



PRESENTATION DE LA SOCIETE NATIONALE

---

DES CHEMINS DE FER BELGES (S.N.C.B.)

---

1. Historique.
2. Organisation et fonctionnement de la S.N.C.B.
3. Moyens techniques et personnel.
4. Trafic.

Mai 1987.

## 1. HISTORIQUE.

La Belgique fut le premier pays du continent européen à être doté d'un réseau ferré.

La loi du 1er mai 1834 décida la création d'un réseau de chemin de fer dont le point central serait Malines ; la construction et l'exploitation en furent confiées à l'Etat.

La construction de la première ligne, de Bruxelles à Malines, fut réalisée en un an. Celle-ci allait devenir l'embryon du réseau ferré le plus dense du monde.

Le 5 mai 1835, le train inaugural quittait la gare de Bruxelles-Allée Verte. Il était divisé en trois tronçons, remorqués respectivement par les locomotives "La Flèche", "Stephenson" et "L'Eléphant". Ces machines, appelées "remorqueurs" à l'époque, avaient été livrées par les Ateliers Robert Stephenson de Newcastle. En juillet et en août, ces ateliers fournirent encore les machines "La Rapide" et "L'Eclair".

La première locomotive de construction nationale, "Le Belge", sortit le 30 décembre 1835 des Ateliers John Cockerill de Seraing.

A partir de ce moment et jusqu'en 1842, l'Etat poursuivit la construction de son réseau qui atteignit alors une longueur de 559 km. Cependant, une fois les grands axes établis, l'Etat autorisa l'octroi de concessions à l'industrie privée. Sous l'impulsion des capitaux privés, le réseau se développa très rapidement pour atteindre en 1870 le total de 3.136 km de lignes dont l'Etat n'exploitait que 869 km.

Cette année 1870 marque cependant le début d'un processus inverse ; l'Etat, craignant de voir l'exploitation de notre réseau tomber en des mains étrangères, se mit à racheter les lignes concédées.

Après 1880, les grands réseaux ferrés d'Europe furent achevés et de nombreux ingénieurs belges spécialisés en chemins de fer devinrent disponibles pour travailler dans les pays d'Outre-Mer. En 1888, ils inaugurèrent un chemin de fer en Perse. Ensuite, ce furent les pays d'Afrique, la Basse-Egypte, puis le Zaïre. Dans ce dernier, les premières voies ferrées contournaient les rapides du Zaïre et du Lualaba, puis ce fut la jonction du Shaba au réseau existant et à l'Océan. A partir de 1890, les ingénieurs belges ont construit plus de 6.000 km de chemin de fer en Amérique du Sud. En Chine, les belges ont reçu la commande de la voie Pékin-Hankow et de la ligne Lung-Hai.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges fut créée par l'Arrête Royal du 23.07.1926. Elle a pour objet d'administrer et d'exploiter le réseau ferré de l'Etat suivant les méthodes industrielles, tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale. La durée de la Société est fixée à soixante-quinze années à compter du 1er septembre 1926.

C'est le 13 janvier 1933 que le conseil d'administration prit la décision d'électrifier la ligne Bruxelles-Anvers pour le trafic voyageurs. Et c'est le 5 mai 1935, à l'occasion de la célébration du centenaire des chemins de fer belges, que l'inauguration de cette ligne électrifiée eut lieu. Le service, assuré par des automotrices quadruples alimentées en 3.000 V continu, comptait 114 trains par jour contre 40 en traction vapeur et la ligne doubla sa clientèle.

En 1950, le réseau belge comptait 5.030 km de lignes pour un territoire de 30.000 km<sup>2</sup>. Le chemin de fer avait connu dans notre pays un développement remarquable et même les coins les plus reculés de notre territoire étaient desservis par ce moyen de transport ; cependant au vu de la non rentabilité de ces petites lignes, il a fallu en arriver à une ère de rationalisation.

