires. Par suite du succès de l'autocar, la vitesse commerciale de ± 35 km/h fut jugée insuffisante sur certaines lignes ; l'Exploitation multiplia le nombre d'arrêts pour les services omnibus et mit en service des trains légers composés d'une locomotive et de deux wagons qui pouvaient atteindre une vitesse commerciale de 50 km/h. Cela ne fut qu'une solution provisoire pour la Société, car une charge d'une tonne par voyageur ne constituait assurément pas la preuve d'une exploitation économique. Voilà pourquoi d'autres types d'autorails furent construits et mis à l'essai, si bien qu'en 1936, les autorails parcouraient 850 km de lignes, tant principales que secondaires. A titre d'exemple, une rame diesel circulait depuis 1934 sur la nouvelle ligne entre Bruxelles Midi et Gand Saint-Pierre et pouvait atteindre une vitesse maximale de 150 km/h. La vitesse commerciale s'élevait à 115 km/h.

Afin de simplifier les problèmes de correspondances et d'horaires sur les lignes secondaires, l'Exploitation avait tout intérêt à instaurer un horaire fixe sur les lignes principales. Un caractère de permanence n'était cependant acceptable que si l'horaire dans son

ensemble donnait satisfaction à la clientèle. En 1937, un service fluide fut mis en place sur toutes les lignes transitant par Bruxelles, avec pour objectif une vitesse commerciale aussi élevée que possible.

N'oublions pas qu'entre-temps, en 1935, la première ligne électrifiée fut inaugurée entre Bruxelles Nord et Anvers Central. Dans une première phase, seuls des trains directs circulèrent entre Bruxelles et Malines. Peu de temps après, ce service fut prolongé jusqu'à Anvers. Ce n'est qu'en 1939 que des points d'arrêt intermédiaires furent aménagés et qu'outre les trains directs, les trains omnibus purent circuler sur la ligne électrifiée. Le matériel était conçu pour une vitesse maximale de 120 km/h ; le parcours de bout en bout avec arrêt à Malines s'effectuait en 31 minutes.

### La deuxième guerre mondiale 1940-1945

Malgré la destruction de nombreux ouvrages d'art au cours de la retraite de l'armée belge en 1940, l'occupant effectua rapidement des réparations provisoires, de telle sorte que la restauration du trafic ferroviaire sur le réseau fut rendue possible en août 1940. Le trajet Charleroi – Quartier Léopold durait 2 h ; le parcours Bruxelles Nord-Ostende nécessitait 3 heures et 10 minutes.

En automne 1944, à la suite des nombreux bombardements, la SNCB se trouva plongée dans une situation chaotique, d'autant plus que l'occupant s'était emparé d'une grande partie du matériel au cours de sa retraite. Sur un total de 4 856 km de lignes, seuls 2 916 km étaient utilisables. Le parc des locomotives avait été réduit à 736 locomotives de ligne et à 216 locomotives de manœuvre. Mais la SNCB mit immédiatement tout en œuvre pour pouvoir assurer les transports militaires à la fin de la guerre. En janvier 1945, une moyenne de 3 000 wagons étaient quotidiennement acheminés pour le compte des alliés, un chiffre qui augmenta de mois en mois pour atteindre 6 000 wagons par jour. Un des premiers objectifs fut la réintroduction des trains de mineurs ; 58 d'entre eux roulaient

déjà quotidiennement en novembre 44, le reste du trafic voyageurs étant limité au strict minimum. Des 2 222 km de lignes équipées de dispatching, 1 722 étaient détruits.

### La période d'après-guerre

Fin 1945, 1 561 km de lignes étaient à nouveau équipés de dispatching, les ouvrages d'art détruits étaient réparés et livrés à la circulation au moins à voie unique pour 91 % d'entre eux.

En 1946, la SNCB pouvait disposer d'un effectif de 2 380 locomotives de ligne, de 645 locomotives de manœuvre et d'environ 81 000 wagons, dont 30 000 étrangers.

Les divers secteurs des transports s'efforcèrent par tous les moyens d'atteindre le plus rapidement possible des performances d'un niveau appréciable, ce qui revient à dire qu'une coordination des transports s'imposait non seulement à long, mais aussi à moyen terme. Les phases intermédiaires de ce planning devaient permettre une adaptation à l'évolution et aux besoins réels.

