

LES NOUVELLES STRUCTURES JURIDIQUES ET DE GESTION DE LA SNCB

La SNCB fut créée par la loi du 23 juillet 1926 pour une durée de septante-cinq ans, avec pour mission « 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 gestion de cette nouvelle Société était assurée par :

- ☐ l'Assemblée générale des actionnaires;
- ☐ le Conseil d'administration, composé de vingt-et-un membres;
- ☐ le Comité permanent;
- ☐ le Directeur général;
- ☐ les directeurs des services administratifs et techniques;
- ☐ huit groupes régionaux.

Ces structures, à quelques détails près au niveau des directions, sont restées immuables durant soixante ans, soit jusqu'à l'arrêté royal « numéroté » 452 du 29 août 1986, entré en vigueur le 1er octobre suivant et pris en exécution de la loi du 27 mars 1986.

Cette loi, rappelons-le, attribue au Roi certains pouvoirs spéciaux en vue, notamment de maîtriser, de limiter ou de réduire les dépenses publiques en rationalisant les institutions publiques ou subventionnées par les pouvoirs publics et en redéfinissant leurs missions.

En application de l'arrêté royal précité, la structure de la SNCB a été fondamentalement modifiée et se présente comme suit :

L'ASSEMBLEE GENERALE DES ACTIONNAIRES

Non modifiée.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Composé de seize membres (au lieu de 21) nommés par le Roi selon la répartition suivante, pour une période de six ans, renouvelable :

- ☐ dix membres sur proposition du ministre des Communications;
- ☐ deux membres sur proposition du ministre des Finances;

- ☐ deux membres sur proposition du ministre ayant le budget dans ses attributions;
- ☐ deux membres sur proposition du personnel.

Par le même arrêté royal ont été nommés : M. D. REYNDEERS comme président et MM. J. DOYEN et F. ROCHTUS, comme vice-présidents.

LE COMITE RESTREINT

Composé du président, des deux vice-présidents du Conseil d'administration; de l'administrateur-délégué; du directeur général et du directeur général adjoint.

Les administrateurs représentant le personnel assistent aux réunions avec voix consultative.

L'administrateur-délégué préside les réunions du Comité restreint.

L'ADMINISTRATEUR-DELEGUE (M. H. PAELINCK)

Nommé par le Roi parmi les membres du Conseil d'administration, sur proposition du ministre des Communications.

LE DIRECTEUR GENERAL (M. E. SCHOUPPE) ET LE DIRECTEUR GENERAL ADJOINT (M. J. CORNET)

Présentés par le Conseil d'administration, hors de son sein, et nommés par le Roi sur proposition du ministre des Communications pour une période de six ans renouvelable.

LE COMITE DE DIRECTION

Composé de l'administrateur-délégué, du directeur général, du directeur général adjoint et des quatre directeurs de départements, nommés par le Conseil d'administration sur proposition du Comité restreint pour une période de six ans renouvelable, et choisis au sein de la Société, ou éventuellement hors de celle-ci.

L'administrateur-délégué préside ce Comité de direction.

LE COMITE DE COORDINATION

Se compose des membres du Comité de direction et des cinq directeurs de districts, ceux-ci étant désignés comme les directeurs de Départements, mais choisis au sein de la Société.

LES NOUVEAUX DEPARTEMENTS

La Direction centrale groupe cinq nouveaux départements se substituant à huit anciennes directions.

LE DEPARTEMENT TRANSPORT

(Directeur : M. A. MARTENS)

reprend les attributions :

- ☐ de la direction de l'Exploitation (sauf la gestion des garages automobiles);
- ☐ de la direction du Matériel relatives aux roulements du matériel roulant, à la conduite et à la préparation des trains (personnel conducteurs, visiteurs de matériel et nettoyeurs);
- ☐ de la direction de l'Electricité et de la Signalisation relatives à la gestion des signaux.

LE DEPARTEMENT MATERIEL

(Directeur : M. R. SOENEN)

reprend les attributions de la direction du Matériel (sauf celles transférées au département Transport) ainsi que la gestion des garages automobiles.

LE DEPARTEMENT INFRASTRUCTURE

(Directeur : M. J.-C. VAN WOUWE)

reprend les attributions de la direction de la Voie, de la direction de l'Electricité et de la Signalisation sauf celles transférées au département Transport.

