

# *Les transports publics en Belgique*

*1945 - 1960*

*Politique et réalité*

JACQUES PEETERS



# TABLE DES MATIERES

## 1. Les acteurs principaux sur le marché des transports

Chefs et compétences – politiciens et pouvoirs publics	9
Qui circule où – les entreprises de transport public	11
Les concurrents sur le marché des transports	13

## 2. 1945 – 1949 : tout doit rouler

The American Dream	16
Les ministres Rongvaux et Van Acker redémarrent les transports	17
La concurrence reprend	18
De l'argent pour les routes ou pour les voies ferrées ?	21
Les concessions : investir ou profiter ?	23
L'Utopie se rapproche – prestige et belle apparence de la voiture	24

## 3. 1949 – 1954 : une coalition contre le rail

La coalition se forme	27
Le ministre Segers déclenche le déraillement	30
On préfère les voies routières aux voies ferrées	35
La bataille pour la rue	39

## 4. 1954 – 1958 : les temps modernes arrivent

En avant avec la voiture !	41
Avec le ministre Anseele, la technique prend le pouvoir	42
Une Europe à concurrence loyale ?	43
Davantage de fonds pour les routes	46
Trams, bus et voitures se retrouvent dans les embouteillages	49

## 5. 1958 – 1960 : une nouvelle politique pro voitures

Le ministre Segers veut encore plus de bus et de camions !	51
Investir par peur du marché européen	53
Les transports urbains dépérissent	54

## 6. Les Chemins de fer

SNCB – administration d'Etat ou entreprise industrielle ?	55
Les finances dominent la politique	58
Personnel – un peu moins s.v.p.	67
Exploitant de bus ou exploitant de trains ?	77
L'opposition à la politique des suppressions	82
La réalité de tous les jours	93
Anciennes et nouvelles lignes	104
Les gares – palais ou ruines ?	118
De la vapeur à l'électricité	124
Hôtessees ou contrôleurs ?	139

# TABLE DES MATIERES

<b>7. Les Chemins de fer vicinaux</b>	
La SNCV – une structure solide	142
Survivre difficilement	144
De moins en moins de personnel et de voyageurs	148
Les voies ferrées deviennent des voies bétonnées	151
La politique préfère les bus aux trams	174
Tout le monde est servi ?	185
<b>8. Les transports publics urbains à Bruxelles</b>	
Des <i>Tramways Bruxellois</i> à la STIB	188
Moins de voyageurs et de recettes	189
En passant par des rues encombrées et de nouveaux tunnels	192
De nouveaux trams et bus	205
<b>9. Les transports publics urbains à Anvers</b>	
Les TAO - dix-sept ans de gestion temporaire	210
Les clients et l'argent s'en vont	211
Un réseau entre modernisation et démantèlement	214
La longue attente pour les nouveaux trams	221
<b>10. Les transports publics urbains à Liège</b>	
Les concessions TULE et RELSE arrivent à leur fin	227
Beaucoup de chiffres en rouge	228
Un réseau dense de trolleybus	231
Les <i>Railways Economiques de Liège-Serainq et Extensions</i> (RELSE)	239
<b>11. Les transports publics urbains à Gand</b>	
L'ETG continue sans concession	242
Un équilibre difficile	242
Le tram se maintient	246
A travers la ville avec les portes ouvertes	248
<b>12. Les transports publics urbains à Charleroi</b>	
Les TEPCE gagnent de l'argent	251
En passant par les mines et la métallurgie	252
Investir en vaut la peine	253
<b>13. Les transports publics urbains à Verviers</b>	
Les <i>Tramways Verviétois</i> – petits mais courageux	255
Des trams antiques et des bus nouveaux	258
<b>14. The American Way : le résultat de 15 ans de politique des transports</b>	259
<b>15. Sources et bibliographie</b>	262
<b>Annexe 1</b> Composition des gouvernements belges 1945-1960	
<b>Annexe 2</b> Evolution du réseau des chemins de fer en Belgique 1945-1960	
<b>Annexe 3</b> Evolution du réseau ferré SNCV 1945-1960	
<b>Annexe 4</b> Liste des commandes de bus par la SNCV 1945 - 1960	