Le programme d'électrification présenté par l'Exploitation fut étudié en profondeur par la Commission nationale pour l'électrification des chemins de fer. Il comprenait environ 1 500 km de lignes et sa mise en œuvre devait coïncider parallèlement avec la reconstruction définitive du réseau.

Il avait été également tenu compte de l'achèvement de la jonction Nord-Midi. La mise en service de cette liaison à 6 voies permettait à l'Exploitation de refondre les horaires selon les principes suivants :

- les trains à destination de Bruxelles empruntent la jonction Nord-Midi et poursuivent leur parcours au-delà des gares de tête de la jonction ; ou encore
- deux relations sont jumelées (p.ex. L 25 avec L 124, L 36 avec L 50 ou L 96 ect.), ce qui autorise un usage plus rationnel du matériel roulant.

A la suite du déclin industriel de certaines régions, le trafic ferroviaire se concentra de plus en plus sur Bruxelles, à tel point que le seuil de

saturation fut déjà atteint aux heures de pointe au cours des années septante.

En trafic marchandises, le nombre de gares de formation fut réduit de moitié par rapport à celui d'avant-guerre. Certaines gares de formation furent modernisées lors de leur reconstruction et le triage s'effectua à l'aide de freins de voie mécaniques. C'est ainsi que Courtrai, Monceau et Stockem furent équipés de pareilles installations, alors que Merelbeke conservait sa disposition des années 20.

Le trafic international exploité par la concurrence était loin d'être organisé de manière rationnelle. Les règles RIV relatives à l'emploi d'un wagon sur un autre réseau aboutirent aux constatations suivantes :

- chaque réseau gérait son parc de manière autonome ;
- étant donné l'hétérogénéité du parc de wagons des divers réseaux, un wagon ne pouvait pas – ou pas de façon suffisamment efficace – être utilisé par les expéditeurs d'un autre réseau.

C'est pourquoi la direction E, en collaboration avec la direction M, suivit l'expérience tentée par la DB et la SNCF. En mars 1953, la SNCB adhéra également à la communauté EUROP qui visait à l'exploitation commune de certaines catégories de wagons avec les CFL, les CFF, la DB, les DSB, les FS, les NS, les ÖBB et la SNCF. Cette exploitation était basée sur un contrôle global ; le maintien du parc de chaque réseau était assuré par une compensation numériquement adaptée. Pour cela, il fallait que sur chaque réseau soient représentés un nombre suffisant de wagons aux caractéristiques techniques et commerciales communes. En fait, il s'agissait surtout de wagons couverts et de wagons-tombereaux dont le rôle alla en diminuant au fur et à mesure des années. Après de nombreuses études, on en arriva en 1972 à une nouvelle version : la Communauté d'exploitation de wagons EUROP 2 qui permit d'inclure dans la communauté diverses autres catégories de wagons. Dans le cadre de cette convention, la

compensation absolue immédiate est absolument impossible, étant donné que certains réseaux ne possèdent même pas certains nouveaux types de wagons. L'ensemble du système inclut une banalisation des wagons, une compensation en nombre et un règlement global de la redevance. Depuis 1977, la SNCB gère la Communauté d'exploitation des wagons EUROP. Le bureau de répartition journalière se trouve à Bruxelles ; la direction E possède un bureau qui, en collaboration avec la direction M, examine toutes les propositions et études et les porte à la connaissance de la commission EUROP. Sur un total de 850 000 wagons appartenant aux réseaux membres, 330 000 environ sont la propriété de ladite communauté EUROP.

Le trafic des envois de détail a connu lui aussi une rationalisation. On ramena à 47 le nombre de centres où les envois sont traités. C'est au départ de ces centres que des camions desservent la majorité des communes.

