

**La Société Nationale**  
**des**  
**Chemins de fer Vicinaux**



# La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux

par

R. HOENS.  
Directeur Général  
de la S.N.C.V.



Le nouveau bâtiment de l'Administration Centrale, 14, rue de la Science à Bruxelles. A l'angle de la rue on remarque la partie de l'ancien hôtel ayant appartenu à la famille de Meeûs (1862) devenu le siège social de la S.N.C.V. dès 1892. (Photo Sergysels).

## I. — ORIGINES.

Avant le vote de la loi du 28 mai 1884 sur les chemins de fer vicinaux, deux textes législatifs régissaient l'établissement de voies ferrées à caractère régional ou local, à savoir : la loi du 20 mai 1862 relative aux concessions de péages, et celle du 9 juillet 1875 concernant les tramways.

Ni l'une, ni l'autre n'avaient favorisé la desserte des régions isolées. De ce fait, ces régions restèrent privées de l'équipement qui aurait pu les mettre en liaison avec le réseau ferroviaire d'intérêt général.

En ce qui concerne plus spécialement la loi du

9 juillet 1875, qui régissait également les chemins de fer vicinaux à établir sur la voirie publique préexistante, les réalisations dues à l'initiative privée furent presque nulles entre 1875 et 1884.

Cette carence retint l'attention du législateur, qui rechercha d'autres moyens pour doter le pays d'un réseau ferré d'intérêt local.

Le but que le législateur s'était fixé était double :

- 1) assurer les transports à courte distance de personnes et de marchandises;
- 2) parfaire l'équipement ferroviaire du pays en le complétant par des lignes de construction et d'exploitation plus économiques.

Une des idées de base était la possibilité de pratiquer une politique de bas tarifs, sans descendre toutefois en dessous d'un niveau susceptible de provoquer de la concurrence au réseau d'intérêt général.

Le législateur entendit ne pas organiser une nouvelle administration d'Etat. Il visait à créer un organisme autonome, décentralisé, à l'abri de l'influence politique, mais soumis à un contrôle assurant la sauvegarde des intérêts tant généraux du pays que particuliers des collectivités locales.

Dans l'esprit des promoteurs de l'organisme nouveau, la longueur des lignes vicinales devrait normalement s'élever à quelque 8, 10 ou 15 km, tandis que la vitesse commerciale ne présenterait qu'une importance secondaire, sauf lorsqu'il s'agirait d'assurer la correspondance avec un train du grand chemin de fer. Les tarifs seraient fixés par ligne dans le cahier des charges de la concession, mais ils pourraient être modifiés sous l'approbation du gouvernement.

Cette conception fut sanctionnée par le vote de la loi du 28 mai 1884 sur les chemins de fer vicinaux, loi remplacée, peu après, par celle du 24 juin 1885. Les statuts de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux furent approuvés par arrêté royal du 6 juillet 1885.

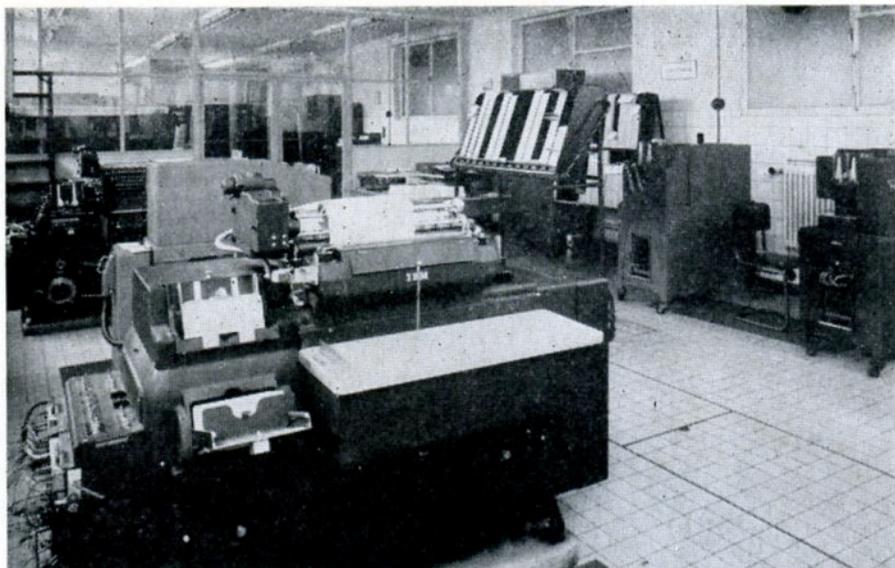
## II. — STRUCTURES JURIDIQUE, ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE.

### A. - Structure juridique.

La S.N.C.V., constituée sous la forme de société anonyme d'une nature particulière, est, en fait, une régie coopérative des pouvoirs publics ayant pour objet l'établissement et la gestion de services publics de transports en commun.

Sa nature de régie coopérative des pouvoirs publics est confirmée par les trois caractéristiques ci-après :

- 1) le capital est variable et le nombre d'actionnaires n'est jamais définitif;
- 2) le capital est fractionné en autant d'entreprises qu'il y a de lignes distinctes ou de groupes distincts de lignes fusionnées;
- 3) les associés sont l'Etat, les provinces, les communes et quelques particuliers. Au 31 décembre 1955, leur part du capital social s'élevait respectivement à 48,1 %, 28,5 %, 22,9 % et 0,5 %.



Atelier de mécanographie. - Administration Centrale.

Les quelques dispositions statutaires rappelées ci-après caractérisent la nature particulière de la S.N.C.V. :

- 1) la durée de la société est illimitée;
- 2) ses statuts ne peuvent être modifiés que de l'accord du pouvoir législatif;
- 3) la dissolution de la société ne peut être prononcée qu'en vertu d'une loi qui règlera en même temps le mode et les conditions de sa liquidation;
- 4) le capital social est égal au montant des dépenses de premier établissement des lignes à construire et éventuellement de leur matériel d'exploitation;
- 5) le président et la moitié des membres du conseil d'administration, ainsi que le directeur général, sont nommés par le Roi.

### B. - Structure administrative.

#### 1) Organes de gestion et de contrôle.

##### a) Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration se compose d'un président et de six administrateurs. Il est investi des pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la société et pourvoit à toutes les affaires sociales.

##### b) Directeur général.

Le directeur général est nommé et peut être révoqué ou suspendu par le Roi. Il est chargé de l'exécution des décisions du Conseil d'administration et assiste avec voix consultative aux séances de ce conseil.

La gestion journalière des affaires de la Société lui est confiée.

c) *Comité de surveillance.*

Le comité de surveillance se compose de neuf commissaires, chacun représentant sa province. Il donne son avis sur les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration. Les commissaires ont un droit illimité de surveillance sur toutes les opérations de la société.

d) *Assemblée générale.*

L'assemblée générale se compose des actionnaires, en nom ou au porteur, des membres du Conseil d'administration, du directeur général et des membres du Comité de surveillance. Elle est régulièrement constituée quel que soit le nombre des actions représentées, et les délibérations sont prises à la majorité simple des voix, sauf lorsqu'il s'agit de délibérer sur des modifications aux statuts ou sur l'abandon de l'exploitation d'une ligne vicinale.

e) *Administration centrale et directions régionales.*

L'Administration centrale, qui assiste le directeur général dans ses devoirs de gestion, se compose d'un service d'inspection générale, d'une direction technique, d'une direction des exploitations, d'un service de secrétariat, d'une direction du personnel et d'une direction des finances.

Elle décharge les directions régionales de certains travaux spéciaux à caractère général, de manière à permettre aux directeurs locaux de se consacrer pleinement à la gestion des zones d'exploitation qui leur sont confiées.

Les directions régionales actuelles sont les suivantes :

**Groupes d'exploitation.      Sièges d'exploitation.**

Anvers .....	Anvers
Brabant .....	Bruxelles et Louvain
Flandre Occidentale ...	Bruges et Ostende
Flandre Orientale .....	Destelbergen (Gand)
Hainaut .....	Mons, Charleroi et Tournai
Liège .....	Liège
Limbourg .....	Hasselt
Namur-Luxembourg ...	Namur et Marloie

**2) Contrôle et tutelle de l'Etat.**

L'intervention de l'Etat dans l'établissement du réseau et le contrôle de sa gestion s'exerce sous plusieurs formes :

- a) les concessions sont accordées à la S.N.C.V. par arrêté royal;
- b) les tarifs sont réglés par la S.N.C.V., sous l'approbation du gouvernement; celui-ci a

toujours le droit d'en exiger le rehaussement ou d'en interdire l'abaissement;

- c) le gouvernement a le droit de contrôler toutes les opérations de la S.N.C.V. et à cette fin, d'exiger d'elle tous états et renseignements; il peut s'opposer à l'exécution de toute mesure qui, selon lui, serait contraire soit à la loi, soit aux statuts, soit aux intérêts de l'Etat;
- d) le gouvernement approuve la forme et les conditions des emprunts émis par la S.N.C.V.; il est autorisé par le législateur à en garantir envers les tiers l'intérêt et l'amortissement;
- e) le président, trois membres du Conseil d'administration et le directeur général sont nommés par le Roi;
- f) le président du Conseil d'administration peut suspendre l'exécution de toute décision qui lui paraîtra contraire aux lois, aux statuts et aux intérêts de l'Etat; il en donne avis au gouvernement qui doit statuer dans la quinzaine de cet avis;
- g) pour faciliter l'exercice de leur contrôle, les ministres des Finances et des Communications nomment chacun un commissaire du gouvernement.

Aux diverses interventions exposées ci-avant, viendront encore s'ajouter celles dérivant de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public et des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi.

**C. - Structure financière.**

**1) Capital social.**

Rappelons que le capital social est égal au montant des dépenses de premier établissement des lignes à construire et éventuellement de leur matériel d'exploitation.

**2) Souscription du capital.**

Cinquante-cinq pour cent au moins des actions doivent être souscrites par l'Etat, les provinces et les communes. L'intervention de l'Etat ne peut pas dépasser 50 % du capital nominal de chaque ligne ou de chaque groupe de lignes fusionnées, à moins qu'une loi n'en ait autrement disposé.

**3) Libération du capital.**

a) *Lignes ferrées et services d'autobus (régime 1931).*

Les pouvoirs publics peuvent se libérer par annuités, en 90 ans; ce mode est généralement

choisi par les actionnaires en cause. Les particuliers sont tenus de se libérer au comptant.

Les annuités sont fixées de manière telle que les obligations représentatives à créer soient amorties en 90 ans.

b) *Services d'autobus (régime 1924).*

Lorsqu'il s'agit d'un service d'autobus soumis au régime **statutaire** prévu à la loi du 11 août 1924, c'est-à-dire d'un service autorisé en vertu de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, les actionnaires doivent se libérer au comptant.

**4) Comptes et résultats d'exploitation.**

a) *Comptes d'exploitation.*

Il est tenu un compte spécial pour chaque ligne ou groupe de lignes ferrées concédées et pour chaque service automobile sur route autorisé en vertu de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

La quote-part de chaque ligne ou groupe de lignes ou service dans les frais généraux d'administration de la S.N.C.V. est déterminée d'après le contingent qu'ils fournissent dans le produit brut de l'ensemble des lignes, groupes de lignes et services.

b) *Résultats d'exploitation des lignes ou groupes de lignes ferrées, y compris les services d'autobus autorisés en vertu de la loi du 29 août 1931.*

*Exercice clôturant en bénéfice.*

Sur le bénéfice de chaque ligne ou groupe de lignes fusionnées, il est prélevé au profit des actionnaires de cette ligne ou de ce groupe, un premier dividende, dont le maximum est actuellement fixé au montant de l'annuité nécessaire pour acquitter en 90 ans le capital souscrit.

S'il existe un excédent de bénéfice, celui-ci, après déduction des tantièmes statutaires des administrateurs et du directeur général, est réparti comme suit :

- 1/4 pour la constitution d'un fonds de prévision destiné aux extensions et aux améliorations de la ligne ou du groupe de lignes;
- 3/8 aux actionnaires à titre de second dividende;
- 3/8 à la S.N.C.V. pour être affectés à la formation d'un fonds de réserve destiné à couvrir ses pertes éventuelles et à permettre l'extension et l'amélioration du réseau.

*Exercice clôturant en perte.*

Le mali par lequel se solde le compte d'exploitation d'une ligne ou d'un groupe de lignes est avancé par la S.N.C.V. à ses risques et périls.

Elle peut toutefois prélever le remboursement des avances faites à chaque ligne ou groupe de lignes sur les premiers bénéfices de la ligne ou du groupe pendant les années ultérieures.

Si la S.N.C.V. abandonnait l'exploitation de la ligne ou du groupe avant d'avoir pu récupérer l'intégralité de ses avances, la partie non recouvrée demeurerait à sa charge et serait imputée sur sa réserve.

c) *Résultats d'exploitation des services d'autobus autorisés en vertu de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.*

Les dispositions statutaires sont semblables à celles mentionnées sous la rubrique b) ci-avant, sauf en ce qui concerne l'imputation des pertes, lesquelles sont mises à charge des actionnaires du service déficitaire et devront être remboursées à la S.N.C.V. au plus tard le 30 juin après l'expiration de l'exercice.

**5) Abandon d'exploitation.**

a) *Lignes ferrées.*

La S.N.C.V. pourra abandonner l'exploitation dans les cas et aux conditions suivantes :

- 1) Si, pendant trois années consécutives, le produit brut de cette ligne est demeuré insuffisant pour couvrir les dépenses de son exploitation;
- 2) Si, pendant cinq années consécutives, le produit net d'une ligne a été insuffisant pour couvrir 50 % des intérêts du capital de premier établissement.

Des propositions tendant à la cessation de l'exploitation d'une ligne pourront être faites dans le premier cas, soit par le Conseil d'administration de la S.N.C.V., soit par l'un des actionnaires du groupe directement intéressé, et, dans le second cas, par l'un des actionnaires du dit groupe.

Ces propositions seront soumises aux actionnaires de la S.N.C.V. convoqués en assemblée générale extraordinaire.

b) *Services d'autobus autorisés en vertu de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.*

La S.N.C.V. ne pourra abandonner l'exploitation d'un service de transport automobile sur route que si la proposition en est faite par la majorité des actionnaires intéressés; ceux-ci ne seront admis à faire semblable proposition que si, pendant au moins trois années consécutives, le produit net du service est demeuré insuffisant pour couvrir l'intérêt à 2 % du capital versé.

L'intervention de l'assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.V. ne sera pas requise pour semblable abandon.

**III. — RESEAU.**

**A. - Lignes ferrées non électrifiées.**

Le réseau qui était desservi au début principalement par locomotives à vapeur et à raison de quelques kilomètres seulement par traction ani-

male, prit une extension rapide. Les éléments ci-dessous suffisent à schématiser l'essor du réseau non électrifié, dont l'importance devait diminuer plus tard à la suite :

- 1) des enlèvements de voies opérés par l'armée allemande;
- 2) des démontages effectués à partir de 1935 pour faire place à l'autobus;
- 3) de l'électrification de certaines lignes desservies précédemment par traction à vapeur.

### C. - Services routiers.

Inquiète de la concurrence de la route, la S.N.C.V. se pencha très tôt sur le problème des transports routiers.

Dès qu'elle fut autorisée à établir et à exploiter ce mode de transport (1924), elle s'intéressa à l'étude et à l'organisation des services d'autobus, dont les premiers furent mis en exploitation au cours de l'année 1925 sur une longueur de 129 kilomètres.

### Evolution du réseau de lignes ferrées non électrifiées.

Années	Km exploités	Années	Km exploités	Années	Km exploités
1885 .....	60	1920 .....	3.852	1950 .....	2.708
1890 .....	838	1925 .....	3.938	1951 .....	2.392
1895 .....	1.307	1930 .....	3.838	1952 .....	1.486
1900 .....	1.780	1935 .....	3.471	1953 .....	1.399
1905 .....	2.600	1940 .....	3.333	1954 .....	1.223
1910 .....	3.446	1945 .....	3.345	1955 .....	1.037
1915 .....	3.802				

### B. - Lignes ferrées électrifiées.

Au début du mois d'octobre 1894, la première ligne électrifiée fut ouverte à l'exploitation entre Bruxelles (place Rouppe) et la Petite Espinette.

