



L'histoire du chemin de fer commence avec celle de la Belgique. Le jeune gouvernement issu de l'indépendance recherche un moyen de transport efficace pour relancer l'économie. Ce sera le rail, une nouvelle invention venue de Grande-Bretagne. En 1834, la décision de construire un réseau ferroviaire pour le trafic des voyageurs et des marchandises est prise. Le centre en sera Malines d'où une série de lignes partiront vers Anvers, Liège et l'Allemagne, Bruxelles et la frontière française et vers Ostende via Gand et Bruges. Un an plus tard, le rêve est devenu réalité et le premier tronçon Bruxelles-Malines entre en service.

Le réseau d'origine de 592 km est achevé en 1845. La suite des travaux est confiée à des entreprises privées qui, de 1845 à 1870, construiront quelque 2.500 km supplémentaires de lignes. Ces concessions, qui marqueront l'histoire ferroviaire de notre pays, seront reprises à partir de 1870 par l'Etat belge.

13 et 14 mai 1995

# Journées du patrimoine historique ferroviaire



Un siècle de trains voyageurs  
**expo 1995**

2ème classe. Ces voitures ressemblent aux diligences qui circulent sur les routes, l'atmosphère conviviale en plus. L'étape suivante dans l'amélioration du matériel ferroviaire est l'augmentation du nombre de places. Les voitures à deux essieux des premières années font place à des voitures plus longues à trois essieux comme la «Double Diligence» ou, plus tard, la «Grande Capacité» nommée ainsi parce qu'elle offre 40 places en 1ère classe et jusqu'à 80 places en 3ème. Ce type de voiture, construit pour la première fois à partir de 1885, ne sera remplacé qu'au tournant du siècle par la GCI ou «Grande Capacité à Intercirculation» qui apporte de nombreuses nouveautés. Les voitures, jusqu'alors constituées de compartiments séparés par des parois, se voient pourvues de couloirs centraux et latéraux ainsi que de portes aux extrémités des voitures. On peut désormais passer d'une voiture à l'autre et parcourir tout le train.

Le début du siècle marque l'apparition des bogies qui améliorent grandement la suspension et permettent de négocier la courbe du rail tout en diminuant les chocs pour le plus grand bénéfice du confort du passager. Ce système fut, dans un premier temps, installé uniquement sur les trains internationaux.



1926 : date importante par excellence, puisque au lendemain de la 1ère guerre mondiale, la SNCB voit le jour. Chargée de reprendre la tâche des Chemins de Fer de l'Etat Belge, la SNCB hérite d'un patrimoine de 4.783 km de lignes, 1.868 gares et points d'arrêt, 4.624 locomotives et non moins de 119.886 travailleurs.

Suite à un grave accident ferroviaire survenu à Hal en 1929, l'attention est plus que jamais fixée sur la sécurité. Dès lors, à partir de 1930, on abandonne l'assemblage de bois, châssis et essieux qui constituait les trains jusqu'alors pour construire de nouvelles voitures entièrement en métal.

Cent ans après l'ouverture de la première ligne ferroviaire, la SNCB procède à l'inauguration de sa première voie électrifiée qui relie Bruxelles à Anvers. De tout nouveaux autorails diesel (voitures motorisées ne nécessitant pas de locomotive pour les tracter) font leur apparition et étonnent par leur vitesse de 120 km/h. On a maintenant le choix entre le train vapeur, diesel ou électrique.

La deuxième guerre mondiale et les années qui suivent sont des années noires pour les chemins de fer. Non seulement à cause des dégâts qu'ont subis les installations, mais aussi par l'émergence d'un nouveau concurrent de taille: l'automobile. La SNCB réagit en planifiant un vaste programme d'électrification et de construction de matériel roulant. La propulsion électrique, moins polluante, permet en outre d'offrir de meilleures prestations. En 1949, la ligne Bruxelles - Charleroi est également électrifiée. D'autres lignes suivent à un rythme accéléré.

## Un vent de modernité



Deux ans plus tard, le tunnel à six voies de la jonction souterraine entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, prévu depuis longtemps déjà, entre en service. L'innovation est telle que bien des pays nous l'envieront. En effet, la majorité des gares importantes sont conçues en cul-de-sac. Pour poursuivre leur voyage, les voyageurs doivent alors descendre du train et utiliser d'autres moyens de locomotion pour se rendre à une gare située à l'autre bout de la ville. Grâce à la jonction Nord-Sud, pas question de cela. Il est possible d'effectuer en toute facilité des trajets directs entre Liège et Ostende, Namur et Gand ou Anvers et Charleroi.

1955 voit rouler les premières locomotives diesel destinées à tracter des voitures de voyageurs. Un an plus tard, événement important, la 3ème classe disparaît. Construits en 1954, les légendaires Trans Europ Express sont mis en service en Belgique en 1957. Par leurs aménagements luxueux et leur vitesse commerciale sans précédent, ils donnent une nouvelle dimension au trafic international. Leur réputation de qualité est telle qu'elle restera inégalée pendant des décennies. Mais rien n'est éternel et ce 26 mai 1995, le dernier des TEE circulera entre Bruxelles et Paris avant d'être remplacé définitivement par un autre train tout aussi fascinant: le TGV. Avec les débuts du TEE, la conception des nouvelles

voitures s'orientent vers toujours plus de confort et une plus grande fonctionnalité. Si bien qu'en 1966, les trains à vapeur disparaissent après un ultime voyage entre Ath et Denderleeuw.

