



Historique de la SNCB

Visite royale du 6 septembre 2001 Trajet entre Laeken et Anvers

Le 19ème siècle : l'Age d'Or

Le mode de transport par excellence

En 1816, première évocation d'un chemin de fer en Belgique.
Les premières lignes sont nées près de charbonnages.

En 1825, inauguration du 1er chemin de fer « public » en Angleterre.
Le rail favorise la révolution industrielle et l'expansion économique du pays.
Il s'implante dans les principaux bassins industriels du pays. Et inversement, les nouvelles entreprises s'implantent près de sites ferroviaires.

En 1834, il est décidé de créer un système de chemin de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant vers :

- l'Est : vers la frontière de prusse, via Louvain, Liège et Verviers
- le Nord : vers Anvers
- Au Sud : vers Bruxelles et la frontière française
- A l'Ouest : vers Ostende par Termonde, Gand et Bruges.

La ligne Bruxelles-Malines serait le point de départ de ce réseau.
Les travaux commencent en juin 1834.

En 1835, la Belgique est le 1er pays du continent européen à ouvrir une ligne de chemin de fer « public ». Le 5 mai, la ligne Bruxelles-Malines est inaugurée par les trois premiers trains à vapeur des chemins de fer belges. La « Flèche » tracte 7 chars à bancs, le « Stephenson » tracte 7 voitures (berlines, diligences et chars à bancs), l'Eléphant tracte 16 voitures ouvertes, transportant au total 900 voyageurs. Les conducteurs sont anglais.

Le trajet, long de 20km, est effectué en 50 minutes. A l'arrivée à Malines, le Roi Léopold 1er inaugure la Colonne Milliaire, le centre du réseau, le « km zéro », symbolisé par le Mijlpaal, toujours existant sur le rond point en face de la gare.

En 1836, la section Malines-Anvers est construite, suivie les années suivantes par les autres sections de la ligne vers Liège.

Le parcours de ce 6 septembre utilise donc les bases d'une infrastructure construite dès 1835.



Expansion du réseau, ère des compagnies privées

Entre 1835 et 1843, les axes principaux du réseau en étoile imaginé quelques années plus tôt sont construites par l'Etat.

Dès 1842, des compagnies privées commencent à construire et à exploiter des lignes, en étoffant le réseau initial. Pour exemple, en 1870, L'Etat gère 863 km de lignes. Les 39 entreprises privées en exploitent 2231 km.

En 1864, un regroupement de compagnies privées vit le jour avec la création du « Grand Central Belge » regroupant les chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, de l'Est belge, et de l'Entre-Sambre et Meuse, exploitant ainsi à lui seul 511 km du réseau.

L'Etat rachète les lignes

Dès les années 1870, l'Etat lance une vaste opération de rachat, pour éviter qu'une trop grande partie du réseau tombe entre des mains étrangères. Cette opération de rachat se poursuit jusqu'en 1948 avec la ligne de Chimay, Malines -Terneuzen et Gand -Terneuzen.

En 1912, le gouvernement songe déjà à créer une société « autonome » pour exploiter l'ensemble du réseau. Les chemins de fer de l'Etat possèdent 4786 km de lignes. Les lignes privées correspondent à 275 km.

On peut dire que durant l'entre-deux-guerres, le réseau a atteint son extension maximale, correspondant plus ou moins à l'essentiel du réseau existant (compte tenu des suppressions de lignes réalisées depuis lors).

Le 20ème siècle : les vrais défis du chemins de fer

C'est le siècle des vrais défis : durant sa seconde moitié, le fer, la houille, la vapeur ne sont plus les maîtres-mots. Les nouvelles technologies comme le moteur à combustion ou à gaz, l'électricité, issus de la « deuxième révolution industrielle » vont progressivement faire perdre au rail son monopole de transporteur.

Tout au long du 20ème siècle, plusieurs facteurs vont animer la vie du rail :

- la concurrence de la voiture et de l'avion
- les relations entre les chemins de fer et l'Etat
- la modernisation du réseau
- les questions de financement.