A partir des années cinquante, il devint évident que la SNCB ne pouvait plus maintenir en service de façon économique le réseau d'avant-guerre qui atteignait les 4 900 km de longueur. La direction de l'Exploitation proposa un programme d'ensemble portant sur :

- la suppression des trains de voyageurs avec remplacement par des services d'autobus de substitution et la suppression de certains points d'arrêt sur les lignes voyageurs, d'une part ;
- l'établissement de bilans en vue de parvenir à une desserte efficace des cours à marchandises, principalement sur les lignes où le trafic voyageurs avait déjà été supprimé, d'autre part. Par la même occasion, des études devaient être réalisées en vue d'une simplification des installations de gare (bâtiments, voies, ponts à bascule, rampes de chargement fixes, grues...). Entre 1952 et 1970, la longueur des lignes exploitées fut ramenée de 4 913 à 4 165 km.

Une réorganisation des dispatchings régionaux fut réalisée au début des

années soixante-dix : une scission fut opérée entre les régulateurs ou dispatchers de ligne et les agents de la direction quant aux moyens de traction des trains de marchandises exceptionnels et en 1967, la gestion centralisée du trafic marchandises (GCTM) fut mise en place au niveau du dispatching central.

«SNCB-Colis» fut créé en 1966 ; il s'agit d'une gestion commune du trafic de détail par les directions Commerciale et de l'Exploitation. Entre 1963 et 1968, 17 centres de transport routier furent supprimés. Par contre, les engins de manutention furent modernisés dans les entrepôts ; certains de ceux-ci furent équipés d'un système de chaîne sans fin pour le déplacement des tricycles. De nouveaux entrepôts furent également mis en service.

Le «boom» économique des années soixante procura à la SNCB un accroissement des trafics voyageurs et marchandises. Bien que le trafic voyageurs fût en régression à partir de 1968, la part de trafic à destination ou en provenance de Bruxelles connut une augmentation constante de 2 %. Le trafic marchandises continua à suivre la conjoncture économique jusqu'à l'année record de 1974 avec 80 millions de tonnes-marchandises.

La direction de l'Exploitation fut à la base du premier plan décennal qui fut approuvé par le Conseil d'administration en 1970. Il comprenait notamment :

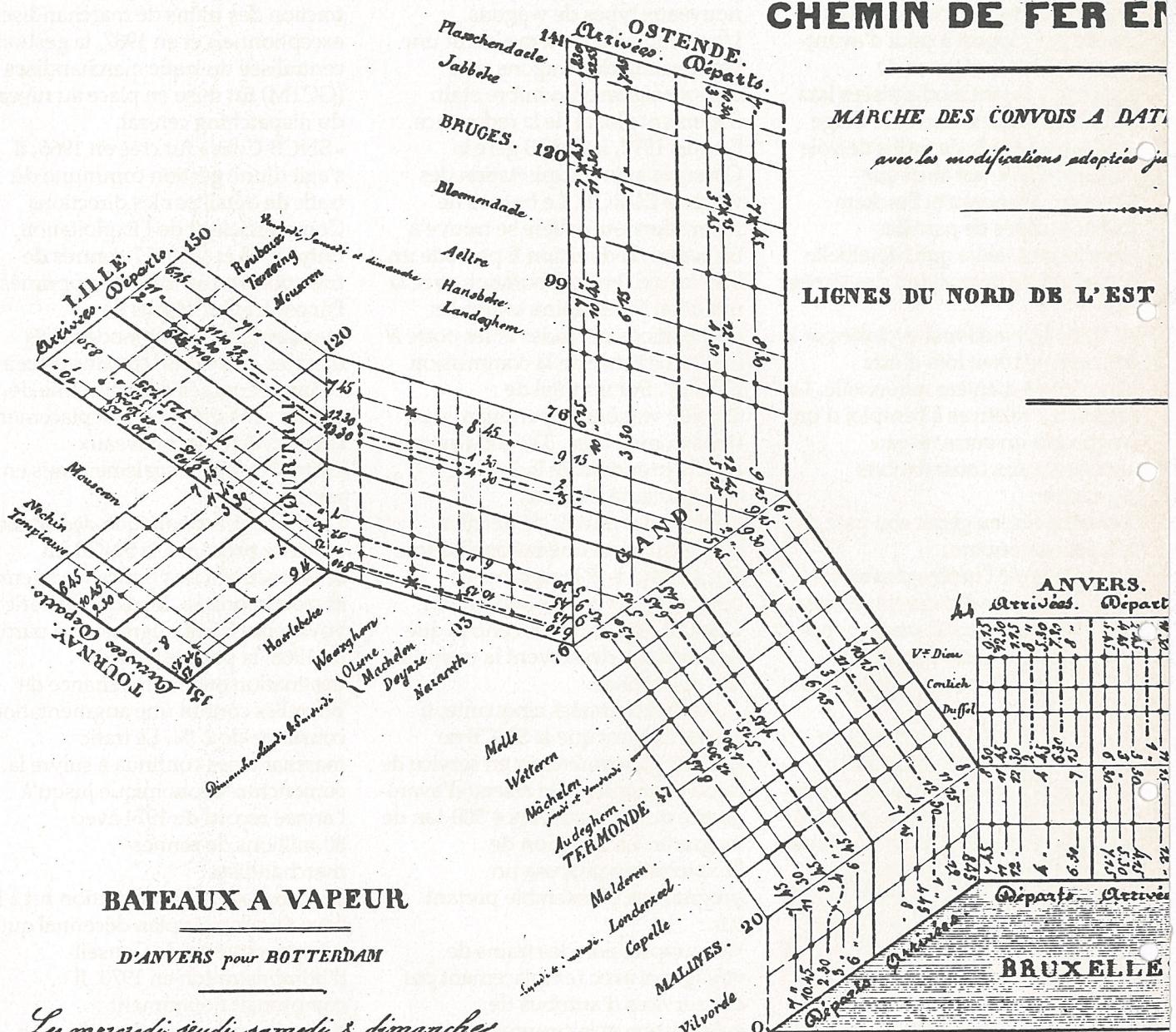
- un programme d'électrification complémentaire ;
- des travaux d'amélioration pour la desserte des grandes agglomérations ;
- la modernisation de gares de formation ;
- des équipements dans les centres industriels et les zones portuaires ;
- des terminaux pour conteneurs ;
- des gares d'autobus ;
- des commodités dans les gares.