Afin de répondre aux besoins des régions où de petites lignes furent supprimées, la S.N.C.B. avait créé un réseau d'autobus de "substitution", correspondant d'assez près aux anciennes lignes de chemin de fer. Ce réseau est passé en 1977 sous l'autorité de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Lorsque fut créée la S.N.C.B., la Jonction Nord-Midi était connue de tous les Bruxellois sous la forme d'un grand pont métallique surplombant le Boulevard du Midi et d'un viaduc inachevé en direction du centre de la ville, témoins de l'effort accompli avant la guerre 1914-1918 et interrompu par les hostilités.

Il fallut attendre 1935 pour que le Parlement décide l'achèvement de l'ouvrage.

Dans son rapport sur l'exercice 1936, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. informait les actionnaires de la reprise des travaux par l'Office National de la Jonction (ONJ) et, pour ce qui concernait la Société elle même, de l'ouverture des chantiers de relèvement du niveau des gares du Nord et du Midi.

Traitant du même sujet en 1938, le rapport du Conseil prévoyait l'achèvement des travaux pour 1943.

Un nouveau conflit mondial allait en décider autrement, obligeant la Société à exploiter pendant plus de 5 ans les gares du Nord et du Midi dans des conditions rendues particulièrement difficiles par l'interruption des travaux.

Après guerre, les travaux reprirent activement. Le 4 octobre 1952, les deux premières voies de la Jonction étaient mises en service, tandis que la gare du Nord se présentait avec 9 voies surélevées sur 12, et Bruxelles-Midi avec 18 voies sur 22.

Le 4 octobre 1953 trois voies supplémentaires de la Jonction étaient ouvertes au trafic.

L'année 1954 voyait enfin les six voies de la Jonction en exploitation, la gare du Nord complètement surélevée et la gare du Midi en voie d'achèvement.

Ni les promoteurs de la Jonction au début du siècle, ni même ceux qui l'achevèrent un demi-siècle plus tard, n'avaient mesuré dans toute son ampleur l'impact qu'elle allait exercer sur la desserte ferroviaire non seulement de Bruxelles, mais du pays tout entier.

Alliée à l'électrification, la Jonction allait offrir un exemple sans égal des possibilités du chemin de fer dans la desserte urbaine du trafic suburbain et intervilles.

L'importance prépondérante qu'a prise de nos jours la gare Centrale le démontre : plus de 132.000 voyageurs par jour à l'arrivée et au départ, les gares du Nord et du Midi étant largement dépassées avec leurs 52.000 et 94.000 utilisateurs. La Gare Centrale, à elle seule, est utilisée par plus du tiers des usagers de l'ensemble des principales gares de l'agglomération bruxelloise.

Le nouvel ouvrage allait également faciliter dans une large mesure les relations entre le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest du pays, en permettant la création de relations diagonales comme Ostende-Liège, Anvers-Charleroi, etc...

Moins de 25 ans après sa mise en service, la Jonction est saturée aux heures de pointe par un trafic dont la densité n'a certainement que peu d'équivalents dans le monde pour ce qui est du chemin de fer classique, certaines voies donnant passage à 19 trains par heure.

## 2. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA S.N.C.B.

### 2.1. Statut et objet de la S.N.C.B.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges fut créée par l'Arrêté Royal du 7 août 1926, pour une durée de 75 ans à dater du 1er septembre 1926.

Elle a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale (= but social de la S.N.C.B.).

Elle peut, par elle-même, ou moyennant autorisation accordée par le Roi par voie de participation à d'autres organismes ou sociétés, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant à son but social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement.

Elle peut également, moyennant autorisation accordée par le Roi, supprimer des lignes ou en cesser l'exploitation, ou procéder à des extensions de réseau.

## 2.2. Organes de la S.N.C.B. (voir annexe 1).

L'arrêté royal n° 452 du 29 août 1986 fixe notamment la liste des organes de la Société, à savoir :

### **2.2.a. L'Assemblée Générale.**

L'Assemblée Générale des actionnaires se compose des propriétaires d'au moins dix actions privilégiées ou de jouissance et du titulaire des actions ordinaires.

Les actionnaires ont droit à une voix par action ordinaire et une voix par dix actions privilégiées ou de jouissance.

L'Assemblée Générale peut délibérer sur tous les objets figurant à son ordre du jour. Sont notamment soumises à la délibération de l'Assemblée Générale, l'approbation des comptes et la décharge aux administrateurs et commissaires pour l'exercice écoulé. Les résolutions sont prises à la majorité des voix.