A l'aube du 21 ème siècle, les directives européennes en terme de gestion des sociétés de chemins de fer et la libéralisation du rail en terme de concurrence entre sociétés seront les nouveaux thèmes majeurs du rail.



La création de la SNCB : 75ème anniversaire

A l'aube de la 1ère guerre mondiale, les chemins de fer constituent la plus grande entreprise belge, avec 80.000 travailleurs.

En 1926, l'Etat crée la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

En transformant les chemins de fer en une entreprise autonome par actions, il a ainsi pu récolter du capital frais. La SNCB se voit concéder un droit d'exploitation – pas de propriété – pour 75 ans. Son héritage comporte à 120.000 travailleurs, 4800 km de voies et 1368 gares et points d'arrêts.

Après la 1ère guerre mondiale, qui a paralysé une partie du réseau, c'est la crise financière généralisée des années trente, suivie par la seconde guerre mondiale, au terme de laquelle la moitié du réseau est détruite et une grande partie du matériel devenu inutilisable.

Concurrence de l'automobile, besoins de modernisation

A partir des années 50, l'automobile commence son expansion et l'avion effectue ses premières percées. Le train perd du terrain. Pour la SNCB, c'est une période de reconstruction consécutive au 2ème conflit mondial. C'est aussi le temps des réorganisations : là où elle supprime des services de trains, la SNCB organise des services de bus.

Période difficile

Les années 70 sont placées sous le signe de la crise pétrolière et d'une conjoncture économique défavorable. La SNCB est ainsi contrainte de reporter les grands investissements prévus. C'est aussi l'époque où l'on enregistre une diminution du trafic voyageurs.

La SNCB plaide pour obtenir des moyens financiers en vue d'investir

Les années 80 se traduisent par les premiers effets néfastes d'une circulation automobile croissante. Si le train veut devenir la solution à la croissance de mobilité, il faut moderniser, il faut investir. Dans ses rapports annuels, la SNCB dénonce chaque année le manque de moyens financiers. La SNCB met toutefois en oeuvre le plan IC-IR en 1984. C'est l'avènement de l'horaire cadencé. Le trafic marchandises n'échappe pas non plus à la restructuration.

Des projets dans tous les domaines

A la fin des années 80, un ambitieux projet voit le jour pour les 30 années à venir : c'est le plan STAR 21 de modernisation des chemins de fer

Parallèlement, le gouvernement belge approuve au début de l'année 1990 l'idée d'un réseau à grande vitesse pour la Belgique.



En 1991, l'entreprise se voit accorder le statut d'entreprise publique autonome.

Un contrat de gestion la lie avec l'Etat, qui, de son côté, donne les moyens à la SNCB de concrétiser son plan STAR 21.

En 1995, un plan décennal d'investissements revu est lancé pour 10 ans (1996-2005) pour un montant total de 370 milliards de FB.

Les premières concrétisations du plan voient le jour, notamment avec le nouveau matériel I 11 et AM 96. Les grands chantiers TGV démarrent.

Restructuration de la SNCB

Entre 1996 et 1998, la SNCB se restructure fondamentalement en Centres d'Activités et de Services. A l'horizon : productivité et gestion fine.

Libéralisation du rail : les directives européennes

En 1997, la première phase de libéralisation du transport ferroviaire à travers la directive 91/440 est traduite dans la loi belge. Cette directive prévoit la garantie d'indépendance de gestion, la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation et la garantie d'accès aux réseaux des autres Etats membres de l'Union.

De nouvelles armes pour le futur

La mobilité est au centre de tous les débats. Le train doit transporter davantage. En 2001, un nouveau plan d'investissement est lancé pour la période 2001-2012. Il porte sur un montant de 687, 6 milliards de FB. Au programme : le RER, la modernisation des principaux axes voyageurs, le développement du trafic grande vitesse et la terminaison du réseau TGV belge, la dynamisation accrue du transport marchandises (modernisation des ports, lignes spécialisées ...), la modernisation des gares, la sécurité ...

Libéralisation du rail : nouvelle étape

En 2001, l'Union européenne entame la deuxième phase de libéralisation du rail. Chaque état membre de l'union devra transposer ces directives pour le 15 mars 2003. Elles prévoient un large accès aux différents réseaux, en tous cas pour ce qui concerne le transport international des marchandises.

