



175 ANS DU CHEMIN DE FER BELGE

Bruxelles-Malines, première ligne de chemin de fer sur le continent européen

Bruxelles, le 4 mai 2010. Le 5 mai 1835 fut inaugurée la ligne Bruxelles-Malines. La Belgique était ainsi le premier pays sur le continent européen à exploiter une ligne de chemin de fer. La Belgique avait aussi le privilège d'avoir cette ligne à Bruxelles qui devenait ainsi la première capitale au monde à être desservie par le train.

175 ans d'évolutions et d'innovations techniques, d'audace, de savoir-faire. 175 ans qui font rentrer le chemin de fer dans l'Histoire de notre pays et de son évolution industrielle et sociétale. De la première locomotive à vapeur à la grande vitesse, des baraquements en bois aux gares majestueuses d'aujourd'hui, que de chemin parcouru pour ce mode de transport. Si, malheureusement, le tragique accident de Buizingen jette de l'ombre sur son 175^e anniversaire, le train reste quand même, plus que jamais, tourné vers l'avenir.

Le 5 mai 1835 : un grand jour dans l'histoire du train

Dès l'indépendance de la Belgique, les plus hautes autorités du pays font du chemin de fer un objectif prioritaire. Malgré des débats passionnés, la loi relative à la création d'un réseau ferré national est entérinée le 1er mai 1834. Et le plan ne manque pas d'ambition puisque l'Etat va très rapidement aménager et exploiter un réseau d'environ 380 kilomètres, un exploit pour l'époque.

Un an plus tard, le 5 mai 1835, la ligne de chemin de fer reliant Bruxelles et Malines est inaugurée, en présence du Roi Léopold Ier. Trois trains composés de 30 voitures transportent les 900 invités à Malines. C'est le début d'une grande aventure ! Une infrastructure moderne et étendue a alors très vite pu être aménagée en Belgique, avec Malines comme centre névralgique. Rapidement, le chemin de fer devient le premier moyen de transport et accompagne ainsi l'expansion économique générée par la révolution industrielle. La construction de nouvelles lignes et leur exploitation relèvent en grande partie de sociétés privées mais aussi de l'Etat. En 1870, le réseau ferroviaire belge compte 2231 km de lignes exploitées par 39 entreprises privées tandis que le réseau de l'Etat mesure 863 km.

1926 : la création de la SNCB

Dès le début du XXe siècle, l'Etat entame, pour des raisons économiques et stratégiques, une grande opération de rachat des lignes existantes et travaille, dès 1912, à la création d'une grande entreprise autonome. A ce moment-là, les chemins de fer de l'Etat disposent de 4.786 km de lignes alors qu'il ne reste plus que 275 km aux mains d'intérêts privés. La première guerre mondiale laissera de lourdes séquelles, sur les hommes (2100 cheminots tués) comme sur le réseau (un quart des lignes détruites) et sur le matériel roulant dont le parc est décimé.

C'est finalement en 1926 que l'Etat crée la Société Nationale des Chemins de fer Belges et lui accorde un droit d'exploitation de 75 ans. Le mouvement de nationalisation prend fin en 1958, lorsque l'ensemble du réseau ferroviaire passe aux mains de la SNCB. Elle se voit donc dotée d'une autonomie financière, administrative et de gestion. Elle hérite de près de 120 000 cheminots, 4 800 kilomètres de voies, 1 368 gares et points arrêts, sans oublier un nombre considérable de locomotives, voitures et wagons.



Un autre anniversaire : il y a 75 ans, les premiers trains électriques

A partir des années 1930, la SNCB entame une véritable révolution technique avec l'électrification de son réseau. Le 5 mai 1935, elle inaugure **sa première ligne électrique**, qui relie Bruxelles-Nord à Anvers-Central. Les locomotives électriques atteignaient la vitesse de 120 km/h.

Après la deuxième guerre mondiale et la reconstruction du réseau endommagé, les travaux d'électrification des lignes reprennent de plus belle, de même que le creusement de la liaison Nord-Midi qui, entamé avant la guerre, avait été arrêté. Le 4 octobre 1952, le roi Baudouin inaugure la Jonction Nord-Midi à six voies. L'artère principale du réseau ferré belge démontre immédiatement sa nécessité et se révèle, encore aujourd'hui, indispensable.