LE DEPARTEMENT FINANCES

(Directeur : M. B. de CLOSSET)

reprend les attributions de la direction des Finances, ainsi que celles du service 05 de la direction Générale (Actuariat, contrôle des dépenses et bureau central de compensation), de même que certaines attributions de la direction de l'Informatique (Mathématiques appliquées et statistiques.)

LE DEPARTEMENT MARKETING - VENTES

(Directeur : M. J. CORNET, directeur général adjoint)

reprend les attributions de la direction Commerciale sauf certaines activités relatives à la Publicité qui sont attribuées à la subdivision 04 (Relations extérieures) des Services généraux. Ce département reprend également les attributions de la division 13-1 (conseils à la clientèle marchandises) de la direction de l'Exploitation.

LES SERVICES GENERAUX

Les *Services Généraux* reprennent les attributions des anciennes direction Générale, direction du Personnel et des Services sociaux, direction de l'Informatique et direction des Achats ainsi que certaines activités de la direction Commerciale.

Ils s'occuperont de la gestion administrative, la coordination de l'organisation, l'inspection générale, les affaires juridiques, l'économie d'entreprise, les relations extérieures, le personnel et les affaires sociales, la recherche et le développement, la sécurité, l'informatique et les achats.

Les Affaires internationales (ex- D.G. 00-1) et le Secrétariat technique (ex- D.G. 04-2) constitueront provisoirement une subdivision spéciale.

LES DISTRICTS

Les huit groupes régionaux (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand, Hasselt, Liège, Mons et Namur) sont remplacés par les cinq districts ci-après :

LE DISTRICT DU CENTRE

(siège : Bruxelles - Directeur M. J.-M. DELANNOY), remplace le groupe de Bruxelles dont les limites sont ramenées à celles de Bruxelles Capitale. Feront également partie de ce district, les zones néerlandophones situées au sud de ces limites.

LE DISTRICT DU NORD-EST

(siège : Anvers - Directeur : M. H. EECKELS) réunit les groupes d'Anvers et de Hasselt, dont les limites sont modifiées en fonction de celles du district du Centre.

LE DISTRICT DU NORD-OUEST

(siège : Gand - Directeur : M. G. LAMMERTYN), remplace le groupe de Gand dont les limites sont modifiées en fonction de celles du district du Centre.