A l'origine, le programme des travaux fut établi avec prudence, à cause du coût relativement élevé des installations. La S.N.C.V. avait, en effet, à se préoccuper de la rentabilité des lignes en cause.

Les agglomérations urbaines sollicitèrent l'établissement d'un réseau électrifié. Elles obtinrent satisfaction et ce mode de traction se développa ensuite dans les régions suburbaines.

Le réseau électrifié bénéficia de nombreuses réalisations avant de sacrifier environ 350 km de lignes aux progrès des transports routiers.

C'est ce qui ressort du tableau ci-après donnant la longueur des lignes électrifiées.

Au 31 décembre 1950, le nombre, la nature et la longueur des services d'autobus s'établissaient comme suit :

152 services publics d'autobus d'une longueur totale de 4.495 km;

271 services spéciaux d'autobus d'une longueur totale de 12.983 km.

Rappelons qu'au sens de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, les services publics d'autobus sont des services de transports en commun de personnes accessibles à quiconque se présente, et circulant régulièrement selon un itinéraire, un horaire et à des prix déterminés à l'avance.

Les services spéciaux d'autobus sont des services organisés à l'intention de certaines catégories bien déterminées de voyageurs, tels :

- des ouvriers, employés, etc... pour les conduire au siège de leur travail ou les ramener vers leur domicile, peu importe s'ils supportent personnellement ou non, en tout ou en partie, les frais de transport;

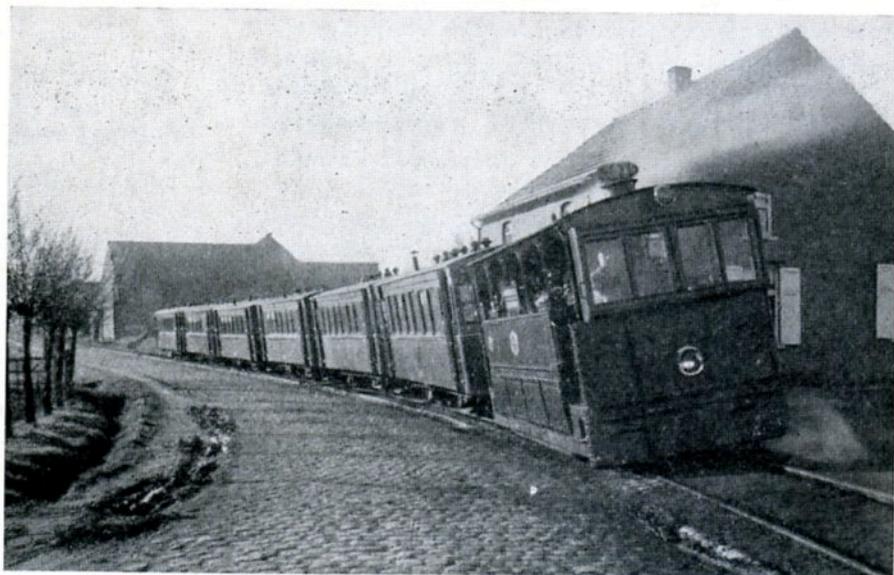
### Longueur des lignes électrifiées.

Années	Km exploités	Années	Km exploités	Années	Km exploités
1895 .....	18	1925 .....	523	1951 .....	1.506
1900 .....	70	1930 .....	794	1952 .....	1.511
1905 .....	137	1935 .....	1.290	1953 .....	1.325
1910 .....	291	1940 .....	1.479	1954 .....	1.178
1915 .....	413	1945 .....	1.466	1955 .....	1.178
1920 .....	443	1950 .....	1.528		

- des producteurs agricoles ou autres, groupés ou non, vers les marchés;
- des membres des groupements industriels et commerciaux vers des centres boursiers, etc.;
- des écoliers de certains établissements d'instruction;
- des visiteurs d'hôpitaux, des enfants vers les homes, etc...

Le développement du réseau routier, au cours des cinq derniers exercices, est mis en évidence par les chiffres du tableau ci-après, mentionnant la longueur des lignes en kilomètres exploités.

Années	Services d'autobus (publics)	Services spéciaux d'autobus
1951 .....	4.716	15.587
1952 .....	4.789	14.224
1953 .....	5.340	16.518
1954 .....	6.140	19.890
1955 .....	7.297	26.569



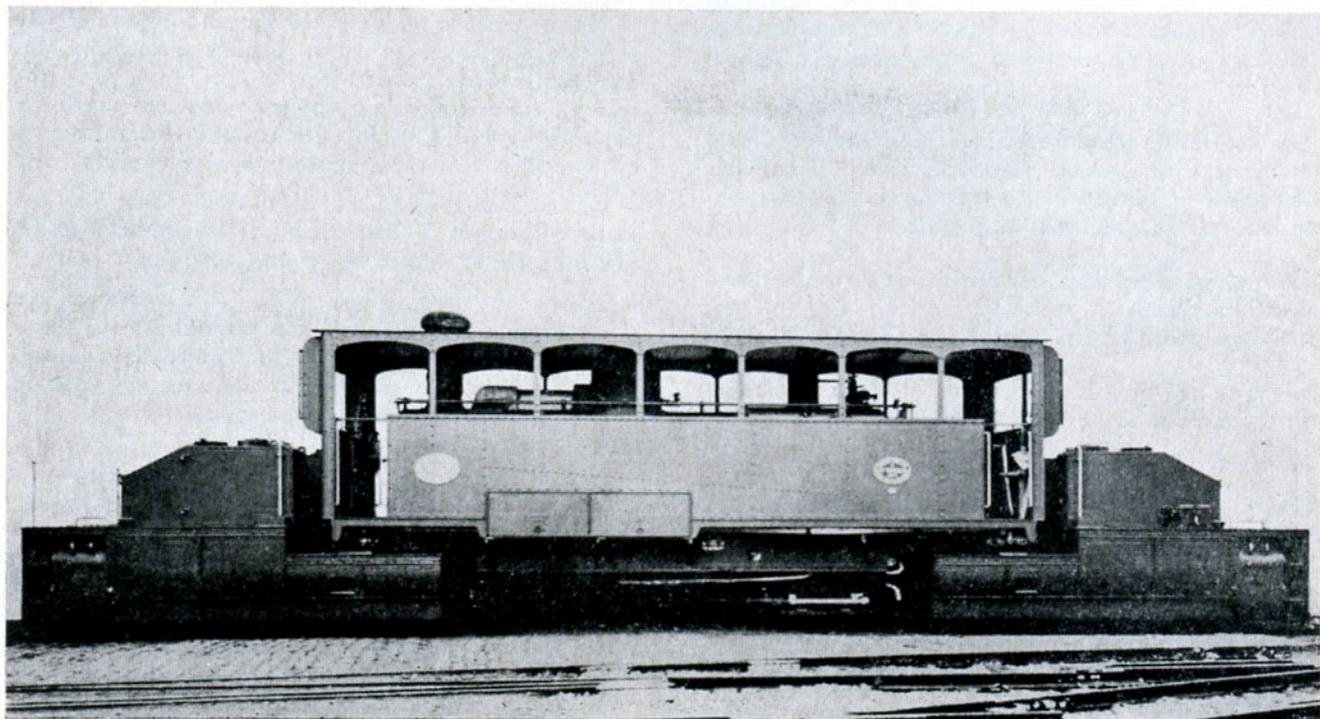
Train vapeur en service voyageurs. - Evocation classique du tram vicinal avant la première guerre mondiale.

#### IV. — MATERIEL ROULANT.

##### A. - Lignes ferrées non électrifiées.

##### Locomotives.

La locomotive-tender à 3 essieux couplés, comportant deux postes de conduite et d'un poids à vide de 12 1/2 tonnes fut le premier engin de traction utilisé.

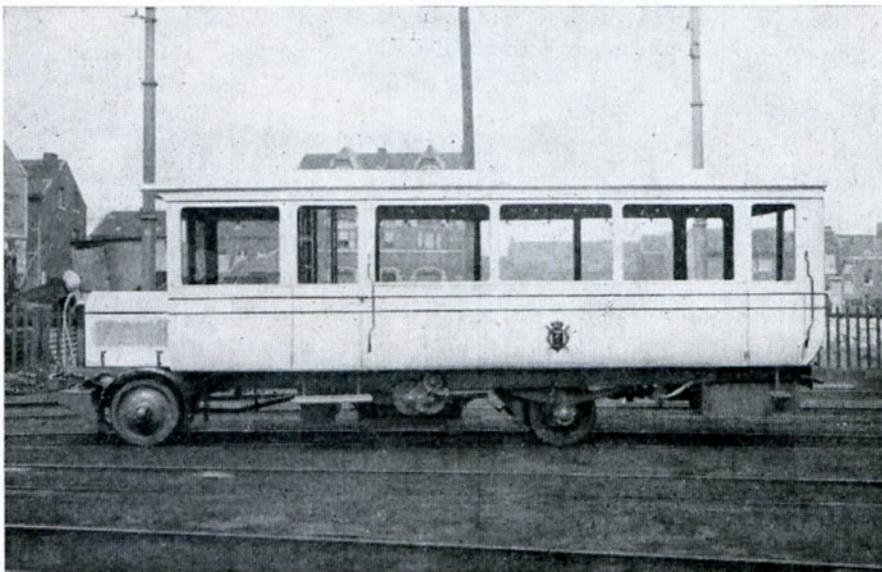
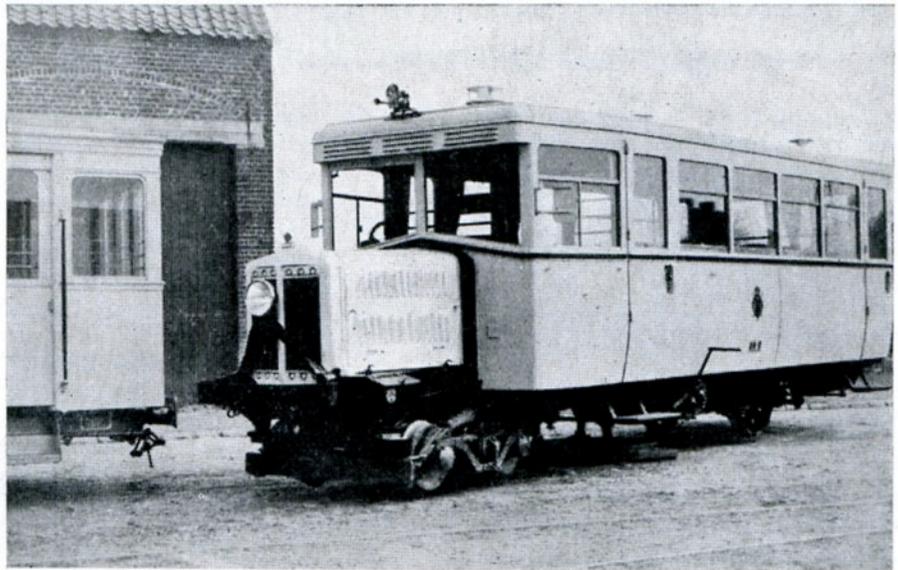


Une locomotive du type dit « Garatt ».

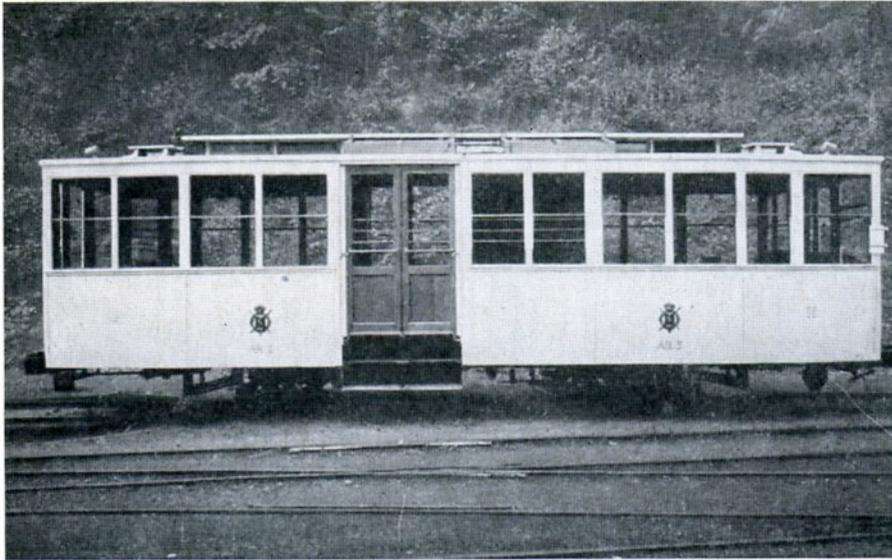
Le premier autorail vicinal (de  
Dion Bouton) mis en service entre  
Marbehan et Sainte-Cécile.



Autorail Büssing pourvu d'un pla-  
teau de retournement.



Autorail de Dion Bouton (1929)  
avec vérin de retournement.



Premier type d'autorail à 2 postes de conduite construit en 1925.

Dans la suite, d'assez nombreux types de locomotives furent construits : leurs poids à vide, pour les écartements de voie de 1 m et de 1,067 m, furent de 12 ½ tonnes à 23 ½ tonnes, et pour les voies à 1,435 m d'écartement, de 23 tonnes à 35 tonnes. En vue de la traction massive de marchandises, deux locomotives du type Garatt à l'écartement de 1 m furent également mises en service : leur poids à vide de 49,7 tonnes fut réparti sur 6 essieux.

#### Voitures à voyageurs.

Les voitures à voyageurs furent réalisées d'après les conceptions de l'époque (1885) : faible empattement rigide et châssis surbaissé.

Plus tard, la tendance fut nettement en faveur d'une augmentation de l'empattement, ce qui se révéla sans inconvénient pour le passage en courbe et vers l'emploi d'essieux radiants articulés, montés sur bissels système De Rechter; sans cesse la capacité de chargement s'agrandit également.

#### Wagons.

Enfin, les premiers wagons eurent une capacité de 10 t, qui fut portée à 12 t lors des acquisitions postérieures.

La S.N.C.V. disposa aussi de wagons fermés, et même de wagons plats d'une capacité variant de 20 à 30 tonnes.

#### Autorails.

Pour obvier à la concurrence provoquée aux lignes non électrifiées par les services d'autobus privés, les services techniques de la S.N.C.V. étudièrent, dès 1925, la construction d'automotrices légères. Les premiers autorails mis en circulation furent des autobus transformés.

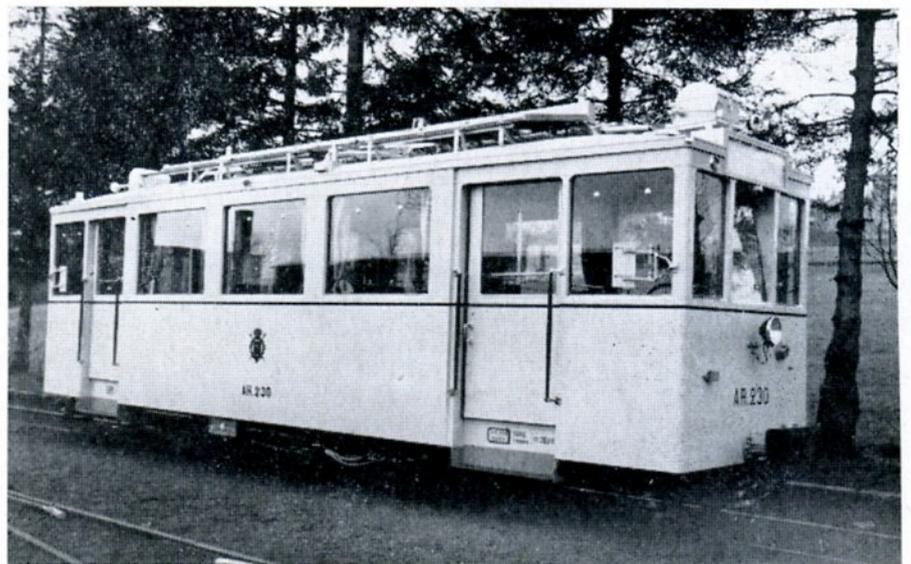
En 1930, la construction d'automotrices capables de remorquer une ou deux voitures légères fut mise à l'étude.