L'expansion du réseau en quelques chiffres

1836

Malines-Anvers

1837

Malines-Gand

Malines-Louvain

Louvain-Tirlemont

1838

Gand-Bruges-Ostende

Tirlemont-Ans

1840

Bruxelles-Tubize

1841

Tubize-Mons

1842

Ans-Liège

1842

Mons-Quévrain

Mouscron-frontière

Quévrain-frontière

1843

Liège-Verviers-frontière

1852

Charleroi-frontière

1854

Anvers-frontière

1855

Louvain-Wavre

1866

Bruxelles-Louvain

etc ...



Quelques dates-clé dans l'histoire de la SNCB

1840

Première gare de Bruxelles-Midi : la station des bogards

1841

Inauguration de la première jonction Nord-Midi (par les boulevards)

1846

Première gare de Bruxelles-Nord

1877 (architecte Alphonse BALAT)

Construction de la halte royale de Laeken

1931

les premières voitures en métal font leur apparition

1932

la signalisation lumineuse est testée pour la 1ère fois sur la ligne Charleroi-Namur.
Plus lisible que le système à palettes, elle offre une bien meilleure visibilité élevée.

1935

mise en service de la première ligne électrifiée en Belgique, entre Bruxelles et Anvers, à l'occasion du 100ème anniversaire des chemins de fer belges.

1939

La loco vapeur type 12 gagne « le ruban bleu », record mondial de vitesse pour trains à vapeur (Bruxelles-Ostende en 57 min.)

1949

mise en service de la ligne électrifiée Bruxelles – Charleroi

la nouvelle gare de Bruxelles-Midi est mise en service.

Intensification de l'électrification des lignes

Arrivée des premières loco électriques 101 et 120 sur le réseau belge

1952

le Roi Baudouin inaugure la jonction Nord-Midi.

1956

électrification de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg

Première liaison auto-couchettes Ostende-Munich

1957

un nouveau service international de trains rapides voit le jour : le Trans Europ Express



1958

Ouverture de la liaison Bruxelles-Central – Bruxelles-National-Aéroport

1962

le kilométrage de lignes électrifiées s'élève à 956 km contre 44 en 1946.

La signalisation est renouvelée et perfectionnée. L'entretien des voies est de plus en plus mécanisé

1963

Electrification de la ligne Bruxelles-Mons dans le cadre de la ligne Bruxelles-Paris électrifiée.

On dénombre 276 millions de voyageurs (contre 150 millions aujourd'hui).

1965

Le conteneur fait son entrée sur la scène du transport de marchandises

1966

le dernier train vapeur effectue le trajet entre Ath et Denderleeuw

1969

La SNCB et la STIB donnent un exemple de complémentarité en reliant la gare et la station de métro Schuman.

1984

Lancement du plan IC-IR

1993

Début des travaux du TGV entre Antoing et la frontière française

1994

Inauguration par Leurs Majestés le Roi Albert II et la Reine Paola de la liaison en Eurostar entre Bruxelles-Midi et Londres (14/10/94)

1995

Mise en service des nouvelles voitures I11

1997

Inauguration de la ligne Thalys Bruxelles-Paris par Leurs Majestés le Roi Albert II et la Reine Paola (10/12/97)

1999

Livraison des premières locomotives série 13



2000

électrification des lignes Liège-Gouvy-Luxembourg

2001

La SNCB fête son 75ème anniversaire

Remise en service pour les marchandises de la ligne Fleurus-Auvelais

Inauguration du Main Hub d'Anvers

Anvers-Central

Jonction Nord – Sud à Anvers – fiche récapitulative

Pourquoi construire une jonction nord – sud ?

- La capacité de l'ancienne gare est beaucoup trop faible, car il s'agit d'une gare de tête comportant seulement 10 voies à quai en cul-de-sac.
- Le projet s'inscrit dans le cadre du projet TGV et dans celui de l'aménagement de la branche Nord du TGV de Bruxelles vers la frontière néerlandaise
- La construction de la jonction nord – sud est une condition indispensable à l'extension du trafic suburbain autour d'Anvers. Cette jonction permet à la SNCB de fournir une importante contribution à la mobilité dans et autour d'Anvers.

