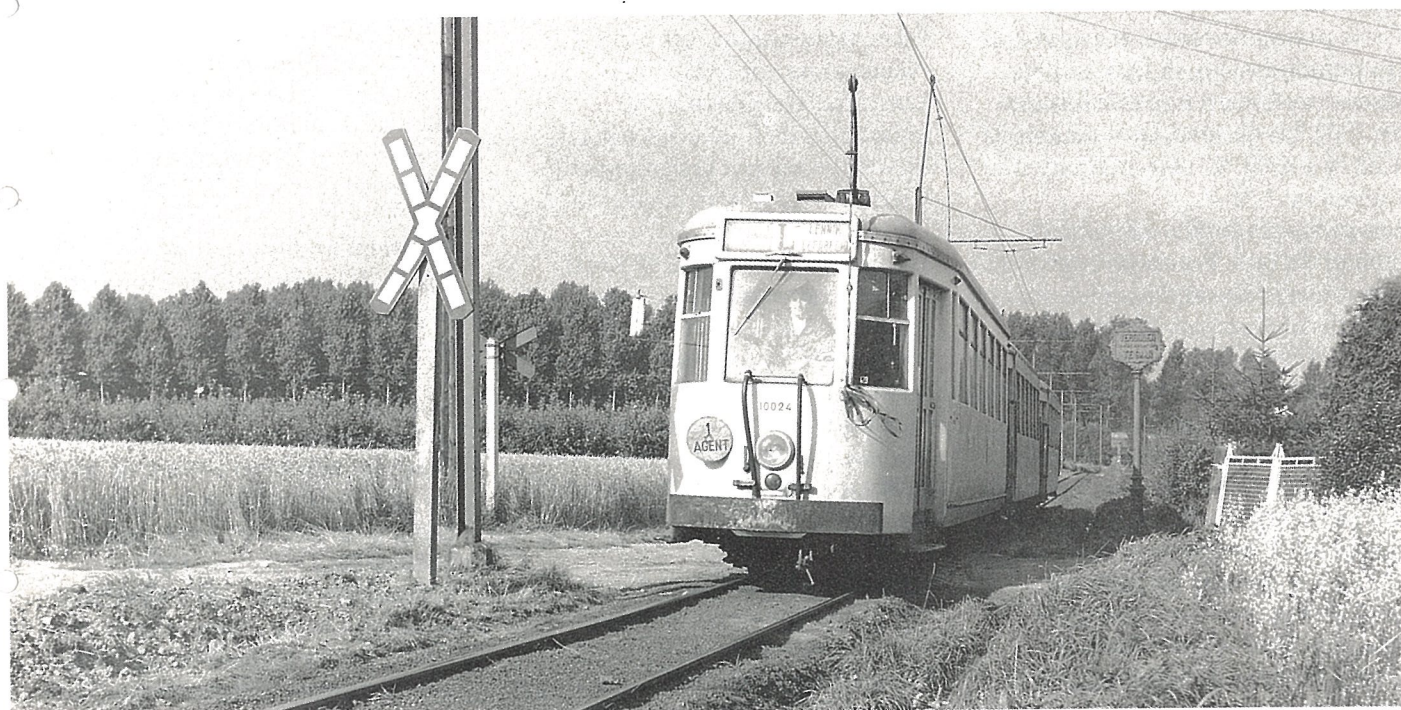


le développement de la société nationale des chemins de fer vicinaux



Train à vapeur (1926)



Partie 2

La Société nationale des chemins de fer vicinaux, créée en vertu de la loi du 28 mai 1884, révisée le 24 juin 1885, (Le Rail, n° 11/85) se mit rapidement au travail.