Un programme portant commande de 300 véhicules fut arrêté. Jusqu'en 1934, le moteur à essence servit à la propulsion des automotrices.

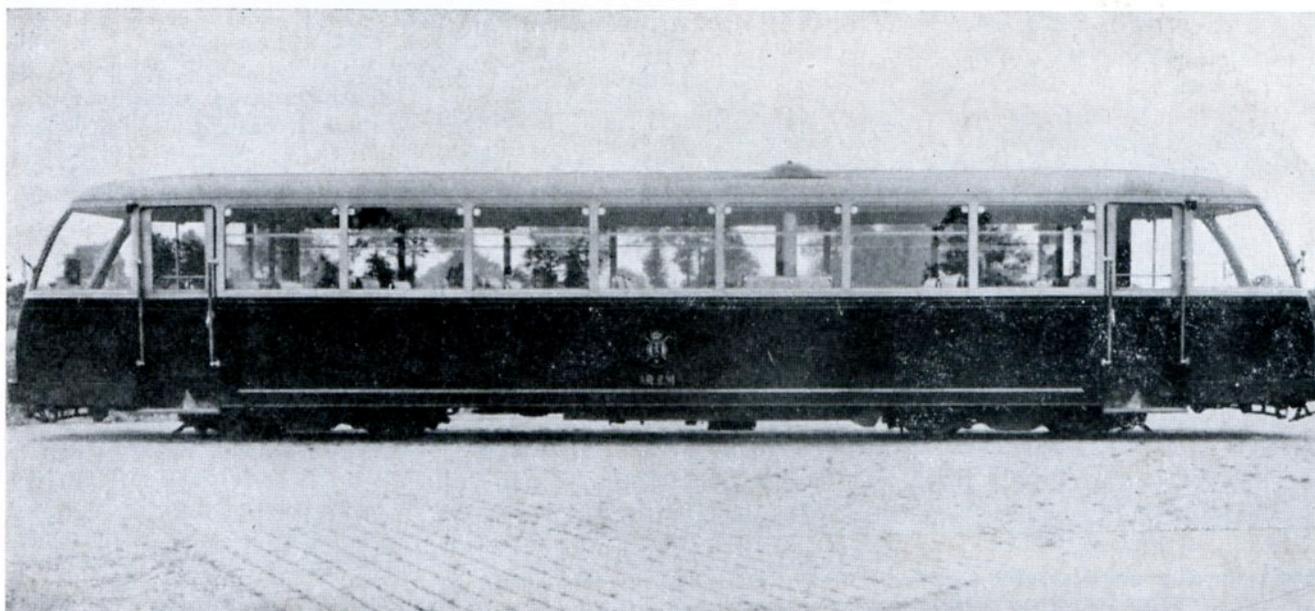
Au cours de la dite année, des essais du moteur à huile lourde furent entrepris. Ils donnèrent satisfaction et les 100 automotrices restant à construire furent équipées de moteurs à huile lourde.

Voici les principales caractéristiques de ces véhicules, dont la carcasse métallique était couverte de tôles d'aluminium.

— Longueur totale hors tampons	9 m 500
— Largeur caisse . . . . .	2 m 320
— Écartement des essieux . . . . .	3 m 750
— Nombre de places assises . . . . .	24
— Nombre de places debout . . . . .	32
— Poids total à vide . . . . .	10.000 kg



Type standard d'autorail métallique à 2 essieux.



Autorail à bogies construit à la S.N.C.V.

- Vitesse maximum . . . . . 70 km/h
- Vitesse commerciale normale . . . . . 30 km/h

Le moteur, monté latéralement vers le milieu du châssis, entraîne par l'intermédiaire d'un embrayage, une boîte de vitesses très robuste à 4 vitesses suivie d'un inverseur de marche; le tout peut être commandé de chacun des deux postes de conduite.

La transmission se continue par un différentiel, commandant deux arbres à cardans opposés, attaquant chacun un essieu par vis tangente et couronne.

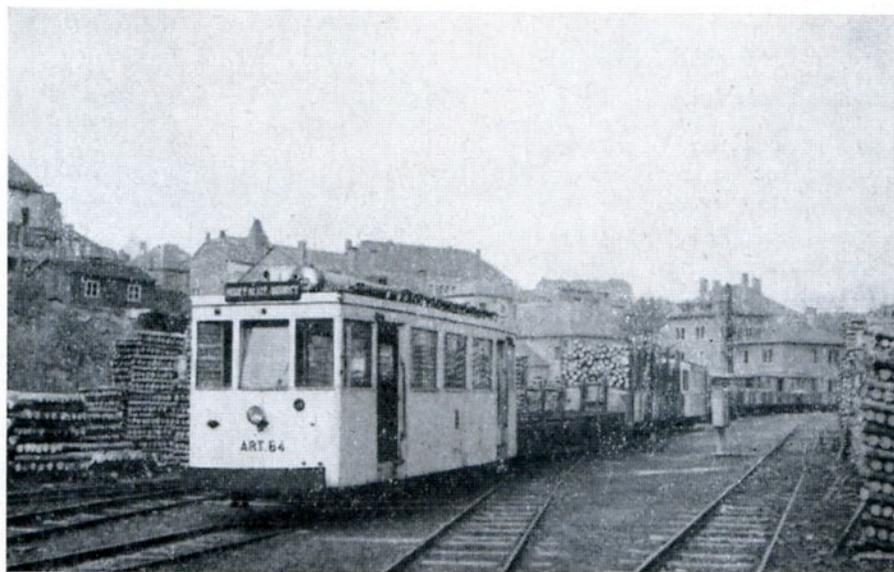
Les automotrices furent équipées :

- soit d'un moteur à essence :
  - puissance continue : 95 CV/2.000 t/m;
  - puissance maximum : 100 CV/2.400 t/m;
- soit d'un moteur à huile lourde :
  - puissance continue : 98 CV/1.600 t/m;
  - puissance maximum : 103 CV/1.700 t/m.

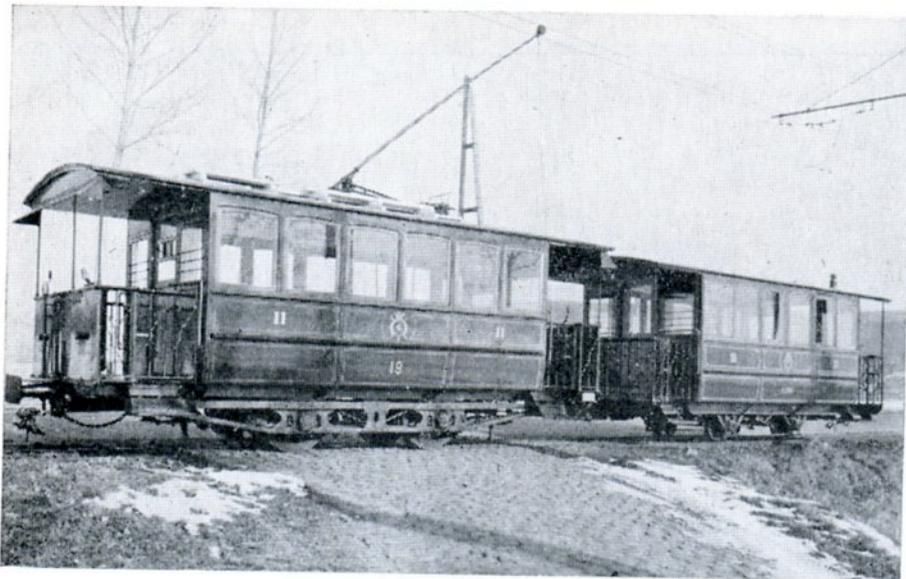
La mise en service de ces véhicules apporta une satisfaction double aux usagers : amélioration du confort et vitesse commerciale doublée par rapport à la traction à vapeur.

En 1946-1948, des automotrices métalliques à bogies, équipées d'un moteur Deutz de 180 CV furent construites dans un atelier de la S.N.C.V. pour l'équipement des lignes se prêtant aux transports à grande distance. Voici les principales caractéristiques de ces automotrices :

- Longueur hors tout . . . . . 15 m 000
- Largeur caisse . . . . . 2 m 400
- Nombre de places assises . . . . . 48
- Nombre de places debout . . . . . 62



Autorail-tracteur lesté servant au transport du bois dans les Ardennes.



Ancien type de motrice et de remorque (1896). Ces voitures roulaient sur la première ligne vicinale électrique Bruxelles-Espinette.

- Poids total à vide . . . . 19.800 kg
- Vitesse maximum . . . . 75 km/h

Terminons en faisant allusion aux tracteurs à moteurs Diesel qui, après la seconde guerre mondiale, remplacèrent les locomotives à vapeur pour la traction des trains de marchandises. Ils furent réalisés dans les ateliers de la S.N.C.V. par transformation d'automotrices construites en 1933-1934 : au moteur Diesel ordinaire fut substitué un moteur Diesel à deux temps de même encombrement mais d'une puissance de 180 CV. On procéda, en outre, à une réduction du pont d'attaque de l'essieu et à un lestage du véhicule jusqu'à 20 tonnes à vide.

## B. - Lignes ferrées électrifiées.

### Premières motrices.

Les premières motrices électriques se caractérisèrent par les points suivants :

- caisse en bois reposant par l'intermédiaire de ressorts sur un truck suspendu sur les essieux et portant les organes moteurs et de freinage;
- 2 essieux à faible empattement (1 m 800) portant chacun un moteur d'une puissance unihoraire de 20 CV.

D'autres constructions fu-

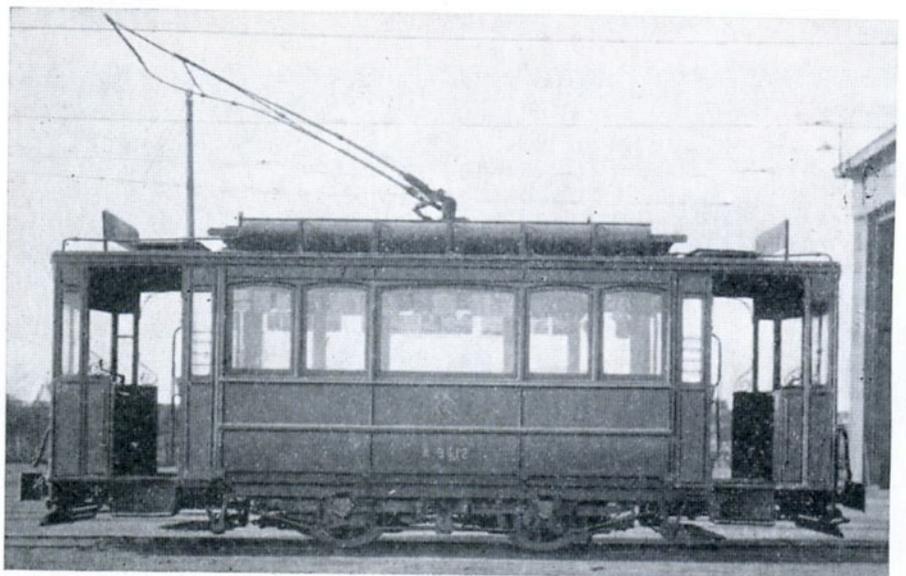
rent réalisées, mais avec un truck indépendant à empattement rigide porté à 2 m 400. Certaines motrices furent aussi montées avec essieux rayonnants à bissels.

Ce genre de matériel fut construit jusqu'en 1914.

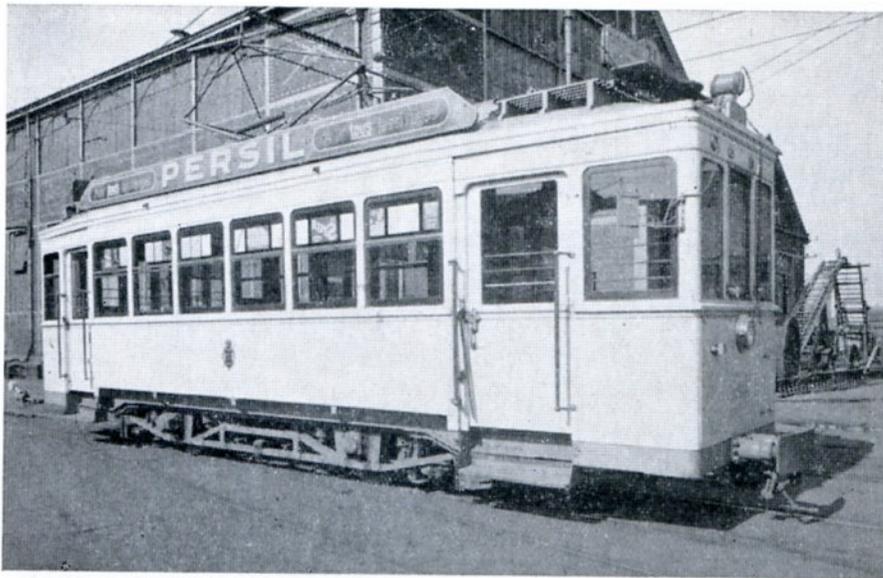
Vers 1927, la S.N.C.V. passa commande pour une série de motrices à 2 essieux et une autre série de motrices à bogies.

Enfin, tenant compte de diverses améliorations d'ordre secondaire, la S.N.C.V. dota son parc de matériel roulant de motrices métalliques, dont voici les principales caractéristiques :

	Motrices à bogies	Motrices à 2 essieux
— longueur hors butoirs	13 m 420	10 m 446
— largeur de caisse	2 m 200	2 m 200
— empattement :		
1°	—	3 m 200
2° d'axe en axe des bogies	6 m 200	—
3° du bogie lui-même	1 m 900	—
— nombre de places assises	30	24
— capacité des plateformes	42	42
— poids total à vide	18.750 kg	14.580 kg
— vitesse maximum	75 km/h	65 km/h



Motrice à 2 essieux, type Manage, mise en service sur les lignes du Hainaut avant 1914.



Motrice lourde à 2 essieux et à 2 moteurs MTV 525 (Seneffe) - 1932.

### Voitures remorquées.

Les premières voitures remorquées furent des voitures transformées soustraites du parc du matériel à vapeur. Ensuite, des remorquées à 2 essieux et, plus tard, à bogies furent construites.

### Motrices type P.C.C.

Au cours de la période 1950-1951, des motrices à bogies type P.C.C. dérivant du modèle américain furent mises en service sur les lignes à trafic important. Les principales caractéristiques de ces véhicules sont les suivantes :

- nombre de places assises : 38;
- nombre de places debout : 82;
- automatisé et commande par une seule pédale de l'équipement de traction à 4 moteurs (puissance unihoraire : 55 CV);
- puissance remarquable d'accélération et de freinage;
- commande électrique des services auxiliaires (portes, sablières);
- douceur de roulement;
- vitesse maximum en pleine charge : 70 km/h.