Dans les années 60, les chemins de fer perdent du terrain face à la route mais les investissements d'électrification des lignes sont poursuivis, de même que les investissements dans les ports. La crise économique des années 70 fait mal à son tour et les investissements dans le rail se réduisent, y compris dans les années 80. Mais les tendances commencent à s'inverser : renaît en effet l'idée d'un rôle accru des chemins de fer face aux problèmes de mobilité rencontrés dans le pays. Et, en 1989, la SNCB dispose à nouveau d'un plan ambitieux de modernisation des lignes intérieures et de mise en place du réseau à grande vitesse.

Aujourd'hui, le réseau belge compte 3 578 kilomètres de lignes : 2 989 sont électrifiées et 314 sont aptes à accueillir la grande vitesse. Notre réseau ferroviaire est l'un des plus denses et des plus modernes d'Europe. Et les chantiers, récents ou prochains, tels la liaison Nord-Sud d'Anvers, la construction du Diabolo, le Réseau Express Régional, la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg,... démontrent que le groupe SNCB n'entend pas s'endormir sur ses lauriers.

Petite histoire du train

L'histoire du matériel roulant des Chemins de fer belges résulte d'une succession d'innovations techniques. Au XIXe siècle, les **locomotives** à vapeur atteignent la vitesse de 60 km/h, une vitesse qui n'arrêtera pas de croître comme en témoigne le record de vitesse, en 1939, de la locomotive de fabrication belge *Atlantic* : vitesse maxi 165 km/h.

A la fin du XIXe siècle, la découverte de l'électricité et l'invention du moteur à combustion provoquent une véritable révolution dans la construction des locomotives. En 1930, la traction diesel fait son apparition en Belgique et la traction électrique, en 1935. Le train à vapeur disparaît complètement en 1966.

Grâce aux évolutions techniques, le concept des **voitures** s'améliore également peu à peu. Le matériel roulant gagne en sécurité et en confort, et se trouve constamment à la pointe du progrès. Les voitures en bois (la dernière en 1961) cèdent la place aux voitures métalliques. Le chauffage et les sanitaires sont installés, et, plus tard, la climatisation, les places assises deviennent plus confortables. La suspension et l'isolation acoustique s'améliorent rapidement.

L'apparition du TGV au début des années 1980 constitue l'évolution technique majeure la plus récente. Ce train atteint une vitesse de 330 km/h et rivalise avec l'avion sur des distances allant jusqu'à 500 kilomètres. Au début des années 90 reprennent également les investissements dans les nouvelles voitures avec d'importantes commandes qui se poursuivent encore aujourd'hui.



Petite histoire des gares

Le 5 mai 1835, la ligne de chemin de fer entre Bruxelles-Allée Verte et Malines est inaugurée. La première gare de Bruxelles-Allée Verte se compose d'un simple baraquement en bois et de quais plus que rudimentaires. Les tronçons se multiplient et de nouvelles gares voient peu à peu le jour. Les premières gares sont généralement bâties en dehors de l'enceinte des villes. Chaque compagnie de chemin de fer dispose alors de sa propre classification pour ses gares.

Plusieurs architectes renommés tels que Payen, Saintenoy, de la Censerie, Beyaert et Cluysenaar laissent libre cours à leur inspiration pour dessiner les grandes gares. Les petites gares présentent des traits architecturaux communs, qui diffèrent toutefois selon les régions.

Le XXe siècle met un terme à cette harmonie, malgré l'influence d'architectes réputés tels qu'Horta et Van de Velde. Le côté fonctionnel des gares est renforcé. Le style employé est tantôt néo-classique, tantôt néo-gothique, ou éclectique ou encore art nouveau, selon l'air du temps. Les tendances sont parfois éphémères, mais les bâtiments demeurent. Après les destructions massives résultant des deux guerres mondiales, les gares sont reconstruites dans un style sobre et fonctionnel qui leur fait perdre beaucoup de leur identité.