L'histoire de son développement peut être divisée en trois grandes périodes, séparées chacune par une époque de guerre et de reconstruction :

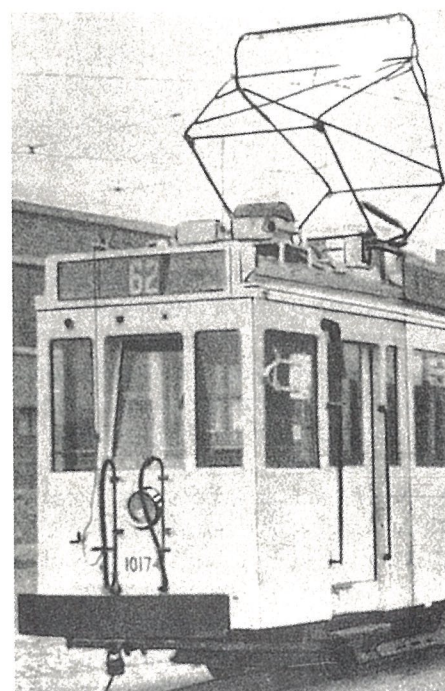
1881 à 1914 : essor des voies ferrées ;

1914 à 1920 : destructions et reconstruction ;

1920 à 1940 : développement de l'électrification ;

1940 à 1945 : destructions et reconstruction ;

1945 à nos jours : essor des lignes d'autobus.



Train électrique (1946)

1885-1914 : essor des voies ferrées

Les dix premières années

Les deux premières lignes, Ostende – Nieuport (20 km) et Anvers – Hoogstraeten (38 km) furent déjà ouvertes à l'exploitation les 15 juillet et 15 août 1885.

Le 31 décembre 1889, après cinq ans de travail, 35 lignes (704 km) étaient en exploitation et 5 autres lignes (104 km) en construction. Cinq ans plus tard, au 31 décembre 1894, après 10 ans d'existence, 62 lignes (1 249 km) étaient en exploitation et 84 autres lignes à l'étude.

Cette première décennie marque donc un puissant essor, et les résultats financiers étaient très satisfaisants : en 1894, les dividendes variaient de 1,14 % à 4,09 %, soit un dividende moyen de 2,90 %.

Les premiers engins de traction étaient du type locomotive-tender, à trois essieux accouplés, d'un poids à vide de 12,5 tonnes. Par la suite, d'autres types furent construits d'un poids de 12,5 à 23,5 tonnes, et même des locomotives du type Garrat, à 6 essieux, de 49,7 tonnes, pour la traction des trains de marchandises. On peut noter, à titre de curiosité, que la ligne de tramway du nord d'Anvers, ouverte en 1887, fut exploitée par traction chevaline jusqu'en 1907 entre Anvers et la Vieille barrière de Merxem (5 km).

Les débuts de l'électrification

L'année 1894 marque les débuts d'un nouveau mode de traction. C'est en effet le 1^{er} octobre 1894 que fut mise en exploitation la première ligne électrifiée de Bruxelles (place Rouppe) à la Petite-Espinette (9,7 km).

Les termes mesurés du rapport de 1894 montrent exactement ce que l'on croyait pouvoir attendre du nouveau mode de traction :

« Celui-ci ne remplace avantageusement la traction à vapeur, sur les chemins de fer vicinaux, que pour les lignes où le trafic à desservir comporte essentiellement un service intensif de voyageurs, c.à.d. réclame des trains de faible poids (une ou deux voitures mais à des départs fréquents). Nous croyons inutile d'insister sur les avantages que présente la traction électrique dans la traversée des agglomérations, par le fait

qu'elle supprime les inconvénients inhérents au fonctionnement des locomotives. »

Le matériel de cette première ligne était composé de 12 trains de 2 voitures, permettant un service tous les quarts d'heure. Les voitures motrices étaient à deux essieux, commandés chacun par un moteur de 20 chevaux (tension 500 volts); les voitures étaient munies d'un éclairage et d'un chauffage électrique.

En raison du coût relativement élevé des installations, il fallait procéder avec prudence, en commençant par les agglomérations urbaines.

Néanmoins, en 1898, la région de La Louvière comptait déjà 20 kilomètres de lignes électrifiées, bientôt suivie par la banlieue de Charleroi (22 km) et la ville de Liège (15 km).