### Motrices types « N » et « S ».

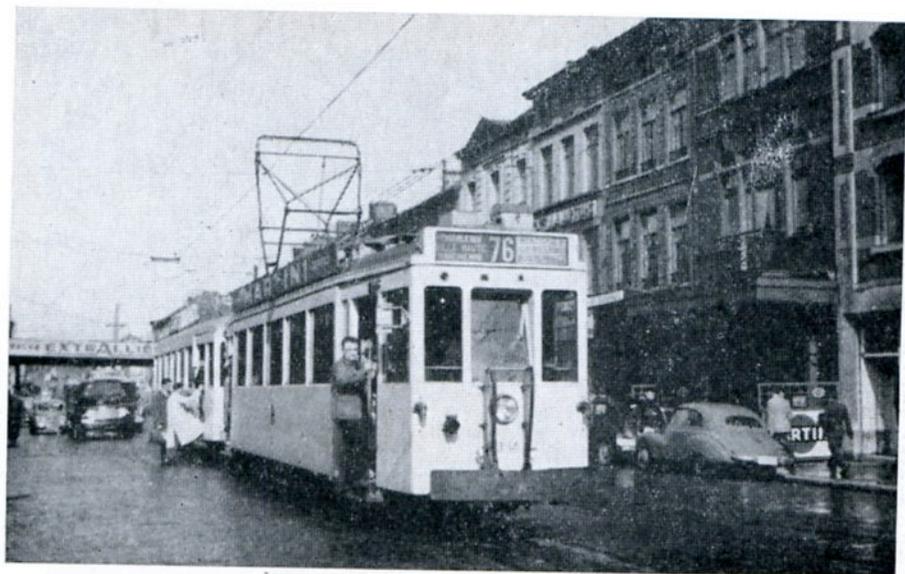
Le réseau électrique fut aussi équipé de motrices à

bogies dites du type « N », dont les prototypes furent étudiés au cours de la période 1941-1945. Ces motrices furent construites dans les ateliers de la S.N.C.V.; en voici quelques caractéristiques :

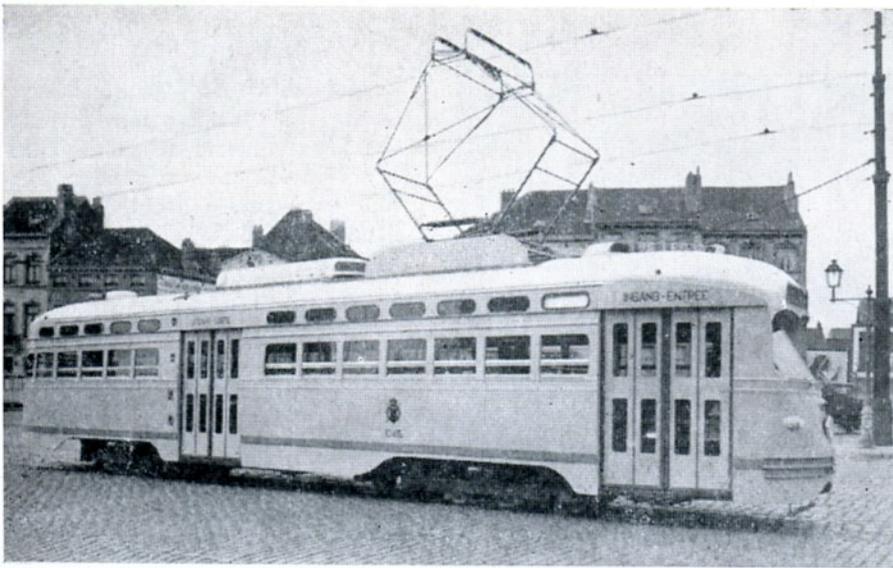
- nombre de places assises : 32;
- nombre de places debout : 78;
- équipée de 2 moteurs de traction (puissance unihoraire : 80 CV) suspendus au châssis et commandés par des controllers à cames du type classique à couplage série et parallèle;
- transmission par arbre à cardan et attaque de l'essieu par vis tangente et couronne;
- commande automatique des portes;
- éclairage par tubes fluorescents;
- vitesse maximum en pleine charge : 75 km/h.

Ces véhicules n'utilisant que la demi-adhérence, sont en principe destinés à rouler isolément, sans traction de voitures remorquées. Signalons enfin que les voitures à 2 essieux sont pratiquement écartées du service. Elles ne servent que dans des conditions exceptionnelles, au cours des services d'appoint sporadiques.

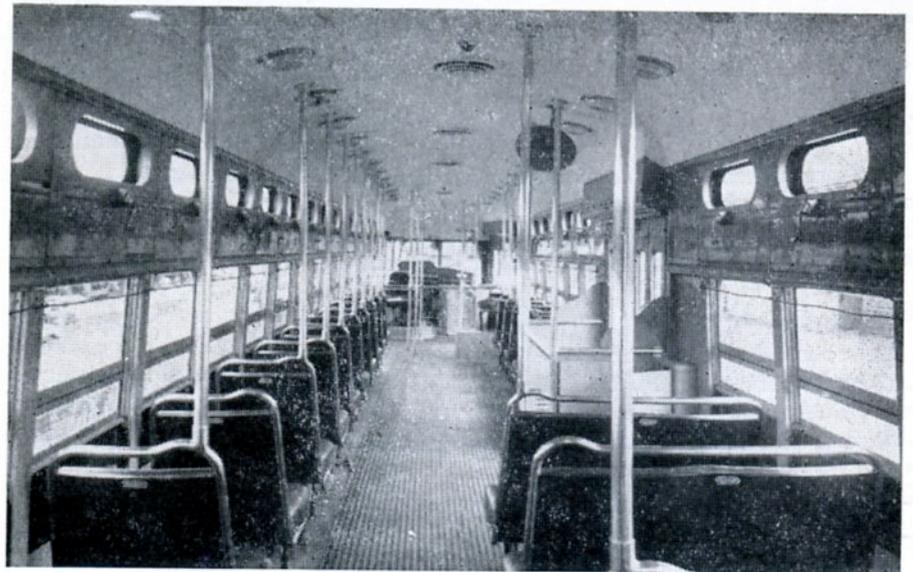
Les types de véhicules adoptés sont essentiellement :



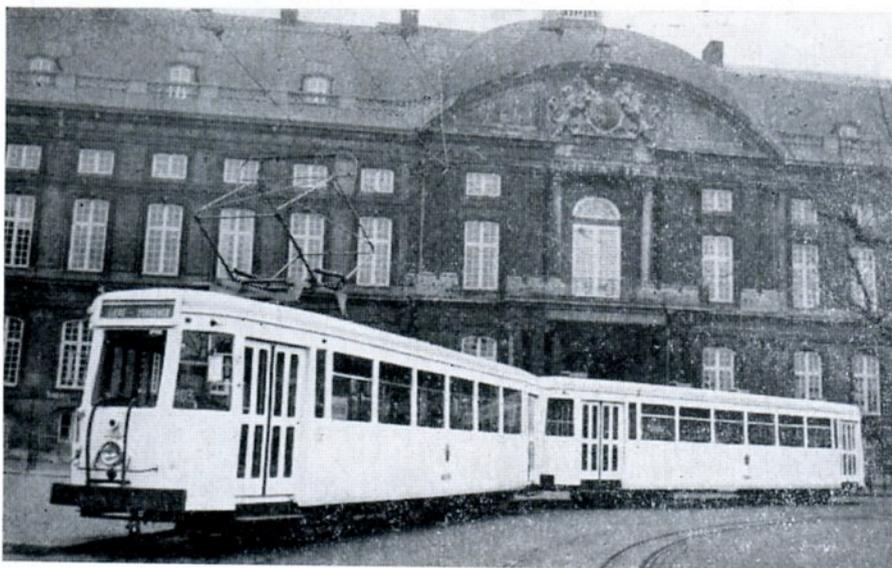
Motrice à bogies standard. - Vue prise à Marchienne-au-Pont. (Photo Bazin).



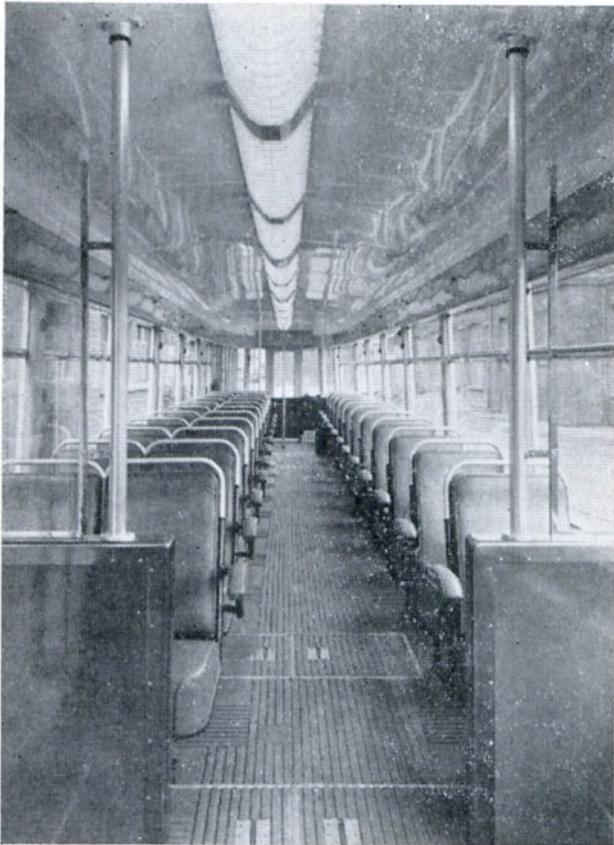
Une des 24 motrices P.C.C.-Cars  
mises en service par la S.N.C.V.,  
dès le mois d'août 1950.  
(Photo Dumont).



Intérieur des motrices P.C.C. qui  
sont toutes groupées sur le réseau  
de Charleroi (Photo Bauters).



Train type «S» (4 moteurs) à la  
place Saint-Lambert à Liège.  
(Photo Robyns).



Intérieur des nouvelles motrices type « S » destinées au réseau du littoral.

- le type « N » précédemment mentionné, équipé de 2 moteurs attachés à la caisse avec transmission par cardan, vis tangente et couronne;
- le type « S » comportant une caisse identique à celle des voitures type « N », posée sur 2 bogies classiques équipés chacun de 2 moteurs.

Ces derniers véhicules, à adhérence totale, sont évidemment destinés aux services nécessitant l'emploi de voitures remorquées.

### C. - Services routiers.

#### Autobus de types anciens.

En 1925, nous l'avons déjà dit, la S.N.C.V. mit ses premiers services d'autobus en exploitation. Les véhicules de l'époque furent construits avec carrosserie en bois montée sur châssis Minerva Auto-Traction équipé d'un moteur à essence à 4 cylindres sans soupapes, d'une puissance de 40 CV.

En 1933, les premiers grands autobus à carrosserie métallique furent mis en circulation. Montés sur des châssis équipés de moteurs à essence à 6 cylindres d'une puissance de 90 CV, leur capacité fut de 52 places, dont 38 assises. Vers cette époque, des véhicules furent équipés de moteurs à huile lourde.

En 1940, des autobus d'une capacité plus grande et d'une puissance plus élevée desservirent certaines régions. La puissance du moteur à 6 cylindres Diesel fut de 125 CV-1.800 t/m. Au cours de la guerre, plusieurs de ces véhicules furent équipés de gazogènes.

#### Autobus de types actuels.

A l'heure actuelle, le type d'autobus adopté pour les services interurbains est de 89 places. Il a le moteur à l'arrière. Le même véhicule, mais d'une longueur réduite, est choisi pour les services urbains. Sa capacité est de 65 places.

L'effort que les services de la S.N.C.V. ont accompli pour obtenir un matériel d'autobus de plus en plus adéquat, à haut rendement, se précise au diagramme (voir page 14) qui indique la diminution du poids mort en kg par place offerte. La tendance à la diminution de la tare a été parallèle à l'effort déployé pour



Ancien type d'autobus Bovy-Franco-Belge.

augmenter la puissance des moteurs, la vitesse commerciale et la sécurité des voyageurs. Le tableau ci-dessous indique les principales caractéristiques des autobus récemment acquis par la S.N.C.V.

Il reste enfin à mentionner deux initiatives récentes de la S.N.C.V. dans le domaine du matériel roulant : l'alimentation d'autobus au propane et la future mise en service de gyrobus.

### Autobus au propane.

Au début de l'année 1953, une vingtaine d'autobus munis de moteurs Chevrolet à essence, en service au réseau urbain de Bruges, furent équipés en vue de leur **alimentation au propane**. Celui-ci est livré, à l'état liquide, sous pression et stocké dans deux réservoirs de 20.000 litres chacun.

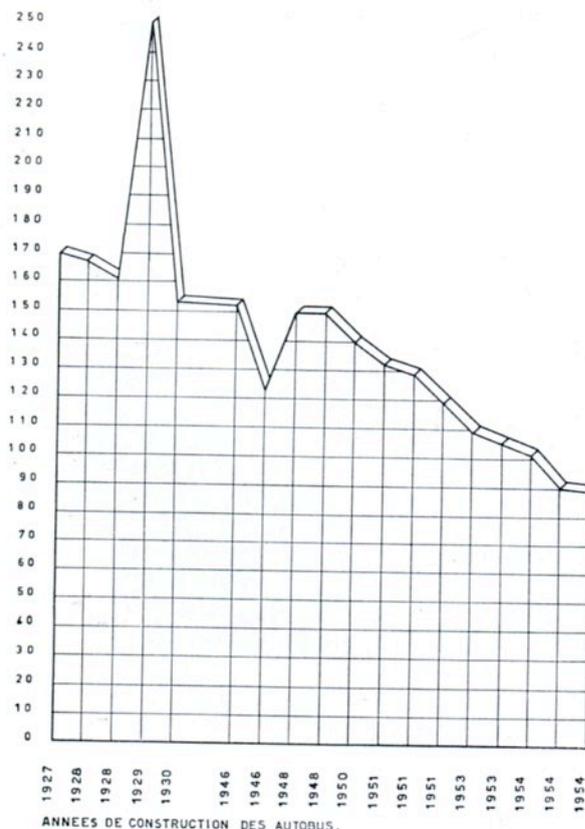
L'équipement nouveau des véhicules comporte un réservoir de 200 litres environ, les divers accessoires de ce réservoir (robinets, soupape de sûreté, indicateur de niveau maximum de remplissage, jauge, etc...), un carburateur-mélangeur, un vaporisateur à double détente, un filtre, une vanne électromagnétique.

Il en est résulté une réduction notable des frais de combustible, à laquelle s'ajoutera, selon toute vraisemblance, une sensible économie d'entretien.

### Gyrobus.

D'autre part, la S.N.C.V. mettra incessamment en service, dans la région gantoise, **des véhicules « Gyrobus »**.

POIDS MORT EN KG. PAR PLACE OFFERTE



Rubriques	Autobus Chevrolet		Autobus Brossel-Leyland	
	avec moteurs Chevrolet	avec moteurs Perkins	A 75 DAR	A 93 DAR
Puissance moteur .....	105 CV/3.600 t/m	83 CV/2.400 t/m	102 CV/2.400 t/m	154 CV/2.000 t/m
Longueur totale .....	8 m 160	8 m 160	8 m 675	11 m 250
Largeur hors tout .....	2 m 480	2 m 480	2 m 480	2 m 480
Empattement .....	3 m 860	3 m 860	4 m 150	6 m 000
Porte à faux { AV	1 m 900	1 m 900	1 m 975	2 m 100
{ AR	2 m 400	2 m 400	2 m 550	3 m 150
Poids à vide .....	4.750 kg	5.210 kg	6.400 kg	9.000 kg
Nombre de places assises .....	27	27	26	40
Nombre de places debout .....	13	8	39	49

Comme on le sait, ces véhicules sont mus en utilisant l'énergie cinétique fournie par un volant pesant environ 1,5 tonne. Ils présentent les caractéristiques suivantes :

— empattement ..... 5,200 m  
— longueur ..... 10,700 m

— largeur ..... 2,490 m  
— énergie accumulée de l'électrogyro 9,0 kWh  
— puissance nécessaire à la charge 250 kW  
— capacité ..... 70 voyageurs  
— freinage :  
par récupération jusque vers 20 km/h.



La S.N.C.V. vient d'installer l'éclairage fluorescent sur ses nouveaux autobus. (Photo Roels).

## D. - Parc du matériel roulant.

Pour caractériser l'évolution du matériel roulant depuis 1925, nous donnons, page 16, la composition du parc au 31 décembre des années 1925, 1935, 1945 et 1950 à 1955.

## V. — EXPLOITATION.

### A. - Marchandises.

#### 1) Trafic.

A l'origine, le réseau vicinal offrit une aide appréciable à l'agriculture et à l'industrie. En 1907 par exemple, on releva 340 raccordements privés d'une longueur de voies de quelque 103 km, et le rapport entre la recette des marchandises transportées et la recette brute des lignes ayant un service complet fut de 35,6 %.

Plus tard, la mise au point du camion automobile assura la possibilité d'un transport de porte à porte sans transbordement aucun. Certains industriels et commerçants s'équipèrent en conséquence, tandis que la profession de transporteur par route reprit un essor remarquable.

Au cours de la dernière guerre, le réseau vicinal fut cependant d'un précieux appoint pour le transport de marchandises et ce, en raison des réquisitions du charroi automobile, de la pénurie de carburant et de l'usure progressive des pneus.



Type récent d'autobus interurbain, 89 places, moteur à l'arrière.