Les moyens financiers et techniques en vue de la réalisation immédiate de ce plan n'étaient toutefois pas disponibles au début des années 70, si bien que l'ensemble du plan connut un sérieux retard dans son application.

## CHEMIN DE FER EN

MARCHE DES CONVOIS A DATE  
avec les modifications adoptées je

### LIGNES DU NORD DE L'EST



### BATEAUX A VAPEUR

D'ANVERS pour ROTTERDAM

Les mercredi, jeudi, samedi & dimanches

D'ANVERS pour FLESSINGUE

Les lundi, mercredi & samedi à 9 h.  
30 minutes du matin.

D'ANVERS pour LONDRES

1<sup>o</sup> L'ANTWERPEN : (Bateau à Vapeur Belge.)  
tous les mercredis à l'heure de renvoi

2<sup>o</sup> LE WILBERFORCE : (Bateau à Vapeur Anglais)  
tous les dimanches à l'heure de renvoi.

Les heures indiquées pour les stations de passage doivent s'y trouver de 10 à 20

### SIGNE S:

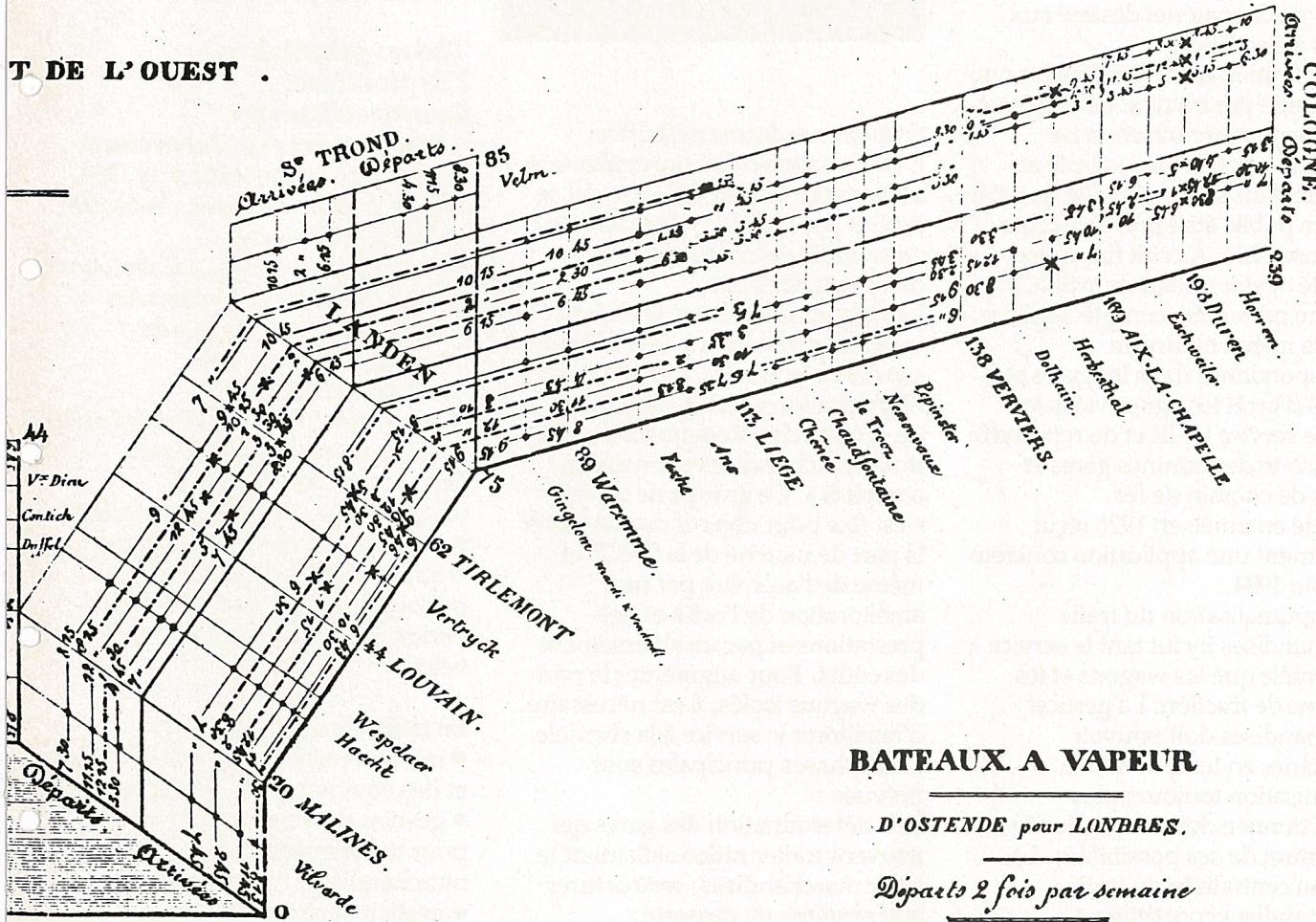
Convois de  
id.  
Points de  
Haltes aux

## EXPLOITATION.

DU 21 OCTOBRE 1843.

au 20 Décembre 1843.

### T DE L'OUEST.



age n'étant qu'approximatives  
minutes plus-tôt.

voyageurs.  
marchandises.  
voisement.  
stations intermédiaires.

### BATEAUX A VAPEUR

D'OSTENDE pour LONBRES.

Départs 2 fois par semaine

Les jours et heures sont indiqués dans les Bureaux  
des Stations

D'OSTENDE pour DOUVRES

### MALLES ANGLAISES

Le dimanche, mercredi, vendredi le samedi, entre 8  
et 9<sup>h</sup> du matin, après l'arrivée du courrier.

Le chemin de Fer de Londres à Douvres est ouvert jusqu'à Folkestone; les bateaux à vapeur d'Ostende arrivent à Douvres à temps pour que les voyageurs, transportés en omnibus à Folkestone puissent prendre ce dernier convoi et arriver à Londres le même jour.

L'Exploitation s'efforça avant tout d'adapter son produit à la demande de la clientèle sur une base plus scientifique. Un modèle économétrique fut élaboré pour le trafic voyageurs, il devait apporter une réponse à des questions telles que :

- la nécessité de travaux d'infrastructure destinés à accroître la vitesse et la capacité d'une ligne;
- la nécessité d'ouverture ou de fermeture de points d'arrêt;
- le type de matériel destiné aux lignes à électrifier;
- la définition du critère limite pour la desserte par train ou par autobus.