## En route vers le 21ème siècle

Les décennies 60 et 70 entraînent dans leur sillage une explosion de la concurrence aérienne et automobile. Les chemins de fer doivent jouer de tous leurs atouts pour rester dans la course. En 1983, les premières journées Train-Tram-Bus sont organisées pour faire redécouvrir au grand public les avantages des transports en commun. L'opération est un succès. Suit bientôt, en 1984, le plan IC-IR qui propose le principe de trains cadencés partant toutes les heures à la même minute de la même voie pour effectuer la même relation. Le trafic se répartit en trafic local et en trafic inter-urbain plus rapide.

Les innovations ne s'arrêtent pas là. La SNCB lance du nouveau matériel et décide de lui donner des couleurs spécifiques: bordeaux pour la circulation intérieure et orange pour les voyages internationaux. L'organisation du service et de l'offre est de plus en plus marquée par une approche commerciale et des formules d'utilisation plus souples apparaissent, comme les Go Pass et les cartes train, afin de rencontrer au mieux les besoins des voyageurs. A travers toutes ces années, la recherche du confort reste constante. La meilleure des preuves en est la nouvelle voiture destinée au service intérieur de la SNCB, baptisée «I.11» que vous pouvez admirer ce week-end au musée de la gare de Bruxelles-Nord.

L'histoire des chemins de fer est longue et riche de péripéties mais elle est loin d'être achevée. Par ses efforts constants, la SNCB continuera à jouer un rôle déterminant dans l'avenir du rail.





### Du char-à-banc au bogie

Mais revenons à ces premières années. Les voyageurs ont alors le choix entre 3 classes. Le petit peuple voyage dans des chars-à-bancs exposés au vent, à la pluie et ... à la fumée de la locomotive à vapeur. Le désagrément est tel que d'astucieux commerçants ne tardent pas à mettre en vente des lunettes spéciales pour se protéger des escarbilles. Conséquence logique, des toits sont rapidement rajoutés à ces voitures populaires. Le bourgeois, quant à lui, prend place dans les «Diligence» de



13 et 14 mai 1995

# Journées du patrimoine historique ferroviaire

Editeur responsable: L. Gillijkaux, 85 rue de France, 1070 Bruxelles



Un siècle de trains voyageurs  
**expo 1995**

B

B





### 3 lieux, 3 découvertes

#### Ouvert de 10 à 18 heures. L'entrée des bâtiments est gratuite.

- **Musée des chemins de fer** (gare de Bruxelles-Nord) 76 rue du Progrès - 1210 Bruxelles.

Le chemin de fer dans tous ses états et à toutes les époques, depuis les premiers tours de roues jusqu'à la Belgique ferroviaire de demain.

Quai 1, touchez du doigt le progrès. Des voitures à échelle réelle vous font découvrir l'évolution du confort dans les trains SNCB.

- **Abri du patrimoine historique - Louvain** (ouvert exceptionnellement).

A proximité de la gare:  
Stationsplein - 3000 Louvain,

Navettes gratuites en autorail entre la gare et l'abri.

Le mythe à portée de la main: trains-vapeur et autorails diesel.

Exposition de matériel moderne à la gare.

- **Abri du patrimoine historique - Haine-Saint-Pierre** (ouvert exceptionnellement).

Boulevard Baudouin 1er - 7100 La Louvière,  
à 250 mètres de la gare de La Louvière-Sud (voir plan).

Un vaste parc de locomotives diesel, automotrices électriques et voitures vous attendent.

Exposition de matériel moderne à la gare.



### Horaires des trains spéciaux

Tous les trains spéciaux effectuent le trajet Bruxelles-Nord – La Louvière-Sud (et retour) avec arrêt à Louvain.

BRUXELLES-N. Départ	LOUVAIN Arrivée/Départ	LA LOUVIERE-S. Arrivée
<b>10.00</b> (T.-vapeur)	<b>10.34 / 11.47</b>	<b>13.55</b>
10.32	10.48 / 10.50	11.56
14.32	14.48 / 14.50	15.56
18.32	18.48 / 18.50	19.58
LA LOUVIERE-S. Départ	LOUVAIN Départ/Arrivée	BRUXELLES-N. Arrivée
8.08	09.26 / 09.30	09.48
12.20	13.27 / 13.31	13.47
<b>14.40</b> (T.-vapeur)	<b>16.14 / 17.35</b>	<b>18.09</b>
16.20	17.27 / 17.32	17.52



### Tarifs trains spéciaux

#### Aller-simple:

	enfants (*)	
– Louvain - Bruxelles-Nord (ou retour)	50 F	40 F
– Louvain - La Louvière-Sud (ou retour)	100 F	60 F
– La Louvière-Sud - Louvain - Bruxelles-Nord (ou retour)	125 F	75 F

(\*) De 6 à 12 ans. Gratuit pour les moins de 6 ans.

#### Billets combinés (un aller-retour entre les 3 places):

250 F      140 F

Profitez également du tarif "Week-End" pour vous rendre aux expositions: 40 % de réduction pour le premier voyageur et 60 % du 2<sup>ème</sup> au 6<sup>ème</sup>. Chaque voyageur paie au maximum pour 150 km de trajet. Au-delà, les kilomètres sont gratuits !