## EVOLUTION DU PARC DU MATERIEL ROULANT.

### 1) Réseau non électrifié.

Années	Locomotives	Voitures	Fourgons	Wagons	Automotrices	Total
1925 .....	838	2.162	412	8.901	—	12.313
1935 .....	674	1.927	408	10.513	280	13.802
1945 .....	449	1.250	353	10.544	280	12.876
1950 .....	271	855	352	9.301	252	11.031
1951 .....	188	730	292	8.969	253	10.432
1952 .....	139	547	209	7.574	250	8.719
1953 .....	103	423	185	7.380	222	8.313
1954 .....	54	374	159	6.944	220	7.751
1955 .....	40	211	113	6.242	208	6.814

### 2) Réseau électrifié.

Années	Voitures motrices	Voitures	Fourgons	Locomotives	Wagons	Total
1925 .....	645	578	26	1	20	1.270
1935 .....	947	659	31	1	2	1.640
1945 .....	995	923	41	1	1	1.961
1950 .....	1.003	918	37	1	—	1.959
1951 .....	948	865	37	1	—	1.851
1952 .....	932	812	35	1	—	1.780
1953 .....	892	800	34	1	—	1.727
1954 .....	885	771	35	1	—	1.692
1955 .....	812	700	33	1	—	1.546

### 3) Réseau routier.

Années	Autobus	Autocars et tracteurs	Trains routiers	Total
1925 .....	24	7	—	31
1935 .....	75	3	—	78
1945 .....	40	1	—	41
1950 .....	234	—	—	234
1951 .....	312	—	—	312
1952 .....	352	—	—	352
1953 .....	411	—	—	411
1954 .....	523	—	1	524
1955 .....	718	—	1	719

Ces trois tableaux font ressortir l'amenuisement du parc affecté à l'exploitation du réseau

ferré et le développement en nombre des véhicules desservant les lignes du service routier.

Le tableau ci-après confirme le déclin manifeste du trafic des marchandises par vicinal depuis le regain d'activité des transports par route :

Années	Trafic en tonnes-km	Tonnes transportées	Trajet moyen (en km)
1936	71.956.526	3.862.391	18,6
1937	72.428.842	4.082.583	17,7
1938	70.299.078	4.174.171	16,8
1939	60.687.224	3.905.365	15,5
1940	85.152.446	3.307.229	25,7
1941	132.967.513	5.159.868	25,8
1942	94.417.711	4.476.328	21,1
1943	102.274.979	4.725.601	21,6
1944	75.480.897	3.062.100	24,7
1945	73.936.347	3.089.497	23,9
1946	70.725.507	3.904.663	18,1
1947	54.781.507	3.791.087	14,5
1948	52.135.574	4.057.379	12,8
1949	43.589.975	3.775.115	11,5
1950	42.272.460	3.992.828	10,6
1951	39.276.906	3.834.655	10,2
1952	31.291.229	2.931.170	10,7
1953	24.222.809	2.313.811	10,5
1954	17.077.498	1.677.510	10,2
1955	14.416.875	1.545.807	9,3

## 2) Tarifs.

La tarification « marchandises » s'est caractérisée, à l'origine, par l'application combinée d'une taxe fixe (0,50 F par tonne transportée) et d'une taxe variable (0,13 F, 0,11 F ou 0,07 F par tonne/kilomètre, selon que la marchandise transportée figurait dans l'une des trois classes A, B ou C).

Outre le tarif général, il existait de nombreux tarifs spéciaux à prix extrêmement réduits.

Ces tarifs spéciaux s'appliquaient notamment au transport de produits agricoles et de matières pondéreuses mises sur le marché par les industries locales desservies. Ces tarifs spéciaux ont largement contribué à l'essor économique des régions déshéritées en matière de transports.

La taxation des expéditions était opérée sur chaque ligne vicinale séparément. En d'autres termes, pour les transports empruntant plusieurs lignes, la taxe fixe était perçue à chaque changement de ligne (réinscription).

Aux points de contact avec le réseau à grande section, qui appliquait son tarif propre, une taxe était perçue pour la couverture des frais de transbordement.

Au cours de la période s'étendant entre les deux guerres, les sociétés ferroviaires furent l'objet d'une concurrence effrénée de la part des transporteurs routiers. Pour y faire face, la S.N.C.V. prit diverses mesures tarifaires, telle la créa-

tion en 1920, d'une quatrième classe de marchandises couvrant les matières pondéreuses de faible valeur.

En 1926, la S.N.C.V. fut autorisée à taxer directement les transports de marchandises du point de départ au point de destination, sans réinscription aux changements de lignes.

L'unification des tarifs généraux de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. fut réalisée en 1933, année où fut, en outre, supprimée la taxe de transbordement aux points d'échange des deux réseaux.

Enfin, en 1937, la collaboration entre les deux sociétés ferroviaires aboutit à l'instauration d'une tarification commune; depuis lors et sans préjudice aux restrictions signalées plus loin, un transport de marchandises empruntant les deux réseaux est taxé « de bout en bout » sur la base des tarifs de la S.N.C.B., les deux sociétés se répartissant la recette.

L'évolution des prix de transport sur le réseau vicinal de 1914 à 1950 se trouve schématisée dans le tableau ci-après (page 19).

On y trouvera, pour un transport de 10 tonnes de marchandises de la 4<sup>me</sup> classe (ancienne classe C) et pour quatre distances différentes, la taxe applicable respectivement en 1914, en 1940 et en 1950.

A remarquer que par le jeu du tarif combiné S.N.C.B. - S.N.C.V., les prix figurant dans la colonne afférente aux prix applicables en 1940 et 1950 sont largement supérieurs aux prix moyens payés par les expéditeurs pour le transport de l'ensemble des marchandises rangées dans la 4<sup>me</sup> classe (transports intérieurs vicinaux augmentés des transports combinés S.N.C.B. - S.N.C.V.).

Voici, au surplus, les modifications apportées aux tarifs des marchandises depuis 1951 :

a) *Charges complètes ou considérées comme telles.*

Au 2 juin 1951, le tarif des classes 2, 3 et 4 a été majoré de 7 1/2 % et les barèmes A et B ont été appliqués aux transports de charbons en général. A partir du 20 octobre 1951, les prix des classes 1 et 2 ont été augmentés de 5 % et une majoration de 10 % a frappé les prix des classes 3 et 4 et du barème A des charbons industriels, majoration non applicable aux produits agricoles, aux produits alimentaires en général et aux charbons domestiques.

Au 2 juillet 1952, on relève :

- une majoration de 1 F à la tonne des prix des classes 1, 2 et 3;
- un relèvement de 2 F à la tonne des prix de la classe 4 et du barème B applicable aux transports de charbons industriels, ce dernier



Distances	1914	1940		1950	
	Classe C	4 <sup>e</sup> classe (non déclassable)	Coefficient de majoration par rapport à 1914	4 <sup>e</sup> classe	Coefficient de majoration par rapport à 1914
20 km	19 F	125 F	658 %	340 F	1.789 %
40 km	33 F	197 F	597 %	520 F	1.576 %
70 km	54 F	305 F	565 %	790 F	1.463 %
100 km	75 F	363 F	484 %	940 F	1.253 %

barème devenant seul applicable au transport des charbons en général;

- l'abrogation de l'exonération prévue depuis le 20 octobre 1951 pour les produits agricoles et alimentaires.

b) *Charges incomplètes et tarifs spéciaux.*

A partir du 23 juin 1951, on enregistre :

- une majoration de 7 ½ % sur les prix des tarifs spéciaux n<sup>os</sup> 3 à 7 et 9 à 14;
- la mise en concordance du barème des taxes de camionnage (prise et remise à domicile) avec celui de la S.N.C.B., et
- l'application des prix de 5, 10 et 15 F pour le transport en service intérieur de colis d'un poids maximum de 50 kg sur les lignes ou sections de lignes vicinales dont les localités sont desservies par les centres routiers de la S.N.C.B. (tarif spécial n<sup>o</sup> 15).

Le 4 décembre 1951, une majoration de 10 % est appliquée sur les prix des barèmes n<sup>os</sup> 9 (sauf pour produits agricoles et alimentaires), 10, 11, 13 et 15, et sur les tarifs spéciaux n<sup>os</sup> 3 à 7 et 9 à 14.

Au 2 juillet 1952 sont décrétées :

- l'abrogation de l'exonération de majorations prévues, depuis le 4 décembre 1951, pour les produits agricoles et alimentaires (barème n<sup>o</sup> 9);
- une majoration de 2 F à la tonne des tarifs spéciaux n<sup>os</sup> 3 à 7, 9 et 10.

A partir du 18 novembre 1954, est étendu à toutes les lignes ferrées le tarif spécial n<sup>o</sup> 15 pour le transport en service intérieur de colis d'un poids maximum de 50 kg, tarif dont les prix sont portés de 5, 10 et 15 F à 7, 14 et 21 F.

c) *Adaptations du tarif régissant le service mixte SNCB - SNCV.*

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 1952, ont été exclus de ce service les envois en provenance ou à destination du réseau vicinal, et ne devant emprunter ce réseau qu'à une distance inférieure à 4 km, pour autant que l'établissement de l'expéditeur ne soit pas raccordé et qu'il ne s'agisse pas de lignes vicinales à grande section.

Ont été également exclues du service mixte, et ce depuis le 1<sup>er</sup> mai 1955, les marchandises relevant de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (C.E.C.A.), (charbons et produits assimilés, coques et produits assimilés, minerais de fer et de manganèse). Toutefois, afin d'atténuer l'augmentation des frais de transport à résulter de cette mesure, le tarif vicinal applicable aux dites marchandises à échanger avec le grand réseau a été ramené, à partir de la même date, à 90 % du tarif normal, augmenté des frais de transbordement éventuels.

3) **Recettes.**

Le tableau, page 20, indique, depuis 1936, le montant des recettes marchandises et leur importance par rapport aux recettes totales.

Le trafic marchandises tend de plus en plus à se limiter aux produits bénéficiant du tarif combiné S.N.C.B. - S.N.C.V. et aux marchandises empruntant les lignes vicinales à grand écartement.

**B. - Voyageurs.**

1) **Trafic.**

De la rubrique précédente, on peut déduire qu'au sein de la S.N.C.V., l'importance relative du trafic voyageurs ne cesse d'augmenter. Ce phénomène se trouve accentué par le regain d'activité dont bénéficia le transport par route au cours de ces 50 dernières années.

Les progrès de la technique automobile résultant de la mise au point du moteur à explosion, et, plus tard, du moteur à combustion interne préoccupèrent d'ailleurs vivement les dirigeants de la S.N.C.V. Après plusieurs démarches restées vaines et dont les premières datent de 1898 et de 1906, la S.N.C.V. obtint donc l'autorisation d'établir et d'exploiter des services de transports automobiles sur route (loi du 11 août 1924).

Deux modes d'exploitation furent mis en pratique, à savoir : l'exploitation en régie et l'exploitation par affermage.

a) Lorsque la S.N.C.V. exploite en régie, elle doit acquérir les véhicules et garages nécessaires et constituer à cet effet un capital dit « fort »;

Années	Recettes marchandises (en millions)	Pourcentage des Recettes marchandises sur les Recettes totales	Années	Recettes marchandises (en millions)	Pourcentage des Recettes marchandises sur les Recettes totales
1936	42,0	17,3	1946	133,3	11,7
1937	43,2	16,1	1947	108,5	9,7
1938	44,9	15,9	1948	109,4	9,2
1939	45,0	15,7	1949	106,4	9,1
1940	60,1	19,8	1950	118,9	10,2
1941	88,3	17,8	1951	110,8	8,7
1942	80,4	12,7	1952	100,9	7,7
1943	84,1	11,2	1953	82,6	6,4
1944	62,2	8,4	1954	58,9	4,6
1945	101,4	9,8	1955	51,0	3,9

b) par contre, si la S.N.C.V. confie l'exploitation à des entreprises fermières le capital à constituer ne doit couvrir que les frais administratifs de constitution.

C'est pourquoi de tels services d'autobus sont appelés couramment « à capital réduit ».

Plus tard, la loi du 29 août 1931 permit à la S.N.C.V. d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées, de tels services pouvant être établis soit en complément à une ligne ferrée, soit en substitution à une telle ligne. Les divers modes de transport ou de traction adoptés successivement ou simultanément par la S.N.C.V. pour les transports de voyageurs ont évolué en des sens particulièrement divergents.

Si le volume de trafic pour l'ensemble des activités est resté en expansion, avec de fortes pointes accidentelles dues à la guerre et une résorption progressive mais partielle de ces pointes à partir de la fin des hostilités, le réseau ferré a cependant abandonné une partie de sa substance aux services routiers.

C'est ce qui ressort nettement du tableau ci-après, donnant le nombre (en millions) de voyageurs transportés par chaque mode de transport ou de traction entre 1933 et 1955.

## 2) Tarifs.

La politique tarifaire suivie par la S.N.C.V. en matière de transports de voyageurs peut être esquissée comme suit :

### a) Lignes ferrées.

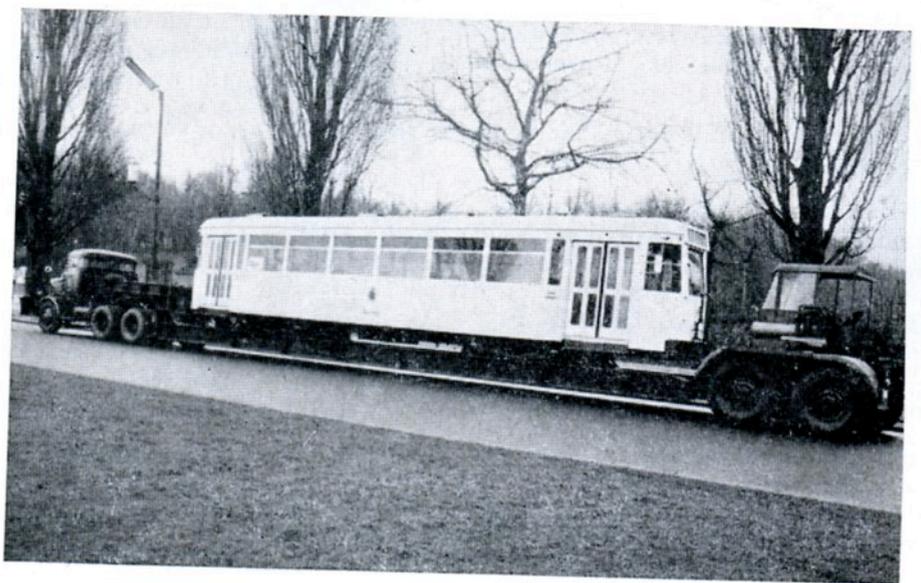
A l'origine, le tarif de base était de 0,07 F/km et de 0,05

F/km respectivement pour la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>me</sup> classe, prix portés à 0,08 F/km et à 0,06 F/km sur les lignes considérées comme occasionnant une concurrence au chemin de fer à grande section.

Des majorations successives intervenues depuis 1919 ont porté le tarif de base à 0,35 F/km et 0,25 F/km en 1927, à 0,52 F/km en 1946 (après instauration de la classe unique), à 0,73 F/km en 1948.

De nombreuses et importantes réductions de tarif ont été prévues : abonnements généraux, d'écoliers et d'ouvriers, voyages par sociétaires, enfants, réductions à caractère social (invalides de guerre, anciens combattants, familles nombreuses, etc.).

Le tarif de base, appliqué depuis août 1951, est de 0,80 F/km (0,89 F/km pour les 5 premiers kilomètres). Une stabilisation tarifaire a pu être maintenue grâce à une politique rationnelle de restriction des dépenses.



Train routier destiné au transport du matériel roulant.