### **2.2.b. Le Conseil d'Administration.**

La S.N.C.B. est administrée par un Conseil d'Administration composé de seize membres nommés par le Roi pour une période de six ans renouvelable.

Le Conseil d'Administration possède les pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la Société en vue de la réalisation de son objet social.

Il lui incombe notamment de :

- conclure tous les traités et conventions, tous les marchés de travaux et fournitures dont il détermine notamment le mode de passation ;
- d'arrêter les modifications au statut du personnel, de nommer tous les agents, de fixer leurs traitements, salaires et gratifications ;
- de fixer et modifier les tarifs. Néanmoins, le Roi a toujours le droit d'en exiger l'abaissement ou d'en interdire le relèvement.

Le Ministre des Communications assiste, avec voix consultative et lorsqu'il le juge souhaitable, aux réunions du Conseil d'Administration ; dans ce cas, il préside la réunion.

#### **2.2.c. L'Administrateur-délégué.**

L'Administrateur-délégué est nommé par le Roi parmi les membres du Conseil d'Administration (voir 2.2.b.) sur proposition du Ministre des Communications.

La haute direction de la Société lui est confiée avec les pouvoirs nécessaires.

Il veille à l'exécution des décisions prises par le Conseil.

#### **2.2.d. Le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint.**

Le Conseil d'Administration présente, choisis hors de son sein, le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint. Ils sont nommés par le Roi sur proposition du Ministre des Communications pour une période de six ans renouvelable.

Le Directeur Général ou, en son absence, le Directeur Général Adjoint, assure la gestion journalière de la Société.

#### **2.2.e. Le Comité restreint.**

Le Roi nomme parmi les administrateurs (voir 2.2.b.) un président et deux vice-présidents.

Ceux-ci, avec l'Administrateur-délégué (voir 2.2.c), le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint (voir 2.2.d.) forment le Comité restreint.

### 2.2.f. Le Comité de direction.

Le Comité de direction se compose de l'Administrateur-délégué (voir 2.2.c.), du Directeur Général, du Directeur Général Adjoint (voir 2.2.d.) et des quatre Directeurs de département (voir 2.3.1. ; le cinquième département, c'est-à-dire Marketing et Ventes, dépend directement du Directeur Général Adjoint).

### 2.2.g. Le Comité de coordination.

Se compose de 12 membres : les membres du Comité de direction (voir 2.2.f.) et les 5 directeurs de district (voir 2.3.2.).

Ces trois Comités (2.2.e., 2.2.f., 2.2.g.) sont présidés par l'Administrateur-délégué.

### 2.2.h. Le Collège des Commissaires.

La surveillance de la Société est confiée à un collège de six commissaires nommés pour six ans dont trois par la Chambre des Représentants et trois par le Sénat.

Ces commissaires, qui sont tout à fait indépendants de la Société, ont le droit d'investigation et de contrôle sur tout ce qui se rapporte aux comptes de la Société.

Le bilan et le compte de profits et pertes doivent être soumis à leur inspection avant la date de l'Assemblée Générale.

## 2.3. Structure de la S.N.C.B. (voir annexe 1).

### 2.3.1. Organisation centrale.

- Les affaires générales sont traitées par les Services Généraux comportant les Cellules ci-après :

00 : Secrétariat Technique - Affaires internationales.

01 : Gestion administrative - Coordination de l'organisation - Inspection générale.

02 : Affaires juridiques.

03 : Economie d'entreprise.

04 : Relations extérieures.

05 : Personnel et Affaires Sociales.

06 : Recherche et Développement - Sécurité.

07 : Informatique.

08 : Achats.

- Les affaires spécifiques sont confiées aux cinq Départements :

- a. (Département) Transport.
- b. (Département) Matériel.
- c. (Département) Infrastructure.
- d. (Département) Finances.
- e. (Département) Marketing et Ventes.

### **2.3.2. Organisation régionale.**

Le réseau est réparti géographiquement en cinq Districts:

1. (District) Centre (siège : Bruxelles).
2. (District) Nord-Est (siège : Anvers).
3. (District) Nord-Ouest (siège : Gand).
4. (District) Sud-Est (siège : Liège).
5. (District) Sud-Ouest (siège : Charleroi).