Qu'est-ce que la Jonction Nord – Sud ?

- La jonction nord – sud s'étend au total sur 3,8 km (entre Anvers-Berchem et Luchtbal).
- La jonction nord – sud sera empruntée tant par les trains internationaux que par les trains du service intérieur.
- Nouveau à Anvers-Central : 14 voies à quai réparties sur trois niveaux :
 - 6 voies à quai en cul-de-sac au niveau + 1 (niveau original des voies) ;
 - 4 voies à quai en cul-de-sac au niveau – 1 ;
 - 4 voies à quai au niveau – 2, dont deux directes.

Tous ces quais ont une longueur de 375 à 425 mètres.

La capacité de la gare sera doublée en **comparaison** avec la situation originale.

Les transformations seront opérées en respectant l'architecture du monument classé.

Un grand atrium sera aménagé afin de laisser pénétrer la lumière du jour jusqu'au niveau le plus bas.

- Un deuxième accès du côté de la Lange Kievitstraat sera dotée de toutes les facilités pour les voyageurs (parking souterrain, dépôts pour vélos, guichets, buffet et accès à toutes les voies).
- Réaménagement de la Place Reine Astrid sur la base du projet de l'architecte Jordi Farrando. Un espace sur la place sera réservé aux usagers faibles et aux transports en commun. Il y aura un parking souterrain dont un niveau est destiné à la dépose-minute et aux dépôts pour vélos.
- De la Place Astrid partent deux voies uniques via des tunnels vers le nord. Le tunnel émerge en surface à hauteur du Damplein.
- Une nouvelle gare à Anvers-Luchtbal assurera des relations rapides vers Anvers-Central.
- La jonction Nord – Sud débouchera au nord d'Anvers sur la nouvelle ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas (longueur de la LGV : 35,2 km) et sur la ligne vers Essen et Roosendaal. La LGV accueillera une nouvelle gare à Brecht, avec une relation rapide vers Anvers.

Coût du projet

La jonction Nord – Sud coûtera au total 28 milliards BEF (694 millions Euro).

Planning des travaux

Début des travaux : 1998

Fin des travaux : 2006

Les travaux seront subdivisés en quatre phases, afin de pouvoir continuer à assurer le service des trains pendant toute la durée des travaux.

La première phase a pris fin en juin 2001 et les trois premiers quais sont entrés en service.

LA GARE SORT DE TERRE A LIEGE

La nouvelle gare des Guillemins, plus qu'un projet, une création artistique contemporaine s'inscrivant avec force, légèreté et transparence dans le paysage urbain!

1. Pourquoi une nouvelle gare à Liège?

- infrastructures vieilles ne permettant pas d'accueillir les trains rapides dans de bonnes conditions;
- mauvais positionnement des voies Bruxelles-Allemagne;
- voies en cul-de-sac inutilisées;
- cabine de signalisation trop ancienne;
- service d'accueil en décalage avec les attentes des voyageurs;
- espaces inadaptés aux commerces.

Demain, Liège ne sera plus qu'à 48 minutes de Bruxelles et avec sa nouvelle gare à quatre voies vers Bruxelles elle sera dotée d'un extraordinaire outil de communication!

2. "Liège-Guillemins sera ma plus belle gare...", Santiago CALATRAVA.

- trois niveaux : le centre de voyage et le couloir sous-voies, les quais, les passerelles;
- quais rectilignes facilitant l'entrée en gare et l'embarquement;
- 5 quais de 8 mètres de large dont trois longs de 450 mètres pourront accueillir les doubles rames Thalys;
- la coupole d'acier (10.000 tonnes) et de verre (32.000 mètres carrés) culminera à 40 mètres.