**Nombre de voyageurs transportés (en millions).**

Années	Services électriques	Services à vapeur	Services d'automotrices	Services d'autobus	Services combinés SNCB-SNCV	Tous services réunis
1933 .....	139	16,3	2,7	2,2	0,3	160,5
1934 .....	135,1	13,1	5,9	2,2	0,4	156,7
1935 .....	140,8	10,7	9,2	2	0,4	163,1
1936 .....	147,4	4,3	17,7	3,2	0,4	173
1937 .....	159,6	3,1	20	4,8	0,5	188
1938 .....	167,6	1,8	17,8	5,7	0,7	193,6
1939 .....	165,4	1	17,1	8,3	0,8	192,6
1940 .....	157,6	3,3	15,3	4,7	0,3	181,2
1941 .....	231,8	12,6	19,2	2,1	—	265,7
1942 .....	291	29	17,7	2	—	339,7
1943 .....	347,1	36,1	18,2	2	—	403,4
1944 .....	336,5	46,1	12,6	1,5	—	396,7
1945 .....	364,1	29,9	33,7	3,5	—	431,2
1946 .....	347,7	13,6	36	8,3	0,2	405,8
1947 .....	305,7	6,4	37,2	12,8	0,5	362,6
1948 .....	279,1	3,4	34	15,8	0,6	332,9
1949 .....	243,6	0,9	24,8	18,4	0,7	288,4
1950 .....	222,3	0,6	20,6	22,7	0,7	266,9
1951 .....	220,4	0,4	19,8	40,2	0,8	281,6
1952 .....	213,2	0,1	17,2	47,9	0,8	279,2
1953 .....	203,2	—	12,8	65,7	0,9	282,6
1954 .....	202,8	—	8,9	75,1	1,0	287,8
1955 .....	195,8	—	5,6	95,5	1,1	298,0

**b) Services publics d'autobus.**

Les tarifs diffèrent quelque peu selon que les services en question sont organisés dans le cadre de la loi du 29 août 1931 ou dans celui de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Dans le premier cas (loi de 1931), la tarification « lignes ferrées » est applicable telle quelle.

Dans le deuxième cas (arrêté-loi de 1946), il existait à l'origine un tarif spécial pour chaque service en cause, variant de 0,25 F/km à 0,40 F/km.

Ces tarifs ont été unifiés (sauf rares exceptions) et portés en 1945, à 0,50 F/km (sauf pendant quelques mois de 1946, au cours desquels le prix de base avait été ramené à 0,45 F/km), en 1949, à 0,70 F/km et depuis juillet 1952, à 0,80 F/km.

Les services urbains (Alost, Bruges, Courtrai, Louvain, Malines, Mons, Namur, Ostende, Saint-Nicolas-Waas, Tirlemont, Tournai et Turnhout) bénéficient d'un tarif uniforme de 3,50 F, ainsi que de cartes de réduction pour voyages multiples. C'est à cette tarification favorable qu'il faut attribuer le développement remarquable de ces services urbains.

**c) Services spéciaux d'autobus.**

Les services de l'espèce que la S.N.C.V. exploite ou contrôle ont pris une ampleur considérable et sont en continuelle extension.

Ils bénéficient de tarifs spéciaux égaux et parfois même inférieurs au prix des abonnements d'ouvriers, malgré l'avantage supplémentaire du « porte à porte ».

**3) Recettes.**

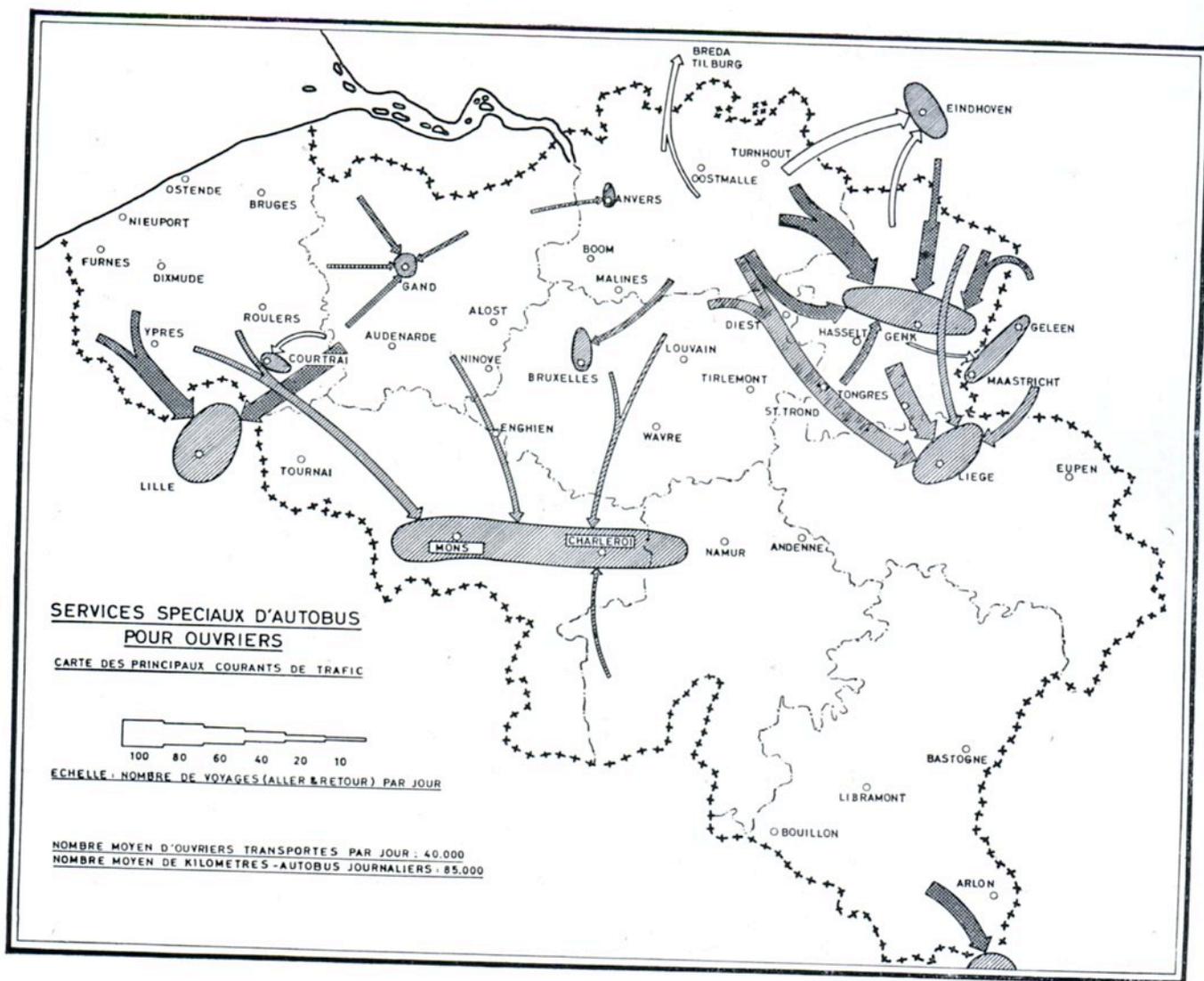
L'accroissement relatif de la part prise par le trafic voyageurs dans l'activité générale de la S.N.C.V. est mis en évidence par le tableau reproduit page 22.

S'il est vrai que le service électrique a maintenu sa prépondérance (66 % du trafic voyageurs en 1955), on doit cependant noter que les transports par autobus accusent un accroissement très important, alors que le transport des voyageurs par trains à vapeur a disparu et que celui par autorails subit une contraction persistante.

Enfin, les chiffres du tableau précité confirment que l'activité de la S.N.C.V. s'oriente tous les jours davantage vers une spécialisation dans le transport des voyageurs.

**C. - Mode d'exploitation du réseau.**

Parallèlement à l'évolution technique, où le transport passa de la traction vapeur à la traction électrique, la S.N.C.V. connut une modification



interne plus importante encore. A la fin de la guerre 1914-1918, les fermiers qui assurèrent l'exploitation des lignes construites par la S.N.C.V. se déclarèrent incapables dans beau-

coup de cas, de poursuivre l'exploitation aux conditions d'affermage en cours. De ce fait, la S.N.C.V. prit à sa charge l'exploitation proprement dite. Constituée initialement comme société

**Pourcentage des recettes voyageurs sur les recettes totales.**

Années	Recettes (en millions)		Recettes voyageurs en %	Années	Recettes (en millions)		Recettes voyageurs en %
	Voyageurs	Voyageurs et marchandises			Voyageurs	Voyageurs et marchandises	
1936	201,4	243,4	82,7	1946	1.003,5	1.136,8	88,3
1937	224,7	267,9	83,9	1947	1.012,6	1.121,1	90,3
1938	236,7	281,6	84,1	1948	1.073,6	1.182,9	90,8
1939	242,7	287,7	84,4	1949	1.064,2	1.170,6	90,9
1940	244,9	305,4	80,2	1950	1.043,9	1.162,8	89,8
1941	408,8	497,1	82,3	1951	1.159,3	1.170,1	91,3
1942	552,1	632,5	87,3	1952	1.214,5	1.315,4	92,3
1943	668,6	752,7	88,8	1953	1.206,6	1.289,2	93,6
1944	681,0	743,1	91,6	1954	1.215,6	1.274,5	95,4
1945	935,4	1.036,8	90,2	1955	1.247,3	1.298,3	96,1

de construction et d'affermage de lignes, elle devint, dès lors, rapidement une société d'exploitation en régie.

#### D. - Résultats d'exploitation.

L'élément le plus significatif pour apprécier les résultats enregistrés par une entreprise de transports en commun réside dans le coefficient d'exploitation. On sait que ce coefficient représente en pourcentage le rapport des dépenses aux recettes. Le tableau (page 24) donne le coefficient d'exploitation enregistré depuis 1921, époque vers laquelle la S.N.C.V. a multiplié ses services en régie.

Ce tableau fait ressortir :

- 1) une situation en amélioration constante de 1921 à 1929;
- 2) les difficultés rencontrées dans la mise en équilibre des comptes entre 1930 et 1939;

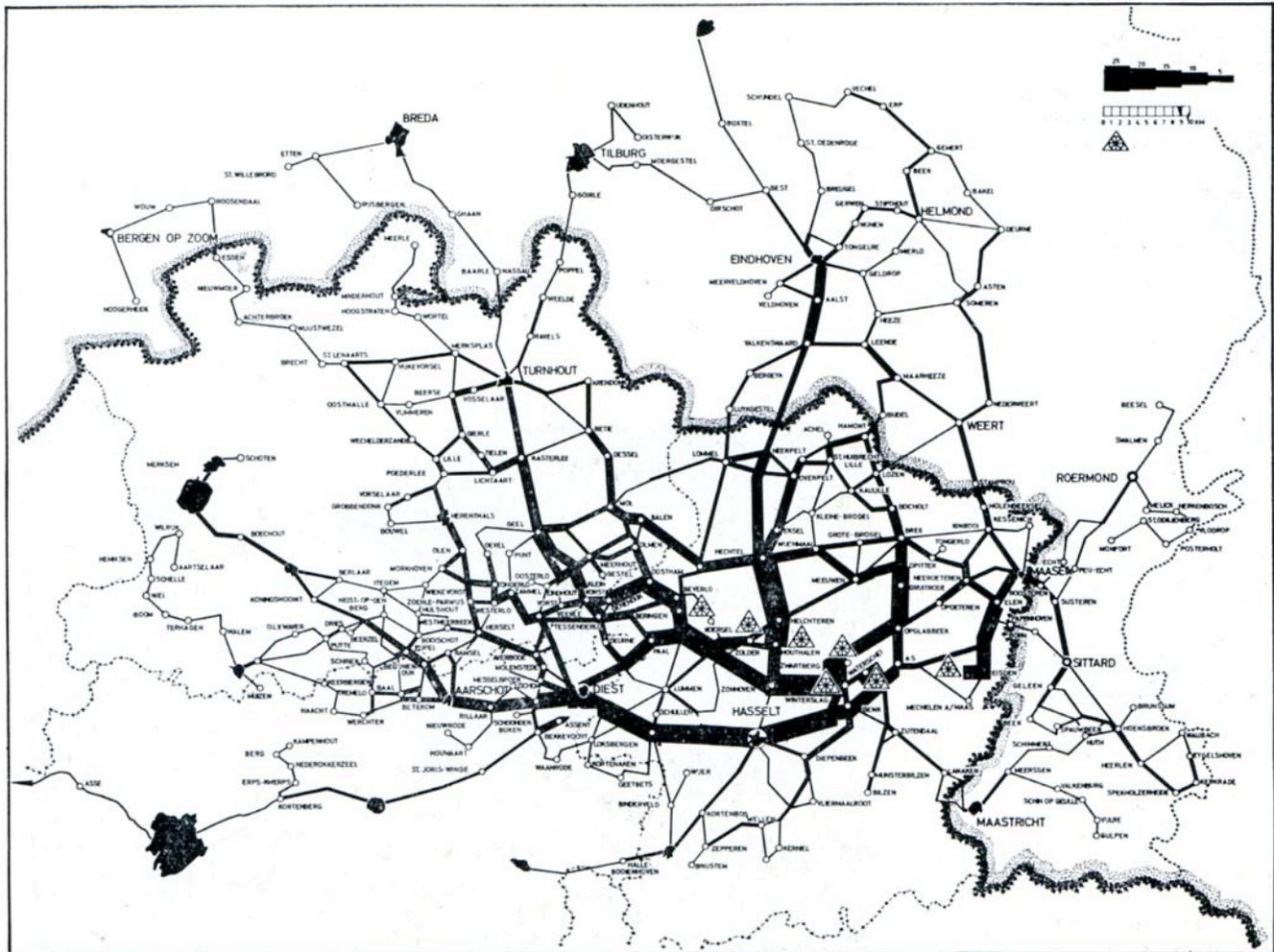
- 3) la pléthore de trafic au cours des années de guerre;
- 4) la situation pénible occasionnée en 1947 et 1948 par les séquelles laissées par l'état de guerre;
- 5) enfin le retour à une situation qui s'améliore; ces résultats traduisent ainsi les effets heureux des nouvelles techniques adoptées par la S.N.C.V.

### VI. — SERVICES TECHNIQUES.

#### A. - Ateliers.

La transformation des méthodes d'exploitation et la modification des champs d'activité de la S.N.C.V. ont eu une répercussion marquée dans le domaine des ateliers.

La réparation et l'entretien ont changé d'aspect suite à l'utilisation de véhicules comportant des



Densité des lignes spéciales d'autobus desservant les charbonnages du Limbourg.

Années	Coefficients								
1921	100,77	1928	91,83	1935	100,36	1942	88,57	1949	100,61
1922	96,09	1929	92,36	1936	97,45	1943	89,38	1950	96,18
1923	97,88	1930	98,34	1937	98,35	1944	96,75	1951	97,06
1924	94,40	1931	102,23	1938	100,84	1945	97,11	1952	97,51
1925	90,68	1932	101,41	1939	100,52	1946	98,36	1953	96,53
1926	94,80	1933	99,44	1940	94,18	1947	109,29	1954	95,57
1927	93,87	1934	99,37	1941	91,05	1948	108,30	1955	95,70

éléments plus délicats, de fabrication plus soignée, exigeant des tolérances d'ajustage plus précises.

Le vieil atelier vicinal, avec sa chaudronnerie pour châssis, pour wagons et celle plus particulière pour foyers de locomotives a fait place à des ateliers où la boîte de vitesses d'autobus, la pompe d'injection des moteurs Diesel remplacent les éléments robustes et simples des engins primitifs. L'équipement des ateliers s'est modifié en fonction de la nouvelle orientation des réparations et la formation du personnel d'atelier a posé des problèmes difficiles.

Parallèlement à ces modifications profondes, deux éléments supplémentaires viennent compliquer l'évolution en cours. Les réparations de beaucoup d'éléments d'autobus se ramènent, en réalité, à des travaux de remplacement.

Le volume de travail s'en trouve diminué et une part importante des agents du service de réparation et d'entretien devient libre.

D'autre part, les nouvelles techniques de travail et de simplification des méthodes augmentent la productivité et libèrent une partie de personnel tout aussi importante.

Devant cet ensemble de circonstances, autant extérieures qu'intérieures, le programme de réparation et d'entretien des véhicules employés par la S.N.C.V. a dû être revu. Les travaux actuels, confiés à chacun des neuf ateliers principaux, marquent la situation en évolution dans le sens d'un regroupement des activités en fonction d'une spécialisation plus caractérisée.

La situation des ateliers des groupes d'exploitation peut se résumer de la manière suivante.