### **2.3.3. Ateliers Centraux.**

Certains Départements disposent de services auxiliaires qui collaborent directement à la réalisation de leurs objectifs, notamment :

- les Ateliers Centraux du Département M à Cuesmes, Gentbrugge, Louvain, Luttre, Malines et Salzinnes ;
- les Ateliers Centraux du Département Infrastructure (subdivision Voie) à Bascoup et à Wondelgem, ainsi que le Dépôt Central de l'Infrastructure (subdivision Voie) à Schaerbeek ;
- les Ateliers et Dépôts de l'Infrastructure (subdivision Electricité et Signalisation) à Etterbeek.

### **2.3.4. Services d'exécution.**

Les services d'exécution tels que les gares, les ateliers de traction, les ateliers de voitures et de wagons, les postes d'entretien et de visite, les arrondissements de l'Infrastructure (subdivision Voie), et les arrondissements Infrastructure (subdivision Electricité et Signalisation), sont des unités administratives pouvant ou non comporter des organes subordonnés.

### 3. LES MOYENS TECHNIQUES ET LE PERSONNEL.

#### 3.1. Infrastructure.

##### 3.1.1. **Etendue du réseau.**

La longueur du réseau ferré totalisait 3.667 km au 31 décembre 1985 ; 2.872 km étaient utilisés pour le trafic des voyageurs et des marchandises et 795 km pour le seul trafic des marchandises.

##### 3.1.2. **Electrification.**

Le réseau de la S.N.C.B. a été électrifié en 3 kV courant continu. Cette formule étant la meilleure à son avènement. Actuellement, sur un grand nombre de lignes ferrées, d'importants travaux d'électrification sont en cours d'exécution. Fin 1985, 1.978 km de lignes étaient électrifiés.

##### 3.1.3. **Signalisation.**

La modernisation de la signalisation se poursuit par la mise en service de postes de signalisation "tout relais" et électroniques ; fin 1985, 297 unités de ce genre étaient en service (50 % au total).

Au 31 décembre 1985, la longueur totale des lignes équipées d'un système de bloc automatique représentait 2.037 km.

La répartition du réseau sous le rapport des vitesses autorisées se présente comme suit :

- 140 km/h ou plus :	608 km
- 130 km/h :	241 km
- 120 km/h :	1.021 km
- 100 km/h :	42 km
- 90 km/h :	901 km
- 80 km/h ou moins :	821 km

### 3.2. Matériel roulant.

L'effectif total du matériel roulant en service au 31 décembre 1985 comportait :

- locomotives : 332 locomotives électriques.  
815 locomotives diesels dont 428 locomotives de manoeuvre y compris les locotracteurs.
- matériel à voyageurs : 666 automotrices électriques dont 44 quadruples.  
44 autorails diesel.  
2.138 voitures dont 360 internationales.  
59 fourgons.
- matériel à marchandises : 34.999 wagons (non compris le matériel loué et le matériel appartenant aux particuliers).  
45 fourgons.

### 3.3. Personnel.

Au 1 janvier 1986, l'effectif du personnel comportait 54.408 unités.