3. Les centres nerveux de la nouvelle gare.

▣ Le bâtiment des voyageurs

▣ La place en avant de la gare

▣ Le pont et le viaduc d'accès à la gare

▣ Hemricourt

▣ La cabine de signalisation

▣ Le bâtiment administratif

DES TRAVAUX EN QUATRE PHASES

1. Phase A

- Côté Colline de Cointe
 - démolition des immeubles expropriés rues Mandeville, Mockel et avenue de l'Observatoire;
 - réalisation de la paroi de soutènement de la colline;
 - excavation et début des travaux de fondation du parking;
 - réalisation d'une galerie permettant de rejoindre la passerelle piétonne provisoire actuelle au départ de l'angle des rues Mandeville et Mockel.
- Côté Ville
 - fondations des structures de la gare;
 - construction des quais I, II et III et mur sur la rue Varin;
 - construction d'un bassin d'orage sous le quai I;
 - réalisation du passage sous-voies central et du couloir technique sous les trois premiers quais;
 - pose des 5 premières nouvelles voies et raccordement complet des voies 3, 4 et 5 côté Bruxelles et côté Meuse;
 - construction du premier tronçon d'une passerelle piétonne provisoire reliant les quais I, II et III.

2. Phase B

- essentiellement ferroviaire elle sera consacrée aux travaux de modernisation du complexe de voies côté Bruxelles.

3. Phase C

- construction du quatrième quai;
- achèvement délicat de la structure de la gare entre les voies nouvelles et existantes.

4. Phase D

- construction du cinquième quai;
- construction de la seconde partie du nouveau parking côté colline;
- aménagement des accès à la ligne 125 (Liège-Namur) et au complexe de voies côté Meuse.

BUDGET

- estimation actuelle totale : environ 10 milliards de francs

PLANNING

- achèvement des travaux prévu pour fin 2005

démolition ancienne gare début 2006



Louvain

Le réaménagement des alentours de la gare

Pourquoi réaménager les alentours de la gare de Louvain ?

- Les alentours de la gare de Louvain constituent une zone ferroviaire importante. Il s'agit aussi d'un centre économique et d'une agglomération urbaine. Des précautions sont nécessaires afin de réduire l'accroissement du bruit et le développement de gaz d'échappement. La modernisation de la Place permet de freiner le développement du trafic routier dans les environs de la gare de Louvain, au profit des utilisateurs des transports en commun
- Difficulté: la gare et le centre ville devaient toujours permettre le trafic local, le passage des bus, taxis, vélos et des piétons.

Résultats de ce réaménagement:

- Un nouveau bâtiment pour la société de transports De Lijn: présence de l'horeca sur la nouvelle Place, une gare de bus tout confort pour les voyageurs et des bureaux De Lijn (Province du Brabant Flamant) et Eurostation.
- Le monument sur la Martelarenplein est conservé, étant donné son impact important dans l'histoire de la ville (commémoration de la Première Guerre Mondiale).
- Le Martelarenplein se trouve dorénavant en zone 30.
Seul un nombre limité de relations sont possibles en voiture : une zone de dépose-minute est situé dans le coin de la place et l'aire de stationnement des taxis se trouve devant le bâtiment de la gare.
- Le trafic automobile de Tiensevest vers Diestsevest et inversement passe par le tunnel routier aménagé sous la place (longueur 240 m).
- La place comporte différents niveaux :
 - niveau – 2 pour le tunnel et une petite partie du parking souterrain ;
 - niveau – 1 pour le parking souterrain et le passage souterrain pour piétons.
- Le parking souterrain pour 388 voitures est accessible via le niveau – 2 (le tunnel routier). Par comparaison avec un parking souterrain « standard », il se caractérise par une énorme luminosité (notamment grâce aux escaliers partant du monument et aux grandes surfaces vitrées).
- Le passage souterrain pour piétons constitue un nouveau point de passage entre Louvain et Kessel-Lo.