En 1904, il y avait déjà 97 km de voies électrifiées. Ces lignes représentant seulement 3,82 % du réseau ferré, procuraient 20 % des recettes totales. En 1913, le réseau électrique, avec 38 lignes et 400 km, représentait 10 % du réseau total, mais procurait 29,64 % des recettes totales.

Extension du réseau

Ce développement du réseau électrique n'arrêta cependant pas l'extension du réseau à vapeur, qui passa de 62 lignes mesurant 1 249 km en 1894 à 121 lignes, mesurant 3 826 km en 1913.

A la veille de la guerre de 1914-1918, le réseau en exploitation comportait donc 159 lignes, mesurant 4 094 km. L'ensemble du réseau des chemins de fer vicinaux, concédés tant à la SNCV qu'à des sociétés particulières, représentait 190 lignes et environ 4 990 km, tandis que le réseau du grand chemin de fer était de 4 722 km. La Belgique se classait ainsi, au point de vue de ses chemins de fer, en tête de tous les pays, avec une densité de 280 km de voies ferrées par 1 000 kilomètres carrés, alors que la Grande-Bretagne suivait immédiatement avec 120 km par 1 000 kilomètres carrés. Le parc du matériel roulant comportait, pour la traction à vapeur, 751 locomotives, 2 459 voitures et fourgons, et

7 471 wagons; pour la traction électrique, 490 motrices, 465 voitures de remorque et fourgons, et quelques wagons. De 1894 à 1914, on note un changement dans la répartition des capitaux, la part de l'Etat devenant prépondérante :

	Etat	Provinces	Communes	Particuliers
1894	26,9	28,1	41,1	3,9
1914	44,1	27,9	26,8	1,2

Le dividende moyen, qui était de 2,70 % en 1890, de 3,21 % en 1904 était descendu à 2,82 % en 1913. La situation de la SNCV était cependant encore prospère, puisque le Fonds de réserve disposait de plus de 8 millions, et le Fonds de prévision de plus de 5 millions – et il s'agissait de francs-or.

Ecartement des voies

En 1914, le réseau était équipé de la voie métrique (1 m), à l'exception de quelques lignes à l'écartement de 1,067 m (506 km) et à l'écartement normal de 1,435 m (38 km).

L'écartement d'1 m avait été choisi pour des raisons d'économie de frais de premier établissement. (Rapport 1892, p. 5; Rapport 1914-1918, annexe N; Le Rail, n° 11/85).

L'écartement de 1,067 m avait été adopté pour 13 lignes, à cause de leur jonction réalisée ou probable avec les lignes néerlandaises. Trois lignes avaient été construites à l'écartement normal de 1,435 m (du grand chemin de fer) à cause de leur faible longueur et de l'importance des transports à desservir.

Quelques tronçons spéciaux comportaient des voies à 4 rails (double écartement), de façon à permettre la traction par des locomotives à écartement d'1 m, les marchandises étant chargées sur des wagons à écartement de 1 m ou de 1,435 m. Cette solution assez coûteuse, mais évitant des frais de transbordement à la jonction avec le grand chemin de fer, fut adoptée pour quelques cas particuliers de lignes courtes desservant des industries comportant des transports pondéreux importants (carrières, sablières, produits céramiques, – Neufvilles, Comblain-au-Pont, Chimay, Mol) (Rapport 1914-1918, Annexe N, p. LV).

Résultats économiques et sociaux

Au cours des trente années écoulées entre sa création et le début de la guerre de 1914, le chemin de fer vicinal fut un remarquable créateur de richesse, un artisan du développement économique et un facteur de progrès social.

La construction des lignes vicinales a suscité le développement de la bâtisse le long des chaussées suivies par la voie ferrée, ainsi que dans les villages traversés; les terrains vont acquérir une plus-value atteignant parfois 200 % et davantage.