À l'aube du XXIe siècle, la modernisation du réseau ferroviaire va de pair avec un renouveau dans l'architecture des gares, notamment à Liège, Anvers, Bruxelles, Louvain, Namur et Gand. Mais tout comme au XIXe siècle, les verrières monumentales dominent. Une importance sans cesse croissante est accordée tant à l'intermodalité dans et près de la gare qu'à l'intégration des gares dans leur tissu urbain. Dans de nombreuses villes, les gares deviennent les « places to be », avec commerces, services et Horeca. Anvers-Central a ainsi été désignée quatrième plus belle gare du monde par Newsweek.

Un avenir doré ?

Malgré les tragiques événements du début d'année à Buizingen, les chemins de fer belges regardent l'avenir avec confiance. Ils ont, pour des raisons sociales, économiques et écologiques, un rôle très important à jouer dans la mobilité en Belgique. Ils disposent aussi des outils pour répondre à ces défis. La Belgique est le premier pays d'Europe à disposer d'un réseau à grande vitesse opérationnel, de frontière à frontière, chaque année, ce sont deux milliards d'€ qui sont investis dans le rail, le nombre de voyageurs a crû de moitié sur les dix dernières années,... Le train résorbe ainsi le terrain perdu depuis l'année record de 1963. Aujourd'hui, les parts de marché du train sont à la hausse...



REPERES

1835

Inauguration de la ligne Bruxelles-Malines. Premier train en Europe continentale.

1870

L'Etat gère 863 kilomètres de lignes ferroviaires. Des entreprises privées en exploitent 2.231 kilomètres.

1912

Le réseau des Chemins de fer de l'Etat compte 4.786 kilomètres. Il reste 275 kilomètres entre les mains du privé.

1926

Création de la SNCB.

1931

La SNCB met sur les rails les premières voitures métalliques. L'intérieur est signé par le célèbre décorateur et architecte belge Henry Van de Velde.

1932

Premier essai de signaux lumineux entre Charleroi et Namur.

1933

Le frein pneumatique automatique courant est généralisé sur les wagons de marchandises. La fonction de garde-frein disparaît - il y en avait environ trois mille.

1935

Premiers trains électriques entre Anvers et Bruxelles.

1938

La puissante type 12, l'*Atlantic*, fait son entrée et établit un record de vitesse pour locomotives à vapeur. En 57 minutes, l'*Atlantic* relie Bruxelles à Ostende à une vitesse moyenne de 121 km/h. Elle atteint une vitesse de pointe de 165 km/h.

1945

Fin de la Seconde Guerre mondiale. Le réseau ferré se trouve dans une situation désastreuse.

1948

Le réseau de la SNCB est le plus dense au monde avec une longueur de 5.034 km.

1956

La troisième classe est supprimée dans le trafic international. Dans le trafic intérieur aussi, dès 1952, il n'y a plus que première et deuxième classes.

1956

La SNCB introduit le premier auto-train (couchettes) sur le continent européen.

1957

Introduction du Trans Europ Express (TEE) rapide et confortable.



1959

Mise en service du premier ordinateur.

1963

Le 9 septembre la liaison Bruxelles-Paris est entièrement électrifiée.

1965

Le container fait son apparition dans le transport de marchandises.

1966

La SNCB fait ses adieux officiels à la traction vapeur avec un voyage festif entre Ath et Denderleeuw.

1969

A Bruxelles, ouverture de la gare ferroviaire et de la station de métro Schuman.

1970

Electrification de la ligne vers l'aéroport de Zaventem.

1975

La SNCB lance la formule train+vélo.

1977

Premier lave-train automatique.

1984

Mise en place du plan IC-IR.

1989

La SNCB présente son plan d'avenir STAR 21.

1994

L'Eurostar relie Bruxelles à Londres par le tunnel sous la Manche.

1996

Lancement du Thalys.

2005

La SNCB est divisée en SNCB-Holding, l'opérateur de chemins de fer SNCB et le gestionnaire d'infrastructures Infrabel.

2009

La Belgique parachève son réseau à haute vitesse, une première en Europe.

2010

La Belgique célèbre les 175 ans des chemins de fer.