## 4. TRAFIC.

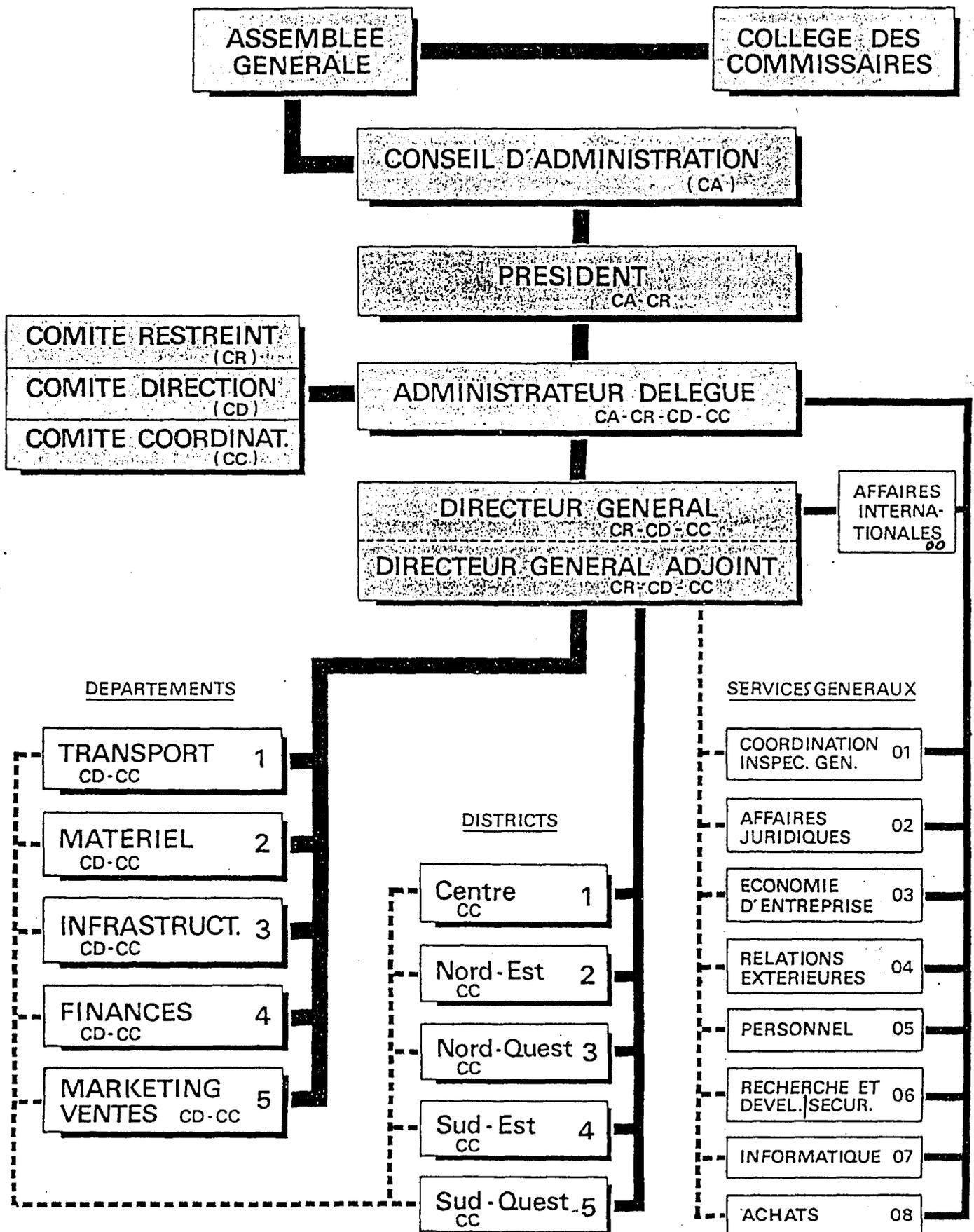
En 1985, la S.N.C.B. a assuré 95,7 millions de trains-km de parcours productifs. La part de la traction électrique dans ce total était de 71,6 % ; pour le trafic voyageurs, ce pourcentage était même de 77,8 %.