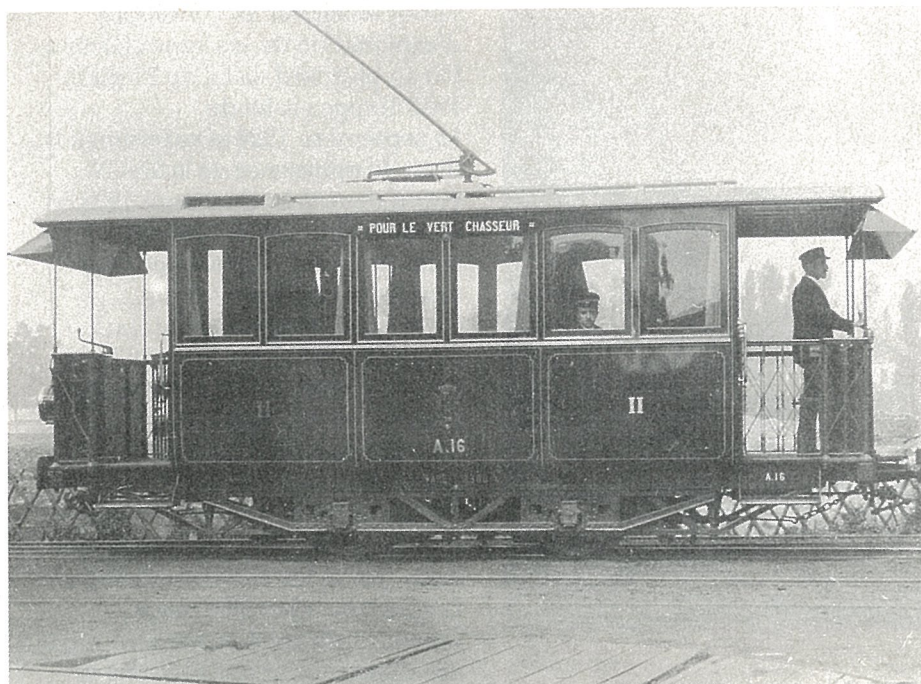
Le transport par chemin de fer vicinal permit le développement de l'agriculture et de l'industrie par le transport rapide et bon marché de produits pondéreux (betteraves sucrières, sable, charbon, chaux, ciments, etc.); le nombre des raccordements privés au réseau vicinal était passé à 513 en 1914. Sur le terrain social, les « vicinaux » ont été un facteur efficace de progrès en permettant, grâce au bas prix des abonnements ouvriers, à la main-d'œuvre d'aller travailler jusqu'à 20 ou 30 kilomètres de leur lieu d'habitation.

1914-1920 : destructions et reconstruction

Dès l'occupation du territoire belge, les autorités allemandes saisirent le réseau des grands chemins de fer, et en réservèrent l'usage aux besoins militaires. D'autre part, à la suite des destructions causées par la guerre et des démolitions et enlèvements de lignes par les autorités d'occupation, le réseau vicinal fut réduit de près de la moitié.

Dès qu'elle fut assurée de l'accord du gouvernement belge en exil, la SNCV s'efforça de reconstituer les services désorganisés et de rassembler le matériel dispersé, afin de permettre les transports nécessaires à la population.

C'est ainsi que furent organisés des trains de voyageurs à longue distance pour réunir les grandes agglomérations, et des transports de charbon des centres houillers vers les villes. L'importance de ces transports est attestée par le fait que, malgré la destruction de la moitié du réseau, le total des recettes – marchandises se maintint presque



au niveau de celui de 1913, et celui des recettes-voyageurs en représentait presque le double. Dès la fin de la guerre, la SNCV entreprit la reconstruction du réseau détruit; ce travail était pratiquement terminé à la fin de 1921.

1920-1940 : développement de l'électrification

Abandon des exploitations affermées

Jusqu'en 1914, la SNCV s'était limitée à la construction des lignes, dont l'exploitation était affermée à des sociétés particulières. Durant la guerre, le coût des matériaux et des salaires avait subi une hausse de 300 à 400 % par rapport à 1914, tandis que les tarifs n'avaient augmenté en moyenne que de 100 %.