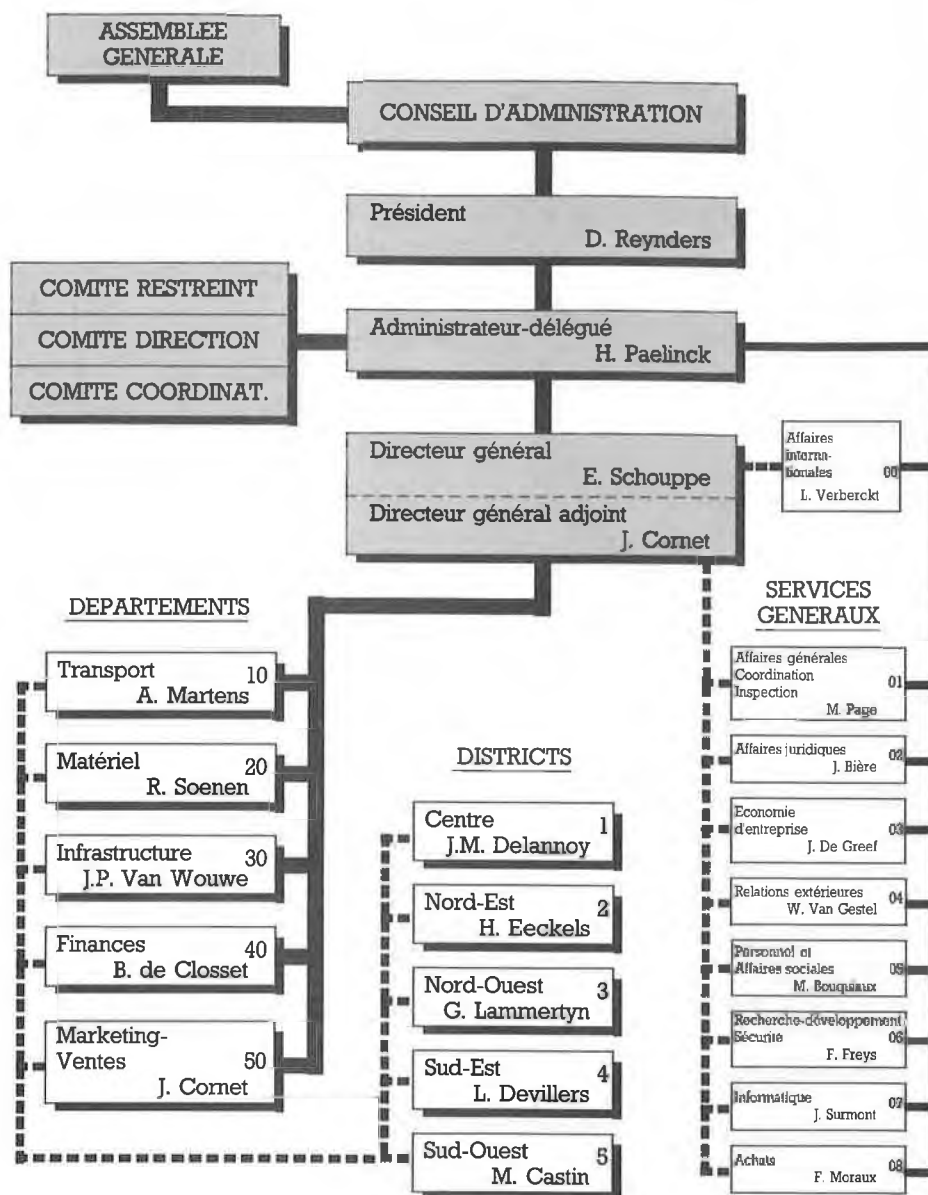
LE DISTRICT DU SUD-EST

(siège : Liège - Directeur : M. L. DEVILLERS), réunit les groupes de Liège et de Namur, les limites du groupe de Namur étant à modifier en fonction de celles du district du Centre.

LE DISTRICT DU SUD-OUEST

(siège : Charleroi - Directeur : M. M. CASTIN), réunit les groupes de Charleroi et de Mons dont les limites sont modifiées en fonction de celles du district du Centre.

ORGANIGRAMME SYNOPTIQUE DES STRUCTURES DE LA SNCB



LEGENDE : — relations d'autorité
- - - relations fonctionnelles

LES SERVICES DES DEPARTEMENTS

Les différents départements sont subdivisés en *services*.

TRANSPORT

Affaires générales et gestion du personnel, planification voyageurs, planification marchandises, coordination des transports, SNCB colis.

MATERIEL

Matériel de transport, matériel de traction, service d'étude, ateliers.

INFRASTRUCTURE

Services généraux, études de gestion des bâtiments, études courant faible, courant fort et installations fixes, études et entretien superstructure, TGV.

FINANCES

Recettes et comptabilité, statistiques.

MARKETING-VENTES

Marchandises, voyageurs, transport combiné.



ment pouvant résulter d'une position de dent-sur-dent.

En Suisse, le système Abt fut appliqué pour la première fois en 1890 sur la ligne Viège - Zermatt.

LE SYSTEME STRUB

Le système à crémaillère d'Emile Strub (1858-1909) se rapproche le plus du rail Vignole avec une denture découpée dans le champignon. Strub conçut cette idée alors qu'il occupait la fonction d'ingénieur chargé du contrôle du Ministère fédéral des transports nouvellement créé en vue d'exercer une surveillance sur tous les moyens de transport en Suisse. Son système est simple, robuste, durable et nécessite peu de réparations. Les crémaillères peuvent être adaptées à n'importe quel rayon de courbure (pas trop petit toutefois) et la fixation simple peut s'effectuer sur des traverses tant en fer qu'en bois.

Au fond, le système Strub est arrivé trop tard que pour pouvoir faire l'objet d'une application à grande échelle. Il fut appliqué pour la première fois à la Jungfraubahn en Suisse; permettant ainsi à Strub de gagner le premier prix d'un concours organisé par Adolf Guyer-Zeller, le père spirituel de la Jungfraubahn. Au cours des années 1897-1898, Strub fut directeur de la construction de la Jungfraubahn.

Le système Strub peut être combiné à celui de Riggenbach à certaines conditions. C'est notamment le cas du St-Gallen - Gais - Appenzell-Bahn (SGA) dont plusieurs tronçons sont équipés du système à crémaillère Riggenbach, tandis que la ligne Gais - Altstätten, fusionnée à cet ensemble était dotée du système à crémaillère Strub. Le grand stock de réserve de crémaillères - Strub a permis de renouveler de petits éléments très usés en raison d'une exploitation intensive des sections équipées du système Riggenbach en attendant l'arrivée d'un nouveau matériel doté de moteurs plus puissants grâce auquel un certain nombre de sections à crémaillère ont pu être totalement supprimées.