MATERIEL PRESSE

Photos d'archives : <http://press.b-holding.be> (login= press, password= document)

Sur le site internet www.175ansdescheminsdefer.be , vous trouverez toute l'information sur l'historique des chemins de fer ainsi qu'un programme complet des manifestations d'anniversaire.

Contact presse Infrabel: Corine Athas, corine.athas@infrabel.be, tél. +32 (0)499 59 03 55
Contact presse SNCB: Philippe Tomberg, philippe.tomberg@sncb.be, tél. +32 (0) 499 54 31 89
Contact presse SNCB-Holding: Louis Maraite, louis.maraite@b-holding.be, tél +32 (0) 499 54 38 91

Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionnariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du groupe SNCB.

L'entreprise emploie actuellement quelque 12 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros (2008).

La **SNCB** est la société anonyme belge de droit public qui garantit l'exploitation et la commercialisation de services de transports ferroviaires national et international de voyageurs et de marchandises. Elle est en charge également de la gestion du matériel roulant. La SNCB emploie quelque 21.000 collaborateurs et réalise un chiffre d'affaires d'environ 2,2 milliards d'euros (chiffres 2008). Elle gère aussi ses participations dans des sociétés telles que Eurostar, Thalys, IFB ou TRW...La SNCB joue un rôle prépondérant dans le développement d'une mobilité durable en offrant un service qualitatif, fiable et en phase avec le marché.

La **SNCB-Holding** est la société faitière du Groupe SNCB et le garant d'un service de qualité optimale. Elle s'acquitte de cette mission en coordonnant et en soutenant les activités de ses deux filiales - la SNCB (l'exploitant) et Infrabel (le gestionnaire de l'infrastructure) - tout en s'assurant de la convergence de leurs stratégies et de l'unité du groupe pour, notamment, atteindre l'équilibre financier. La SNCB-Holding est l'unique employeur des quelque 38 000 membres du personnel du Groupe SNCB. Elle est propriétaire des bâtiments de gare, des parkings et parkings pour vélos, des espaces de location de vélos et des abords des gares. En outre, elle assure les activités de sécurité et de gardiennage sur le domaine ferroviaire ; elle gère les réseaux ICT pour l'ensemble du groupe et veille à la préservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire. Elle a pour but de promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge, l'un des plus denses au monde.



175 ans des Chemins de fer belges
175 jaar Belgische Spoorwegen



Programme du 175^e anniversaire des Chemins de fer belges

Après mûres réflexions, le Groupe SNCB a décidé de supprimer les grandes festivités prévues à l'occasion du 175^e anniversaire, par respect pour les victimes du tragique accident de Buizingen. Il y a néanmoins quelques manifestations destinées à commémorer le premier parcours en train sur le continent donnent quand même aux passionnés du rail l'occasion de célébrer à leur façon cet anniversaire. Elle ont reçu le soutien de la SNCB-Holding.

Mai 2010

Les manifestations suivantes sont organisées en collaboration avec la SNCB-Holding:

- La Cinematek de Belgique édite un DVD avec les plus belles images d'archives cinéma relatives aux Chemins de fer belges;
- Publication d'un timbre par la Poste et d'un timbre de collection par la SNCB-Holding ;
- Le samedi 8 mai, des parcours à vapeur sont organisés entre Schaerbeek et Louvain où le public aura l'occasion de découvrir le dépôt de Musée de la SNCB-Holding. La vente d'objets de collection (timbres, pièces et DVD) est prévue en gare de Schaerbeek.
- Frappe d'une pièce de collection de 5 euros à la Monnaie de Belgique
- 27-28-29 mai: colloque international organisé à Malines par l'International Railway History Association.
- 29 mai : inauguration de la gare de Gembloux en présence de la locomotive à vapeur et de cinq voitures historiques ; voyages Gembloux – Namur.

19 juin – 12 septembre 2010

Exposition organisée à l'initiative de la ville de Malines avec la collaboration de la SNCB-Holding.

Second semestre 2010

La Cinematek programme un cycle de projections consacrées à la place du train dans l'histoire du cinéma.

Par ailleurs, la SNCB-Holding accordera son soutien et prêtera du matériel roulant historique à une quinzaine d'associations privées dans le cadre des 175 ans des Chemins de fer belges.