La plupart des sociétés d'exploitation profitèrent donc de la loi du 2 octobre 1919, qui permettait la résiliation de certains contrats conclus avant la guerre. Les lignes ainsi abandonnées par les sociétés fermières furent reprises par la SNCV qui en assura elle-même l'exploitation. A la fin de 1922, la Société exploitait directement 3 515 kilomètres, tandis qu'il ne restait plus que 779 km affermés, réduits bientôt à 230 km.

La SNCV profita de cette reprise pour restructurer son organisation interne : les lignes furent groupées par province, avec un chef d'exploitation à la tête de chaque groupe. Cette réorganisation permit une réduction des réserves de matériel et la suppression de petits ateliers.

Développement des lignes électrifiées

Entre 1920 et 1940, le réseau ferré passa de 4 295 à 4 812 km, la longueur des lignes non électrifiées diminua de 3 852 à 3 333 km tandis que les lignes électrifiées enregistraient un développement rapide de 443 km à 1 479 km, soit presque le tiers du réseau ferré total. Les premières motrices à bogies y furent mises en service dès 1927. Pour améliorer le service sur les lignes non électrifiées, la SNCV entreprit dès 1925 l'étude et la construction d'autorails, d'abord à essence, et ensuite, à partir de 1934, à huile lourde (moteurs diesel). Les premiers modèles étaient en fait des autobus transformés, à un seul poste de conduite, avec vérin de retournement.

Dès 1932, les ateliers de la SNCV transformèrent des voitures



remorquées du service à vapeur en automotrices à double poste de conduite, qui permirent d'augmenter la vitesse commerciale d'environ 50 p.c. par rapport aux lignes à vapeur. En 1940, la plupart des lignes non électrifiées étaient équipées d'automotrices pour les services de voyageurs.

Les premières lignes d'autobus

Au lendemain de la guerre 1914-1918, on vit apparaître en diverses régions du pays, des services d'autobus établis par des particuliers. La SNCV se trouva rapidement aux prises avec cette concurrence qui venait enlever la clientèle des « vicinaux ». Enfin, deux lois furent votées en 1924 : celle du 15 septembre 1924 réglementait les services d'autobus ; tandis que celle du 2 août 1924 conférait à la SNCV un droit de préférence pour établir des services d'autobus sur le parcours des lignes vicinales ou pour souder des lignes entre elles. Le législateur voulait éviter que les exploitations particulières « puissent compromettre l'existence ou la vitalité de la SNCV. » Les trois premiers services d'autobus de la SNCV furent mis en exploitation en 1925, sur une longueur de 129 kilomètres. Deux lois du 29 août 1931 permirent à la SNCV l'une, de créer des services de trolleybus, l'autre, d'établir des services d'autobus

« pour améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées ». Un an plus tard, la loi du 21 mars 1932 abrogea la loi du 15 septembre 1924 et supprimait le droit de préférence de la SNCV prévu dans la loi du 2 août 1924, et soumettait la SNCV au droit commun qu'elle établissait pour tous les services d'autobus. Le réseau des lignes d'autobus s'étendit rapidement : en 1939, la SNCV exploitait 3 279 kilomètres, répartis en 161 lignes, dont 35 exploitées en régie et 126 affermées. Deux modes d'exploitation furent mis en pratique : l'exploitation en régie (par la Société elle-même), et l'exploitation par affermage. Lorsque la Société exploite en régie, elle doit acquérir les véhicules et garages nécessaires, et constituer à cet effet un capital dit « fort ». Par contre, si elle confie l'exploitation à des entreprises fermières, qui fournissent le matériel et le personnel, moyennant une redevance, le capital à constituer ne doit couvrir que les frais administratifs de constitution ; de tels services sont appelés « capital réduit ».