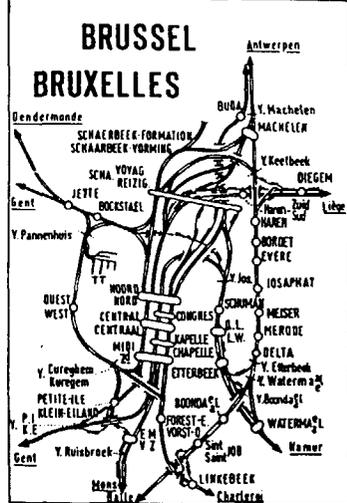
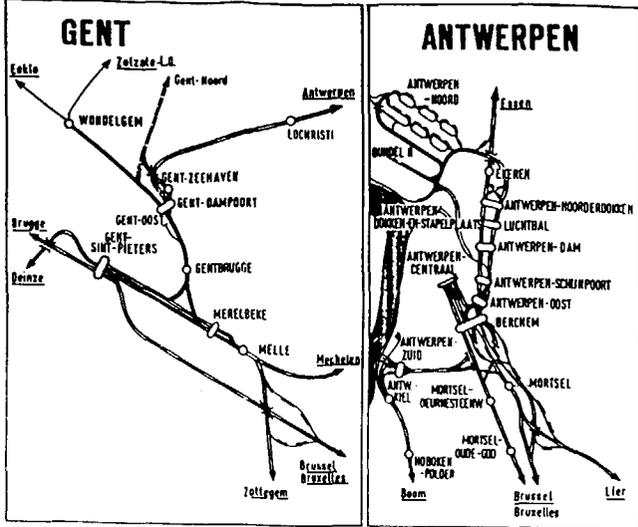
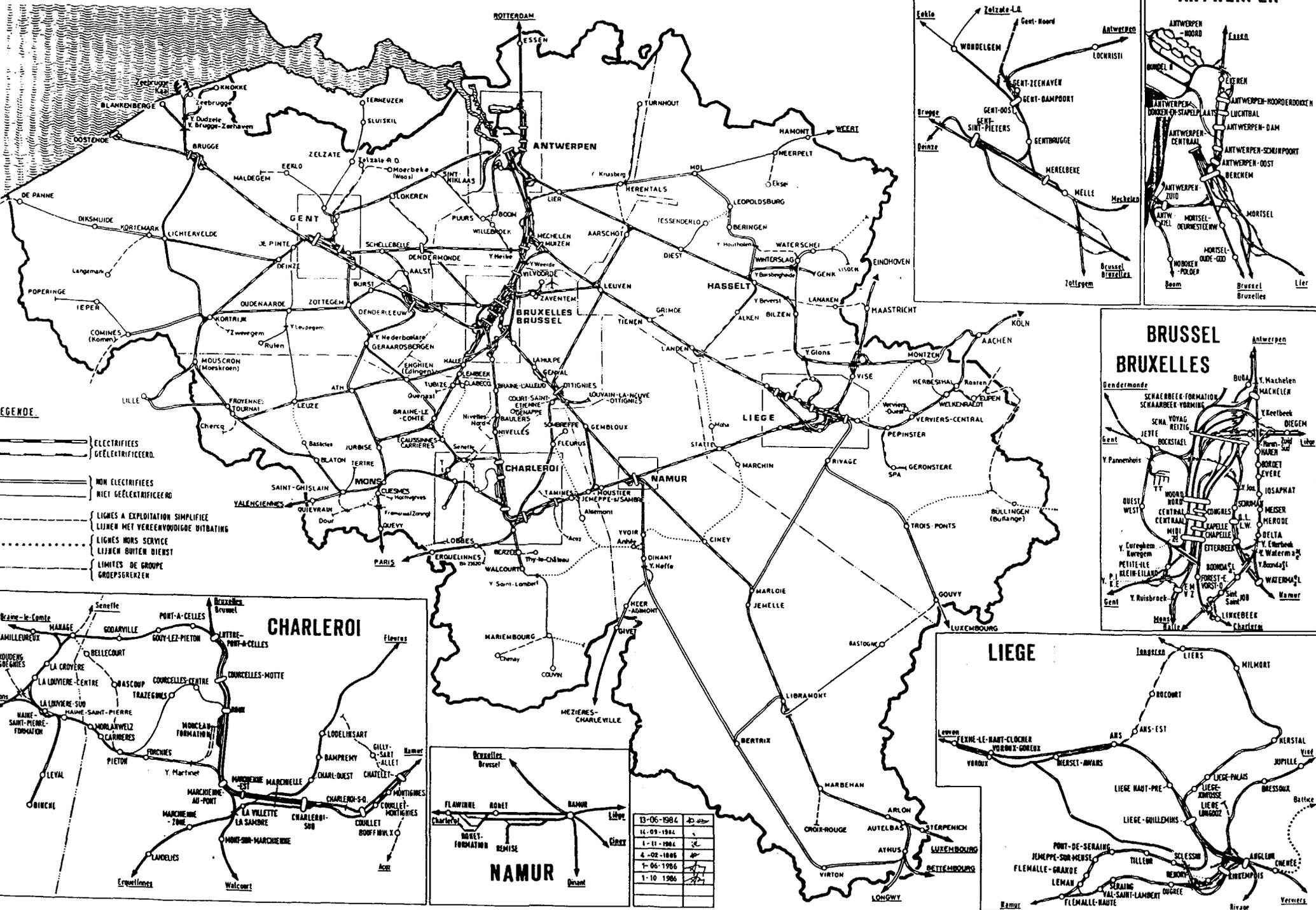
Les statistiques indiquent pour 1985 un trafic de 6.572 millions de voyageurs-km et de 8.254 millions de T-km (wagons complets).