- un corridor large de 8 m flanqué de boutiques (contre 3 m auparavant) débouche via une douce dénivellation sous le nouveau bâtiment de De Lijn ; les verrières laissent passer la lumière du jour et annulent l'effet tunnel.
- Les travaux ont débuté le 1er avril 1998.
L'inauguration officielle des nouveaux abords de gare a eu lieu le 30 juin 2001.
- Le réaménagement des abords de la gare a eu lieu sous le partenariat de la ville de Louvain, de De Lijn, de la SNCB et de la Région Flamande – Routes Brabant Flamand.
Projet total : Projectteam Stadsontwerp
Conception de la place de la gare, de la gare des bus, du tunnel et du parking :
Manuel de Solà-Morales (architecte catalan)

Rénovation du travel centre

Le bâtiment de la gare de Louvain est un monument classé. Depuis les travaux de rénovation (achevés en janvier 1998), le plafond original en stuc est de nouveau visible.

A partir de 1879, le plafond fut la salle d'attente des première et deuxième classes. Le plafond arbore les armoiries des 8 provinces (en direction de ces provinces). Le blason du milieu est celui de la province du Brabant.

Résultat de la rénovation de la gare

- Recouvrement des quais :
protège les voyageurs des intempéries et confère un cachet particulier à la gare ;

16 "capes" seront drapées au-dessus des quais et des voies ;

l'ensemble est constitué de verre et de profilés métalliques ; des trous d'aération sont pratiqués entre les différentes parties des profilés métalliques.
- La nouvelle passerelle pour piétons et vélos :
est intégrée dans le nouveau recouvrement des quais ;
est équipée d'ascenseurs panoramiques ;
point de passage entre Louvain et Kessel-Lo.
- Quais :
nouveaux abris chauffés ;
nouveau : les auvents, les bancs, la sonorisation, l'éclairage, les moniteurs ;
le carrelage comporte des équipements pour les aveugles et malvoyants ;

- Architecte : Samyn and Partners (bureau d'architectes belges)

Planning des travaux

Les travaux à la gare de Louvain se déroulent parallèlement aux travaux d'adaptation de la ligne de chemin de fer Bruxelles – Louvain. Les phasages doivent être harmonisés.

Phase 1 : fin 2001 – début 2002 :

- structure métallique complète au-dessus des voies 1 à 5 ;
- toit complet au-dessus des voies 1 à 4 ;
- passerelle au-dessus des voies 1 à 4 avec des ascenseurs quais 1 à 5 ;
- réaménagement des quais 1 à 5.

Phase 2 : 2004 – fin 2005 :

- construction du reste du recouvrement et de la passerelle pour piétons au-dessus des voies 5 à 9 ;
- réaménagement des quais restants.

Fin probable : 2005

LES TRAINS ROYAUX LEOPOLD II & LEOPOLD III

1. Le train royal de Léopold II et Albert I

- construit au tout début du siècle passé au cours des règnes de Léopold II et Albert I (entre 1901 et 1912);
- utilisé par les membres de la Dynastie;
- conservation de trois voitures royales;
- les trois voitures ont été restaurées en 1965 à l'atelier central de Malines.

1.1 La voiture centrale.

- mise en service en 1901 et construite par la Compagnie générale de construction à St-Denis (France);
- les fenêtres se composent d'un mélange d'acier et de bois;
- le salon central est accessible par :
 - portes extérieures;
 - plates-formes en bout de voiture et couloirs latéraux.
- compartiments-lits ou places assises disposés de part et d'autre des deux couloirs;
- compartiments destinés au Souverain accessibles directement par le salon central;
- décoration Art Nouveau pour les couloirs et les compartiments lits;
- décoration néo Louis XVI pour le salon où les cloisons sont recouvertes de panneaux d'acajou poli;
- une moulure creuse entourant la pièce fait transition avec l'éclairage du plafond;
- l'éclairage est assuré par des couronnes en bronze doré à abat-jour en verre vénitien.

1.2 La voiture salon/salle à manger.

- mise en service en 1912;
- couloir central et latéral décorés en Art Déco;
- couloir central débouche dans le salon dont la décoration est également inspirée de la période Art Déco pour l'ensemble;
- boiseries des fauteuils, armoires et secrétaire décorées de marqueterie;
- une porte centrale sépare le salon du restaurant;
- les meubles sont de style Louis XV.