1940-1944 : destructions et reconstruction

La guerre, déclenchée le 10 mai 1940, causa d'importants dégâts aux ouvrages d'art et aux équipements de toute nature. Cent soixante-neuf ponts avaient été détruits, un grand nombre de véhicules endommagés et dispersés, plusieurs centaines d'équipements électriques arrachés, bon nombre d'ateliers et de dépôts désorganisés. La reconstruction fut menée avec diligence, de telle façon qu'en moins de 4 mois, la majeure partie des lignes ferrées était rétablie, grâce notamment à la construction de ponts provisoires. Durant l'occupation du territoire belge, les Allemands avaient conçu le projet de transférer en Ukraine un millier de kilomètres de voies ferrées vicinales, avec tout leur matériel d'exploitation. En fait, seulement 71 kilomètres de lignes furent démontées en 1942 ; d'autres tronçons furent démontés en 1943, mais la plupart des matériaux

provenant de ces démolitions n'étaient pas encore expédiés à la fin de la guerre.

La libération rapide du territoire belge, en septembre 1944, entraîna encore la destruction de plusieurs ponts, mais la quasi-totalité des lignes ferrées étaient déjà remises en exploitation régulière fin 1944, lorsque l'offensive de l'Ardenne (16 décembre 1944) entraîna de nouvelles destructions dans la province de Luxembourg. Alors que le réseau des lignes d'autobus de la SNCV représentait plus de 3 000 km en mai 1940, la plupart de celles-ci ne purent reprendre leur exploitation, par ordre de l'autorité occupante ; leur nombre fut réduit à 24 lignes (486 km) dès 1940 et à 20 lignes (473 km) en 1944.

Les impérieux besoins individuels de ravitaillement mettaient beaucoup de nos concitoyens dans l'obligation de se déplacer dans le pays. La pénurie de transports, tant individuels (manque d'essence) que collectifs (suppression d'autobus) les fit affluer vers les lignes ferrées vicinales.

Bien que les tarifs n'avaient subi aucune augmentation de 1940 à 1944, les recettes permirent de distribuer aux pouvoirs publics actionnaires un dividende moyen d'environ 5,50 %.

1945 à nos jours : déclin des lignes ferrées et essor des autobus

La concurrence de la route

Cette période est caractérisée par la concurrence des transports par route : d'une part, le développement du parc des véhicules motorisés individuels, qui priva les transports en commun d'une partie importante de leur clientèle, d'autre part, l'amélioration et la multiplication des autobus, qui provoqua la désaffectation des voyageurs des transports ferroviaires au profit des transports en commun par route ; enfin, l'essor des transports de marchandises par camion, tant pour compte propre que par des entreprises de transport, entraîna une forte diminution et ensuite la suppression des transports de marchandises par la SNCV.



Déclin des lignes ferrées

La concurrence de la route entraîna le déclin progressif des lignes ferrées de la SNCV. Celles-ci avaient atteint leur développement maximum en 1945, avec 4 812 km, dont 3 345 km avec traction à vapeur ou diesel (automotrices et tracteurs) et 1 466 km à traction électrique. Pour améliorer les résultats, la SNCV accéléra la suppression des locomotives à vapeur et leur remplacement par des automotrices pour le transport des voyageurs, et par des tracteurs à moteur diesel, dont certains équipés de moteurs récupérés de tanks américains. Sur les lignes électrifiées apparurent dès 1950 des motrices à bogies de grande capacité, de type PCC, construites en Belgique suivant des prototypes américains; les dernières voitures motrices à deux essieux disparurent de l'exploitation en 1955.

Malgré la motorisation et la modernisation du matériel, les lignes ferrées disparurent peu à peu, pour être remplacées par des lignes d'autobus : de 4 812 km en 1945, on descendit graduellement à 2 206 km en 1955 (1 035 km non électrifiés et 1 171 km électrifiés) pour en arriver à 215 km, tous électrifiés, actuellement.