Chacun des ateliers, situés géographiquement dans un groupe d'exploitation, doit faire face à trois problèmes :

- épauler le travail d'entretien des petits centres d'entretien du groupe et assurer l'entretien du matériel de celui-ci, tout en observant les règles de spécialisation des ateliers qui lui enlèvent parfois une part importante de travaux spécialisés, confiés à un atelier voisin;
- poursuivre et appliquer la simplification des méthodes de travail, programme de perfectionnement qui ne peut en aucun moment empêcher le programme d'entretien et de réparation repris ci-dessus, base essentielle de la sécurité des services;
- participer aux travaux du programme établi à l'échelon national, comportant en ordre principal le renouvellement des véhicules et la spécialisation pour des activités bien précises.

Voici quelques exemples de travaux prévus par le programme national.

L'atelier de Jumet comporte une section de bobinage et de fabrication de sections travaillant pour l'ensemble des ateliers de la S.N.C.V.

L'atelier de Destelbergen a été spécialisé dans la réparation des moteurs thermiques; avec l'ate-



Hall de levage à Cureghem.

lier d'Andenne, il répare la totalité des moteurs Diesel en service à la S.N.C.V.

L'atelier de Cureghem assemble les véhicules électriques du type N avec 2 moteurs attachés à la caisse et du type S à 4 moteurs.

L'atelier de Hasselt réalise l'assemblage des caisses d'autobus à châssis séparé ou à caisse auto-porteuse.

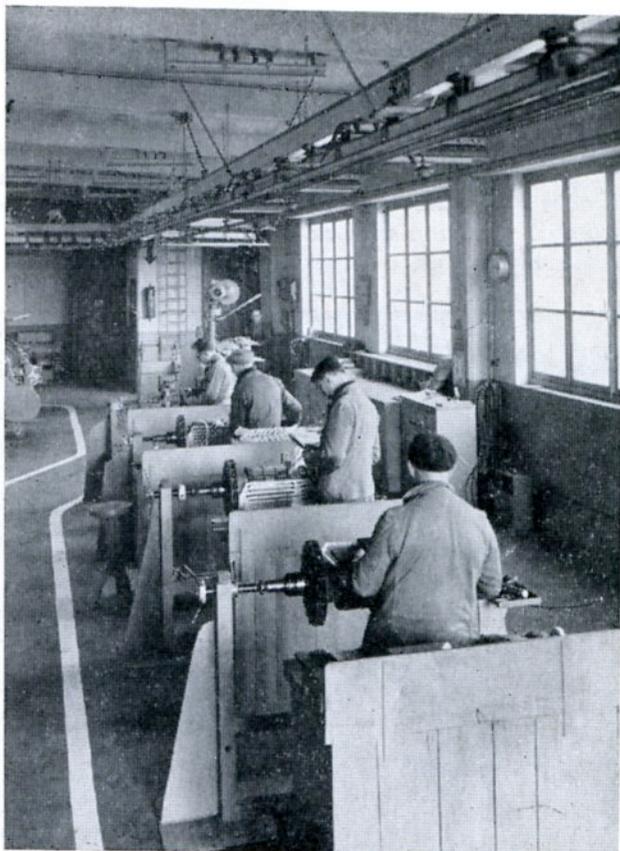
L'atelier de Liège procède au placement de la motorisation sous les caisses auto-porteuses, construites à Hasselt.

L'ensemble de ces activités, établies sur le plan national, a permis de maintenir en service quelque 200 agents des ateliers, qui seraient privés de travail si les activités de nos ateliers n'avaient pu être étendues et multipliées. Dans le cadre de la simplification et de la modernisation

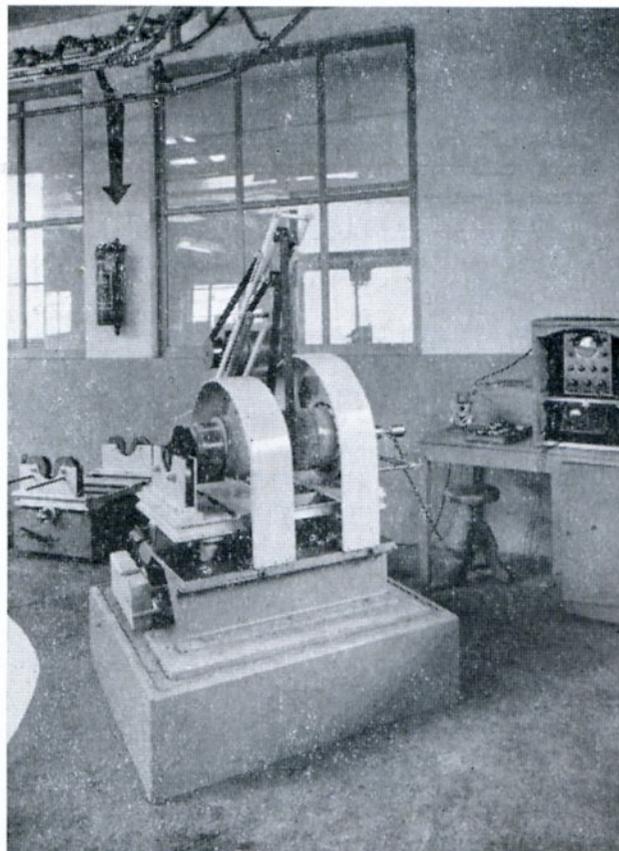


Construction d'une caisse de voiture métallique (Atelier de Cureghem).

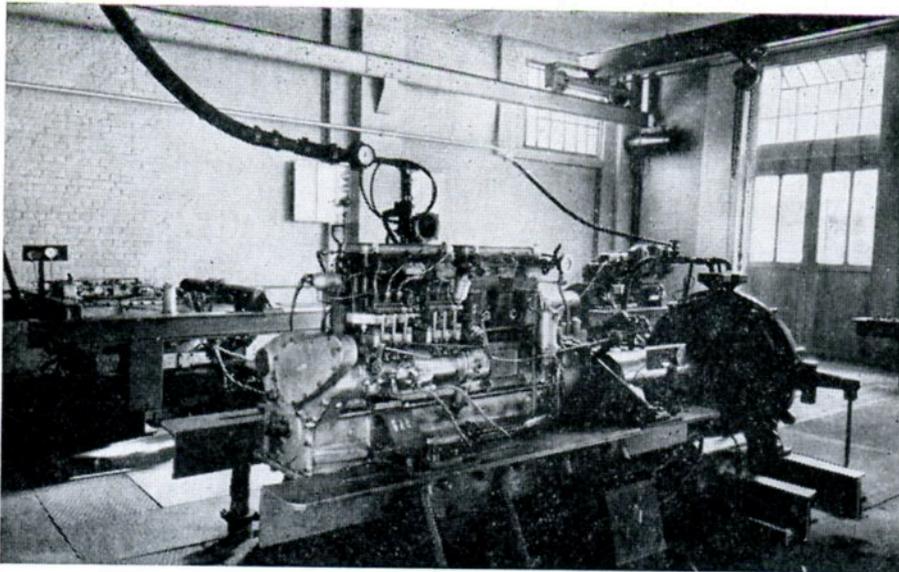
des machines, des réalisations heureuses ont pu être enregistrées.



Le bobinage des inducts de moteur à l'atelier de Cureghem. (Photo Bauters.)



Equilibreuse statique et dynamique de moteur de traction. (Photo Bauters.)



Salle de banc d'essai des moteurs à Destelbergen.

### B. - Chantiers de voie.

Bien que la contraction du réseau ferré exerce ses effets sur l'ampleur du Service des Voies, celui-ci reste un élément important dans l'activité de nos services techniques suite aux fonds très élevés qu'il gère pour le renouvellement et l'entretien du réseau.

En dehors des équipes d'entretien, travaillant par voltige, les centres de transports ferrés ont organisé des équipes d'entretien et de renouvellement méthodiques qui assurent au moindre prix le maintien d'une voie impeccable.

Ces équipes sont dotées d'un outillage approprié, avec compresseur à air ou à commande à moteur thermique.

Des réalisations de soudure de rails, de soudures de joints au moyen de techniques nouvelles ont permis d'éviter sur nos voies en siège indépendant, le battement des joints si désagréable pour les voyageurs.

Les voies sont régulièrement meulées. La photo (page 27) montre les machines à meuler les rails, utilisées par les divers groupes d'exploitation. Le meulage des voies, combiné avec le meulage des trains de roues pratiqué dans les ateliers de Cureghem, Charleroi et Anvers, assure non seulement un roulement plus doux, mais diminue d'une manière importante les frais

d'entretien et de réparation des voies.

Les services de voies et travaux sont également contraints de procéder à des drainages importants dans les régions où les travaux miniers ont modifié la configuration du terrain au point d'entraver l'écoulement naturel des eaux.

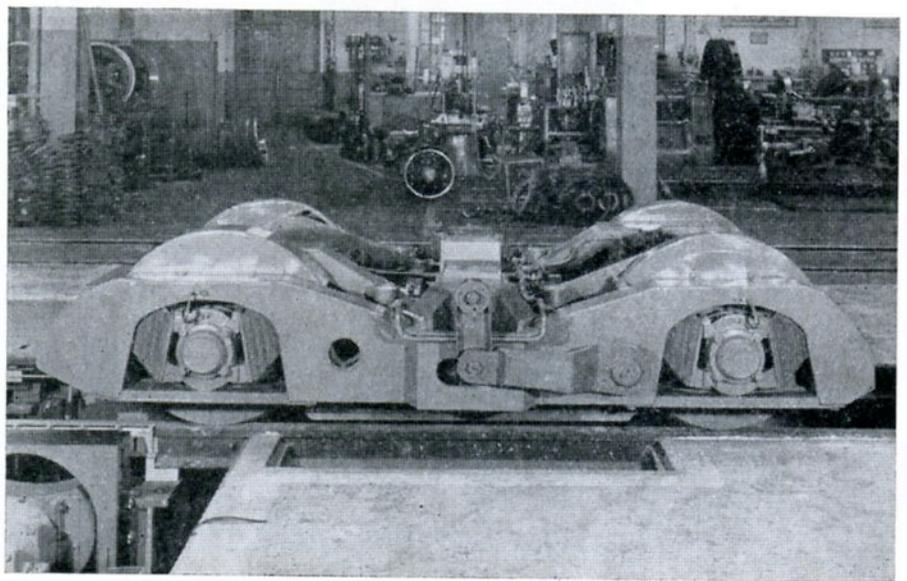
Des procédés de simplification du travail par l'organisation rationnelle des chantiers ont permis aux services de la voie de réduire les charges du prix de revient et de faire face aux impératifs de celui-ci.

Grâce à cette contraction importante des dépenses de la voie, obtenue tant par le ren-

forcement de l'infrastructure que par la mise au point des travaux de renouvellement, il a été possible de maintenir une partie du réseau ferré électrique là où la densité de trafic risquait de devenir trop faible pour supporter les lourdes charges fixes que la voie ferrée entraîne.

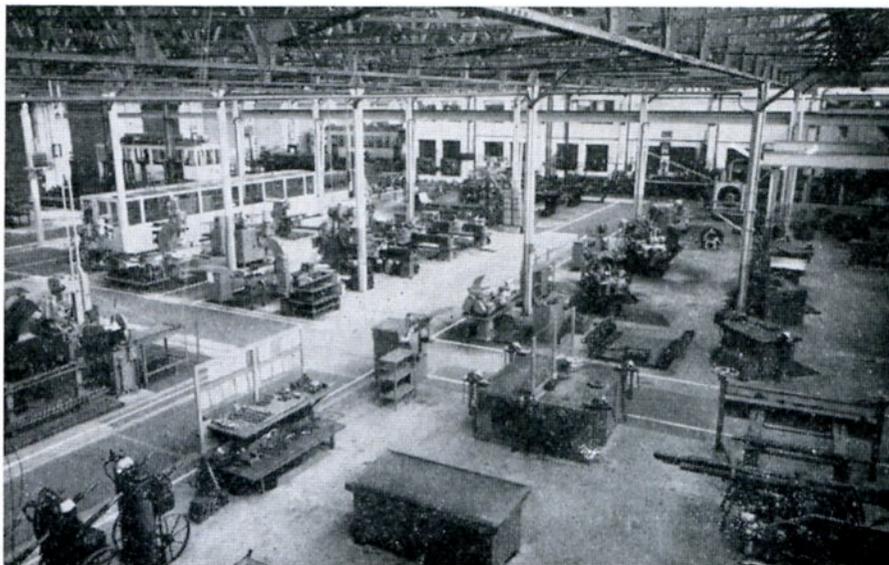
### C. - Sous-stations et bâtiments.

Pour alimenter son réseau électrique, la S.N.C.V. dispose de 108 sous-stations, dont 97 automatiques. Ces sous-stations assurent avec sécurité et efficacité l'alimentation en énergie, dont la pointe de consommation, due à l'action combinée des véhicules plus nombreux et des démarra- ges plus rapides, est connue.



Bogie élastique d'une motrice type « N ».

(Photo Bauters.)



L'atelier de Destelbergen-lez-Gand.

(Photo Masson.)

La figure (page 30) donne une vue d'une sous-station électrique, équipée avec redresseur à vapeur de mercure. D'autre part, la contraction du réseau ferré vicinal a permis de supprimer un nombre important de dépôts et de stations, lesquels étaient indispensables auparavant pour assurer la sécurité du trafic marchandises. La progression du réseau routier offre la possibilité de concentrer l'activité administrative en des nœuds mieux déterminés, et de nouveaux garages ont été organisés ou construits. Enfin, à travers le pays, en complément aux ateliers, dépôts et chantiers principaux de voie, la S.N.C.V. a aménagé des installations sociales pour son personnel.

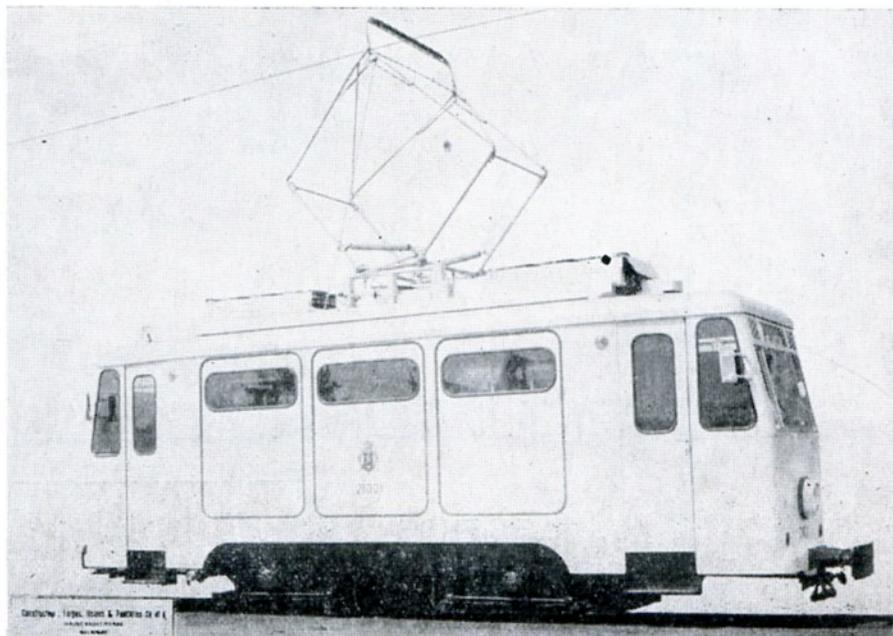
## VII. — INCIDENCES DE LA STRUCTURE ACTUELLE SUR LES SERVICES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES.

La surveillance et le contrôle tant de l'activité que de l'efficience des groupes d'exploitation s'exercent de plus en plus d'après le système appelé « contrôle budgétaire ». Les bureaux de l'Administration centrale étudient avec le concours des fonctionnaires des

groupes les procédés susceptibles de promouvoir la meilleure utilisation de la main-d'œuvre et de l'outillage en service à la S.N.C.V. Des normes fixant le temps de travail et le volume de matières à consacrer à chaque branche d'activité ont été arrêtées et servent d'étalon pour apprécier l'efficacité des différents services, quelle que soit leur dispersion géographique.