1.3 La voiture restaurant conférence.

- construite en France à St-Denis par la Compagnie Générale de Construction;
- les tables placées en parallèle ont remplacé une longue table mise dans le sens de la longueur;
- sièges et armoires intègrent un médaillon avec le "A" du Roi Albert I;
- l'éclairage naturel se fait par un lanterneau dans l'arrondi du toit;
- plafond décoré par des représentations allégoriques en rapport avec les plaisirs de la table;
- meubles et panneaux fabriqués en bois d'acajou et décorés de motifs dorés.

2. Le train royal de Léopold III et Baudouin I

- construit à l'atelier central des chemins de fer à Malines en 1938/1939;
- se compose de trois véhicules :
- utilisé jusqu'en 1976 par les souverains ou les membres de familles royales;

NOTE :

- Baudouin I inaugure officiellement la jonction Nord-Midi à Bruxelles le 4 octobre 1952;
- l'empereur du Japon voyage à bord de ce train en 1971 ainsi que la reine du Danemark en 1976.

2.1 la voiture-salon

- larges portes centrales et escalier escamotable s'ouvrant sur le hall d'honneur;
- les longs-pans portent l'écusson de la famille royale;
- une couronne en métal argenté décore chaque portière d'extrémité;
- le hall s'ouvre sur le salon et la cabinet particulier du Roi;
- le salon est garni de fauteuils mobiles sur toute la largeur de la voiture;
- décoration intérieure en bois exotiques (Acajou, Wengé, Avodiré et Palmier);
- le plafond du grand salon est décoré d'une tapisserie représentant une chasse au cerf;
- le cabinet royal dispose d'un guéridon de travail, deux fauteuils et un canapé-lit;
- décoration intérieure en panneaux de noyer et tissus de lin beiges.

2.2 la voiture-lits

- deux chambres à coucher royales disposées de part et d'autre d'un salon servant également de salle à petit déjeuner;
- parois et porte d'entrée du salon décorées de pavés en chêne;
- dans le salon se trouve une table en marqueterie de chêne scié sur quartier;
- dans la chambre royale, toutes les boiseries, meubles et soubassements sont décorés de panneaux flammés en Avodiré à la teinte jaune or;
- les chambres du Roi et de la Reine sont suivies d'une salle de bain et d'un compartiment pour le personnel de service.

2.3 la voiture salle à manger

- la grande salle à manger compte 12 places et la petite 4;
- les tables de la grande salle sont parquetées en noyer du Caucase;
- les 12 fauteuils sont recouverts en cuir de porc beige;
- les tentures garnissant les fenêtres sont en soie et velour;
- la petite salle est conçue tel un écrin où sont blottis la table en noyer et les 4 fauteuils.



Activités SNCB – principaux éléments chiffrés (Chiffres 2000)

Chiffre d'affaires	88 milliards de francs (2,18 milliards €)
Bénéfice	237 millions de francs (5,87 millions €)
Total des investissements en 2000	52 milliards de francs (1,29 milliards €)
dont:	37 milliards de francs pour le trafic intérieur 15 milliards de francs pour le trafic TGV
Nombre de voyageurs en trafic intérieur (en millions):	139,9
Nombre de voyageurs en trafic intérieur (millions de voyageurs-km):	6 317 (progression de 4,7 % par rapport à 1999). Ceci constitue un record depuis la seconde guerre mondiale.
Nombre de voyageurs en trafic international (en millions):	13,4
Nombre de voyageurs en trafic international (millions de voyageurs-km):	1 437 (dont 60 % pour le trafic TGV) (progression de 9 % par rapport à 1999)

**Trafic marchandises, charges complètes (en millions de tonnes):**

61,2

Trafic marchandises (millions de tonnes-km):

7 674, dont 29,6 % en trafic combiné

(progression de 3,8% par rapport à 1999)

Envoi de petits colis ABX (en milliers d'envoi):

8 270

(progression de 7,5 % par rapport à 1999)

Effectif total: 41 384**Réseau ferré belge:**

3471 km de lignes de chemin de fer (2705 km électrifiées)

534 gares et points d'arrêt

Nombre de trains de voyageurs par jour:

3700

Longueur totale du réseau à grande vitesse en 2005/2006:

315 km