Suppression du trafic marchandises

Le transport des marchandises représentait 25 % des recettes de la SNCV en 1895, 38 % en 1913, et

encore 15 % en 1938, avec 70 millions de tonnes-kilomètre. A partir de 1945, la régression lente et inéluctable se poursuit : 9,8 % et 79 millions de tonnes-kilomètre en 1945; 4 % et 14 millions de T/km en 1950; 0,9 % et 3,4 millions de T/km en 1960.

La SNCV ferma donc progressivement ses lignes au trafic des marchandises : à partir de 1950, lorsque la SNCB entreprit de constituer des centres routiers pour la prise et la remise à domicile des colis, la SNCV renonça au transport général des colis, au fur et à mesure de l'installation de ces centres routiers; seuls les colis non accompagnés pesant moins de 50 kilos (actuellement 30 kilos) sont encore acceptés dans les trains et autobus, dans la mesure où ils ne gênent pas le transport des voyageurs.

Essor des autobus

Dès 1945, les services d'autobus reprirent l'essor qui avait été interrompu par la guerre. Une exploitation routière se caractérise par une réduction des dépenses; en effet, l'exploitation par autobus requiert moins de personnel, d'une part en raison de la possibilité de charger un seul homme de la conduite du véhicule et de la perception du prix de transport (one-man car) et d'autre part, en raison de l'absence d'installations fixes (voies ferrées, lignes aériennes, sous-stations) réclamant un entretien constant.

L'arrêté-loi du 30 décembre 1946 sur les services d'autobus abroge et remplace la loi du 21 mars 1932, et précise que les itinéraires des services d'autobus établis par la SNCV en vertu de la loi du 29 août 1931 peuvent « être prolongés ou modifiés pour autant qu'il n'en résulte aucune altération du caractère original desdits services. »

Les lignes d'autobus exploitées ou affermées par la SNCV se développèrent rapidement : 4 495 km en 1950, 10 103 km en 1960, 13 296 en 1970 et enfin 342 lignes et 15 099 km en 1976. A côté des services publics d'autobus, il convient de citer les services spéciaux, affectés au

transport d'ouvriers et d'écoliers; ce secteur a pris un développement prodigieux : de 271 lignes avec 12 983 km en 1950, on est arrivé en 1976 à 3 208 lignes avec 65 351 km!

Reprise des autobus de la SNCB

L'année 1977 marque une étape importante dans l'histoire de la SNCV. En effet, en vertu d'une décision du gouvernement, la SNCV a repris le 1^{er} septembre 1977 la gestion des services routiers de la SNCB, représentant – d'après le Rapport 1977 de la SNCV – 197 services publics d'une longueur de 9 796 kilomètres et 2 106 services spéciaux d'une longueur de 71 495 kilomètres.

L'impact du transfert de ce réseau routier sur l'activité de la SNCV est considérable : à la fin de 1977, la Société gère 538 services publics (24 996 km) et 5 877 services spéciaux (148 752 km), soit un réseau pratiquement doublé! Dans l'ensemble de ces réseaux regroupés, la SNCV exploite elle-même 62,1 % du trafic sur base des kilomètres parcourus, et les firmes privées (fermiers) 37,9 %. Ces pourcentages sont respectivement de 73,7 % et 26,3 % si l'on envisage le nombre de voyageurs transportés. Le parc total des autobus comprenait fin 1977 quelque 3 579 véhicules dont 2 316 appartenant à la Société. Comme tous les transports régionaux, tant publics que spéciaux, sont à présent gérés par un organisme unique, il a été possible d'unifier les tarifs. Il importera maintenant d'assurer une coordination optimale entre tous les services publics de transport en commun. Dans cet ordre d'idées, un arrêté royal du 1^{er} décembre 1976 a créé des commissions consultatives régionales pour la promotion et la coordination des transports en commun urbains et interurbains, chargés de donner leur avis en cette matière au ministre des Communications.

La SNCV, qui gère la plupart des services routiers interurbains est appelée à jouer un rôle important dans cette restructuration des transports publics.

P. Dirickx