Le trafic marchandises se résumait principalement comme indiqué ci-après :

- produits agricoles et alimentaires	: 496 millions de T-km
- combustibles solides	: 1.415 millions de T-km
- minerais	: 1.727 millions de T-km
- produits métallurgiques	: 2.086 millions de T-km
- matériaux de construction	: 132 millions de T-km
- produits de carrières	: 316 millions de T-km
- produits textiles	: 12 millions de T-km
- produits chimiques	: 763 millions de T-km
- huiles minérales et graisses	: 573 millions de T-km
- produits divers	: 734 millions de T-km

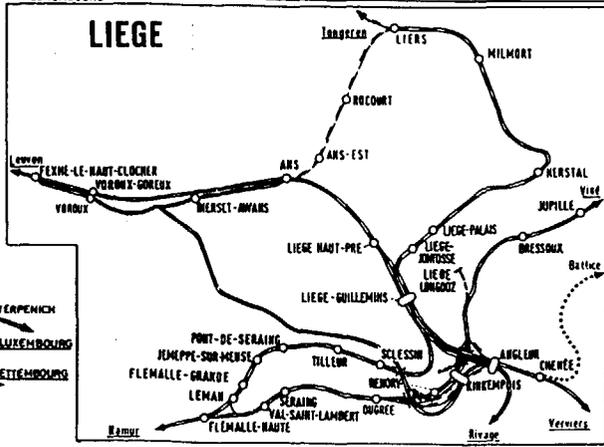
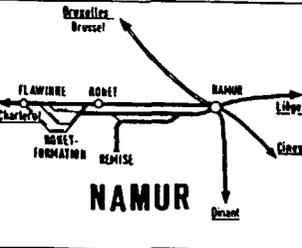
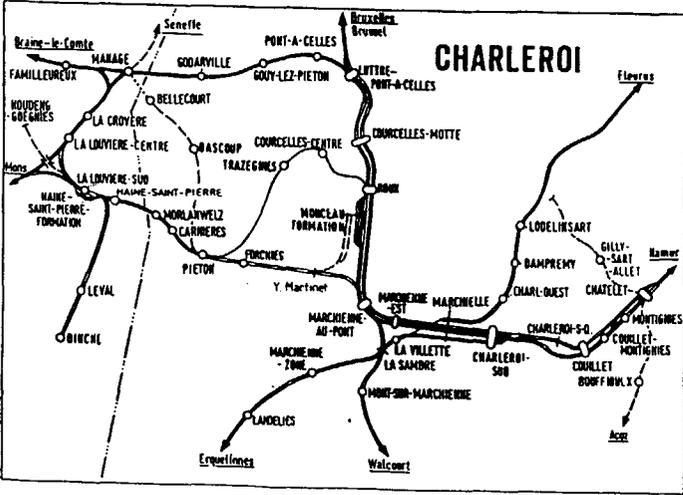
# ORGANIGRAMME SYNOPTIQUE DES STRUCTURES DE LA SNCB





### LEGENDE

- ELECTRIFIEES  
GEELECTRIFICEERD.
- NON ELECTRIFIEES  
NIET GEELECTRIFICEERD
- LIGNES A EXPLOITATION SIMPLIFIEE  
LIJNEN MET VEREENVOUDIGDE UITBAUING
- LIGNES MORS SERVICE  
LIJNEN BIJTEN DIENST
- LIMITES DE GROUPE  
GROEPSGRENZEN



13-06-1964	
11-09-1964	
1-11-1964	
4-02-1966	
1-06-1966	
1-10-1966	