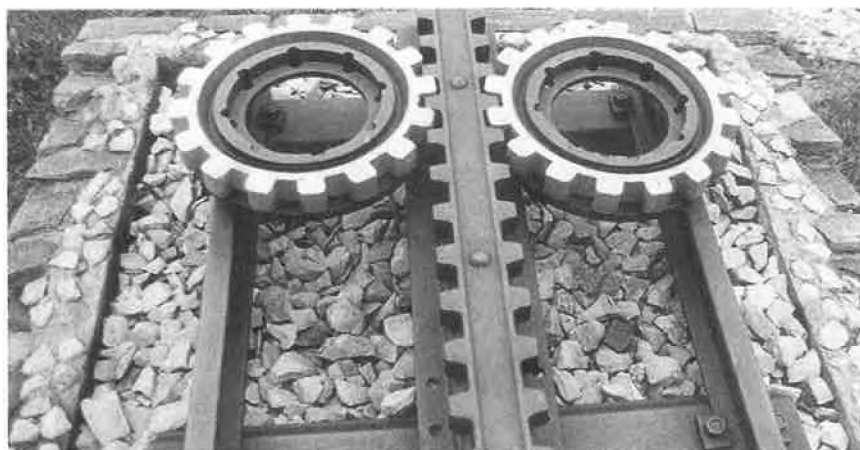
LE SYSTEME LOCHER

Le quatrième système n'a fait l'objet que d'une seule application en Suisse. Il s'agit du chemin de fer du Pilate situé au sud de Lucerne et dont la majeure partie du tracé comporte une pente de 480 ‰. En fait, ce système tourne en dérision toutes les normes établies pour les chemins de fer de montagne, tant dans le domaine technique que juridique. Edouard Locher-Freuler (1840-1910) est issu d'une lignée d'entrepreneurs et de bâtisseurs. Son père était entre autres maître d'œuvre de la

ville de Zürich. Il a lui-même été affecté à la construction du chemin de fer du Gotthard entre Flüelen et Cöschenen. En 1889, il se chargea de la construction du chemin de fer du Pilate qu'il exécuta en collaboration avec des compagnons de son père décédé entre temps. Il conçut pour les fortes rampes une crémaillère horizontale avec double denture latérale. La traction des véhicules à vapeur à mettre en service sur la ligne était assurée par deux roues dentées horizontales logées dans le châssis du véhicule. Une roue dentée s'engrenait dans la denture du côté gauche, l'autre roue dentée dans celle du côté droit de la crémaillère, tandis qu'un porte-à-faux, solidaire des roues dentées, est engrené sous la crémaillère; ce qui empêche dès lors tout mouvement vertical fatal inopiné. Aussi ne déplore-t-on aucun accident jusqu'à ce jour sur le chemin de fer du Pilate. En raison de l'importance de la déclivité, les compartiments des voitures à vapeur et des automotrices électriques livrées depuis 1937 durent être disposés en gradins. La chaudière de la voiture à vapeur était disposée transversalement sur le châssis de telle sorte que la surface de l'eau puisse rester à l'horizontale durant tout le parcours. Pour le changement de voie, le che-

Lors de la construction d'une ligne à crémaillère, les aiguillages constituent un handicap.

L'ingénieur suisse Nicolas Riggenbach est généralement considéré comme l'inventeur du chemin de fer à crémaillère.



min de fer du Pilate reste dépendant de transbordeurs, ce qui prend beaucoup de temps, surtout au point de croisement d'Aernsingen, et retarde considérablement le service. Dans les années 60, une aiguille d'un type particulier a été placée près de la gare terminus du Pilatus Kulm. Il s'agit d'une voie pivotant sur son axe longitudinal. En cas de raccordement à la voie de gauche, la voie vers la droite se trouve du côté inférieur de l'aiguille. Lorsque l'appareil pivote, cette situation change: la voie du dessous se met en place et la voie raccordée jusqu'à ce moment-là pivote vers le côté inférieur. □

SYSTEME DE CRÉMAILLÈRE LOCHER AVEC ENTRAÎNEMENT TEL QU'IL EST UTILISÉ SUR LE CHEMIN DE FER DU PILATE. LA PHOTO A ÉTÉ RÉALISÉE AU POINT DE DÉPART DU CHEMIN DE FER DU MONTE GÉNEROSA A CAPOLAGO OÙ ONT ÉTÉ EXPOSÉS LES 4 SYSTEMES A CRÉMAILLÈRE (28 AOÛT 1986)