Ce plan de réorganisation ne pouvait toutefois être accepté et exécuté dans son intégralité que si le service public était préservé dans son ensemble. A cette fin, notre Société devait s'attacher la SNCV comme partenaire complémentaire, afin de mieux mettre en correspondance dans les gares et points d'arrêt les lignes vicinales avec le service IC-IR et de reprendre la desserte de certaines gares et lignes de chemin de fer.

L'étude entamée en 1976 reçut finalement une application concrète le 3 juin 1984.

Une optimisation du trafic marchandises inclut tant le service à la clientèle que les wagons et les moyens de traction. La gestion marchandises doit pouvoir s'effectuer en temps réel. La mécanisation toujours plus perfectionnée doit être exploitée au maximum de ses possibilités. La gestion centralisée du trafic marchandises constitue un ensemble gigantesque. Elle comprend :

- la programmation de l'établissement et de la tenue à jour des horaires;
  - le décompte global clients;
  - le décompte RIV/EUROP;
  - la répartition du matériel vide;
  - la confection et la production de la liste des wagons et du bulletin de freinage;
  - la préparation du travail dans les gares de formation;
  - le suivi des wagons et les informations à la clientèle.
- Cette gestion centralisée est déjà partiellement mise en œuvre; pour le reste, le dossier usagers existe



déjà dans sa forme définitive. L'Exploitation collabore également au système « HERMES », ce qui se traduit par l'échange des données entre ordinateurs centraux des différents réseaux.

La recherche de la rentabilité du trafic marchandises a déjà débouché sur diverses études. La direction de l'Exploitation préside depuis 1981 un groupe de « Réorganisation du trafic marchandises par wagons complets ». Ce groupe de travail s'est fixé pour objectif de conserver la part de marché de la SNCB et même de l'accroître par une amélioration de l'offre et des prestations et par un abaissement des coûts. Pour augmenter la part des wagons isolés, il est nécessaire d'améliorer le service à la clientèle. Trois phases principales sont prévues :

1. la détermination des gares qui peuvent traiter rationnellement le trafic marchandises; restructurer leur système de desserte;
2. l'élaboration d'un nouveau plan de transport, suivant la technique des trains complets d'une part et suivant l'organisation du transport de wagons complets isolés d'autre part;
3. la définition des équipements nécessaires pour les gares et les lignes en vue de l'exécution du plan de transport.

Après discussion avec les conseils économiques régionaux, les diverses études sur la 1<sup>ère</sup> phase ont été approuvées par le Conseil d'administration, si bien que celle-ci est à présent presque achevée. En ce qui concerne la politique de vente, une distinction a été faite entre les

gares-centres, les cours à marchandises autonomes et les cours contractuelles. Compte tenu des critères et des règles fixés pour les trains complets, on s'est attelé à l'élaboration d'un nouveau plan de transport.

Comme le trafic marchandises évolue constamment, les résultats de cette étude ne constituent pas des données définitives; une telle réorganisation postule en effet une réévaluation périodique.

### Tâches prioritaires à l'Exploitation

#### En trafic voyageurs :

- mise au point et parachèvement du plan de réorganisation de 1984, et amélioration du service là où cela se révèle nécessaire;
- approfondissement en collaboration avec la SNCV et la direction des Transports de la politique de complémentarité et des correspondances;
- information train/bus destinée à la clientèle et instauration d'une liaison régulateur (dispatcher)/conducteur d'autobus;
- introduction de voitures à étage;
- mise au point du programme prévu pour les gares d'autobus, parkings et emplacements pour vélos.

#### En trafic marchandises :

- mise au point du plan de transport et des équipements dans les gares;
- gestion des moyens de traction pour trains spéciaux de marchandises;
- gestion centralisée du trafic marchandises.

#### En ce qui concerne la régulation du trafic :

- mise en service d'un prototype de cellule modernisée pour le dispatcher de ligne.

#### Installations :

- modernisation de la gare de formation d'Anvers Nord;
- augmentation de la fluidité du trafic entre Berchem et Anvers Central;
- accroissement de la capacité de la gare voyageurs de Namur.

D. Demonie  
ingénieur en chef