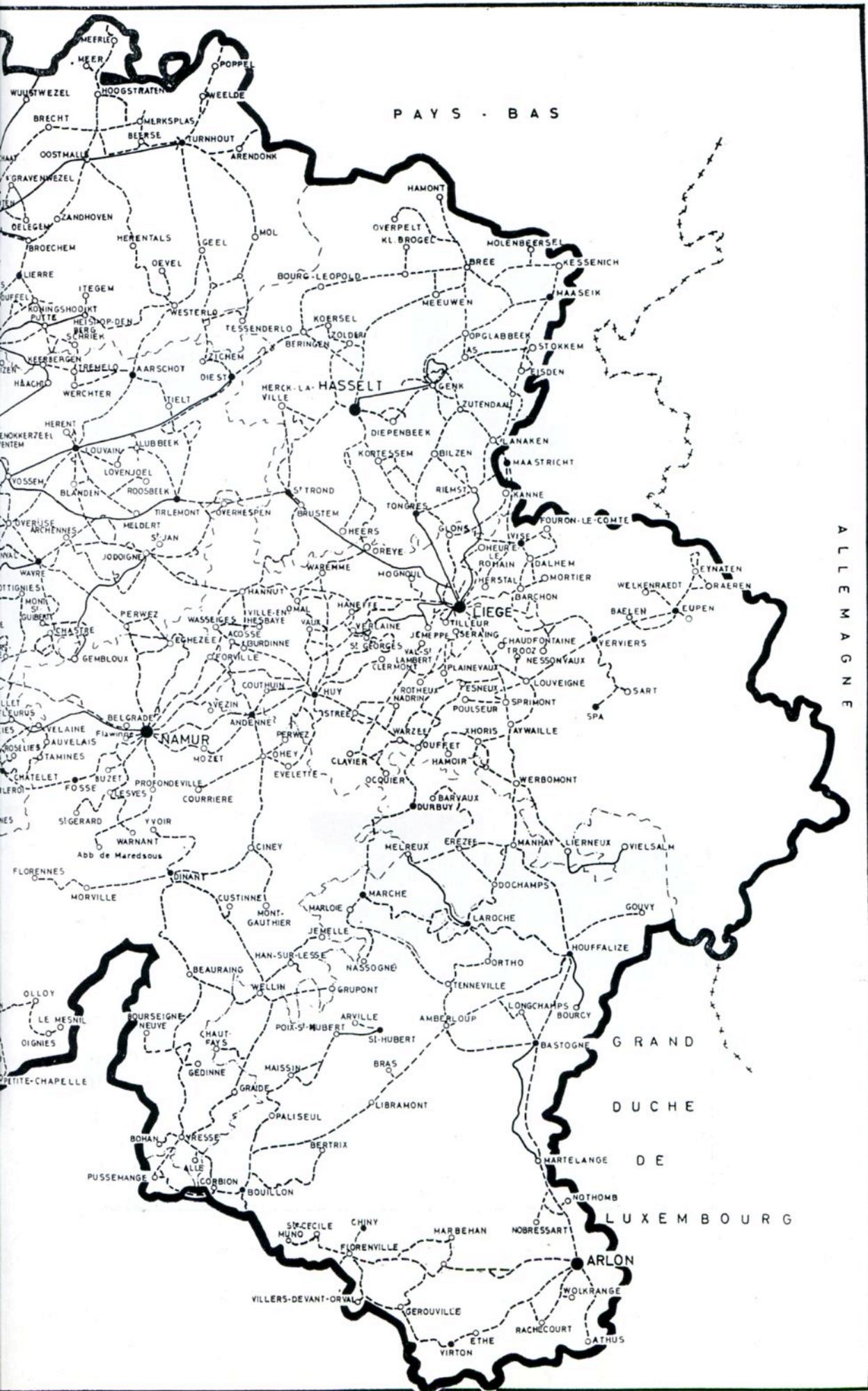
Des comptes prévisionnels permettent de préciser les points de l'exploitation restant faibles, points faibles qui font alors l'objet d'une étude particulière en vue de rechercher les moyens d'y obvier.

Enfin, il ne peut être passé sous silence que la structure actuelle a favorisé la réussite d'une politique de compression des dépenses et qu'elle a permis le maintien des tarifs au niveau de 1951. D'autre part, la productivité a constamment augmenté, tandis que l'effectif, qui était de 12.903 agents au 31 décembre 1944, a subi une réduction importante au cours des dernières années; le relevé page 30 en indique les mouvements à partir de 1951.



La première voiture à meules rotatives mise en service en Belgique pour combattre l'usure ondulatoire,





PAYS - BAS

ALLEMAGNE

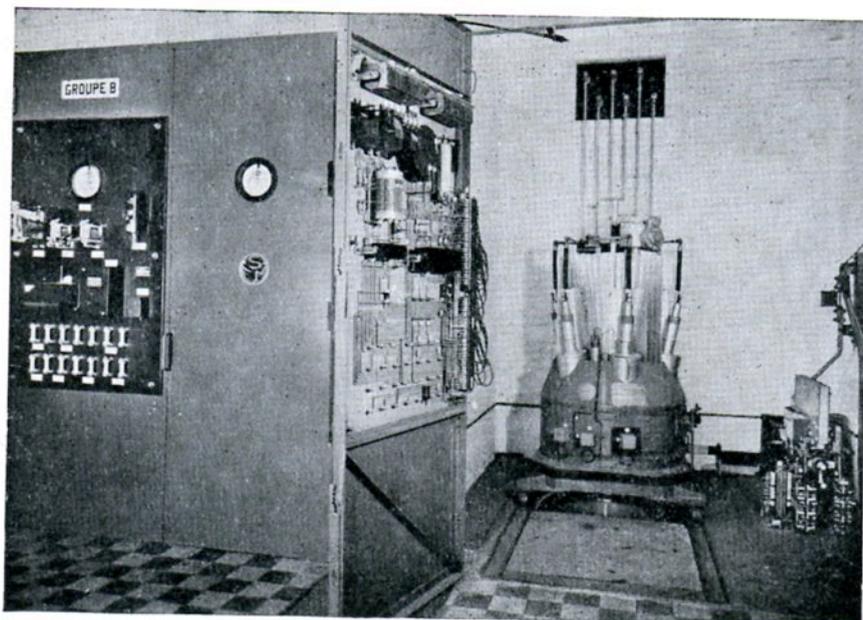
GRAND  
DUCHE  
DE  
LUXEMBOURG

MEERLE  
MEER  
POPEL  
WUUSTWEZEL  
HOOGSTRATEN  
SWEELDE  
BRECHT  
MERKSPLAS  
BEERSE  
TURNHOUT  
ARENDONK  
OOSTMALLE  
GRAVENWEZEL  
DELEGEN  
ZANDHOVEN  
BROECHEM  
HERENTALS  
GEEL  
MOL  
LIERRE  
ITEGEM  
KONINGSHOED  
PUTTE  
HELSHOEDEN  
BERG  
PARRIEK  
KEERBERGEN  
LREHELO  
JAARSCHOT  
DIEST  
HAACH  
WERCHTER  
TIJLT  
HERENT  
ENOKKERZEEL  
BENTEM  
LUBBEK  
LOVENJUEL  
VOSSEM  
BLANDIN  
ROOSBEEK  
TIRLEMONT  
OVERHESPEN  
BRUSTEM  
ST TROND  
MELDELT  
S. JAN  
JODOIGNIE  
WAYRE  
OTTIGNIES  
MONT  
ST LOUBERT  
CHASTEE  
GEMBLoux  
BELGRADE  
NAMUR  
VEZIN  
ANDENNE  
PERWEZ  
MOZET  
OHEY  
EVELETTE  
COURRIERE  
CINEY  
MORVILLE  
FLORENNES  
Abb de Maredsous  
GINANT  
CUSTINNE  
MONT-  
GAUTHIER  
MARLOE  
JEMELLE  
HAN-SUR-LESSE  
BEAURAING  
WELLIN  
GRUPONT  
NASSOGNE  
ORTHO  
HOUFFALIZE  
OLLOY  
LE MESNIL  
OIGNIES  
PETITE-CHAPELLE  
BOURSEIGNE-  
NEUVE  
CHAUT-FAYS  
GEDINNE  
MAISSIN  
GRADE  
OPALISEUL  
LIBRAMONT  
BOHAN  
YRESSE  
PUSSEMANGE  
ALLE  
CORBION  
BOULLON  
VILLERS-DEVANT-ORVAL  
ST-CECILE  
MUNO  
CHINY  
FLORENVILLE  
MARBEHAN  
NOBRESSART  
ROTHOMB  
ARLON  
WOLKRANGE  
GEROUVILLE  
ETHE  
RACHECOURT  
ATHUS  
VIRTON

HAMONT  
OVERPELT  
KL BROGEC  
HOLENBEERSEL  
BREE  
KESSENIK  
MAASEIK  
BOURG-LEOPOLD  
MEEUWEN  
OPGLABBEK  
STOKKEM  
AS  
EISDEN  
ZUTENDAAL  
HERCK-LA-HASSELL  
GENK  
DIEPENBEEK  
KORTESSEM  
OBILZEN  
LANAKEN  
MAASTRICHT  
RIEMST  
KANNE  
POURON-LE-COMTE  
GONS  
IVISE  
OHEURE  
LE ROMAIN  
DALHEM  
MORTIER  
HERSTAL  
BARCHON  
WELKENRAEDT  
EYNATEN  
ORAEREN  
BAELEN  
EUPEN  
VERVIERS  
CHAUDFONTAINE  
TROOZ  
NESSONVAUX  
LOUVEIGNE  
SART  
SPA  
PRIMONT  
POULSEUR  
ESNEUS  
AYWAILLE  
XHORIS  
WARZEL  
DUFFET  
HAMOIR  
HUY  
CLAYIER  
OCQUIER  
WERBOMONT  
GARBVAUX  
DURBUY  
MELREUX  
EREZEE  
MANNAY  
LIERNEUX  
OVIELSALM  
GOUVY

HERENTALS  
OEVEL  
WESTERLO  
TENSSENDERLO  
ZOLDER  
BERINGEN  
TICHEM  
JAARSCHOT  
DIEST  
TIJLT  
HERENT  
ENOKKERZEEL  
BENTEM  
LUBBEK  
LOVENJUEL  
VOSSEM  
BLANDIN  
ROOSBEEK  
TIRLEMONT  
OVERHESPEN  
BRUSTEM  
ST TROND  
MELDELT  
S. JAN  
JODOIGNIE  
WAYRE  
OTTIGNIES  
MONT  
ST LOUBERT  
CHASTEE  
GEMBLoux  
BELGRADE  
NAMUR  
VEZIN  
ANDENNE  
PERWEZ  
MOZET  
OHEY  
EVELETTE  
COURRIERE  
CINEY  
MORVILLE  
FLORENNES  
Abb de Maredsous  
GINANT  
CUSTINNE  
MONT-  
GAUTHIER  
MARLOE  
JEMELLE  
HAN-SUR-LESSE  
BEAURAING  
WELLIN  
GRUPONT  
NASSOGNE  
ORTHO  
HOUFFALIZE  
OLLOY  
LE MESNIL  
OIGNIES  
PETITE-CHAPELLE  
BOURSEIGNE-  
NEUVE  
CHAUT-FAYS  
GEDINNE  
MAISSIN  
GRADE  
OPALISEUL  
LIBRAMONT  
BOHAN  
YRESSE  
PUSSEMANGE  
ALLE  
CORBION  
BOULLON  
VILLERS-DEVANT-ORVAL  
ST-CECILE  
MUNO  
CHINY  
FLORENVILLE  
MARBEHAN  
NOBRESSART  
ROTHOMB  
ARLON  
WOLKRANGE  
GEROUVILLE  
ETHE  
RACHECOURT  
ATHUS  
VIRTON

HERENTALS  
OEVEL  
WESTERLO  
TENSSENDERLO  
ZOLDER  
BERINGEN  
TICHEM  
JAARSCHOT  
DIEST  
TIJLT  
HERENT  
ENOKKERZEEL  
BENTEM  
LUBBEK  
LOVENJUEL  
VOSSEM  
BLANDIN  
ROOSBEEK  
TIRLEMONT  
OVERHESPEN  
BRUSTEM  
ST TROND  
MELDELT  
S. JAN  
JODOIGNIE  
WAYRE  
OTTIGNIES  
MONT  
ST LOUBERT  
CHASTEE  
GEMBLoux  
BELGRADE  
NAMUR  
VEZIN  
ANDENNE  
PERWEZ  
MOZET  
OHEY  
EVELETTE  
COURRIERE  
CINEY  
MORVILLE  
FLORENNES  
Abb de Maredsous  
GINANT  
CUSTINNE  
MONT-  
GAUTHIER  
MARLOE  
JEMELLE  
HAN-SUR-LESSE  
BEAURAING  
WELLIN  
GRUPONT  
NASSOGNE  
ORTHO  
HOUFFALIZE  
OLLOY  
LE MESNIL  
OIGNIES  
PETITE-CHAPELLE  
BOURSEIGNE-  
NEUVE  
CHAUT-FAYS  
GEDINNE  
MAISSIN  
GRADE  
OPALISEUL  
LIBRAMONT  
BOHAN  
YRESSE  
PUSSEMANGE  
ALLE  
CORBION  
BOULLON  
VILLERS-DEVANT-ORVAL  
ST-CECILE  
MUNO  
CHINY  
FLORENVILLE  
MARBEHAN  
NOBRESSART  
ROTHOMB  
ARLON  
WOLKRANGE  
GEROUVILLE  
ETHE  
RACHECOURT  
ATHUS  
VIRTON



Sous-station à Anderlues. - Deux cellules de redresseurs de 600 kW accolées.  
A gauche, cellule fermée montrant le tableau des appareils auxiliaires.  
A droite, cellule identique ouverte.

**Au 31 décembre : Nombre d'agents en service :**

1951 .....	10.251
1952 .....	9.729
1953 .....	8.861
1954 .....	8.623
1955 .....	8.496

Si une telle contraction des effectifs a été possible tout en allant de pair avec un accroissement du nombre de voyageurs transportés, c'est que les services techniques et d'études de la S.N.C.V. ont recherché, au cours des dernières années les moyens d'accroître le nombre de places dans les véhicules modernisés et de desservir ceux-ci par un seul homme (conducteur - receveur) sur les lignes à trafic moyen ou réduit.

**VIII. — LA S.N.C.V.  
ET LE PROBLEME  
RAIL-ROUTE.**

Par suite de la régression constante du trafic marchandises, la S.N.C.V. ne peut dans bien des cas, nous l'avons vu, maintenir les lignes ferrées pour le seul transport des voyageurs. La fréquence réduite des trains ne permet plus,

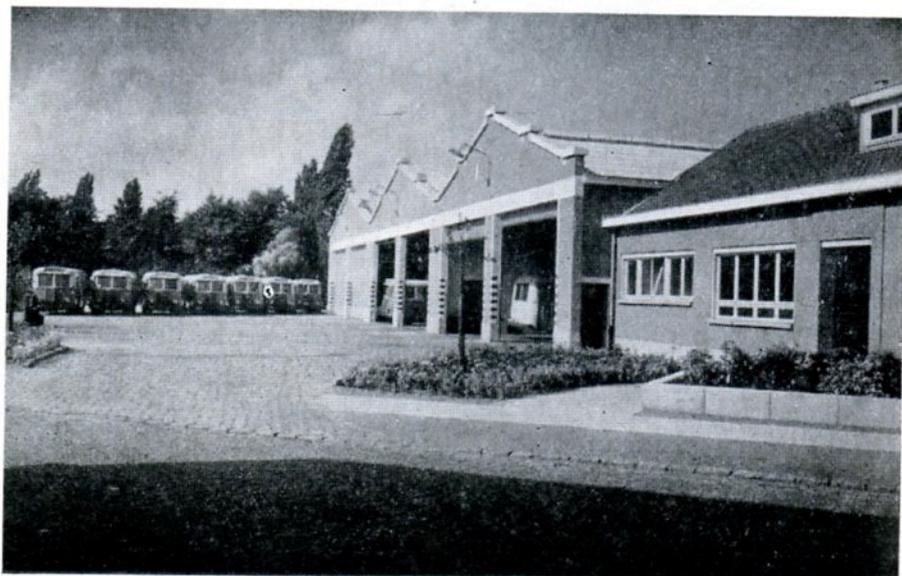
en effet, de justifier l'immobilisation des capitaux, ni de couvrir les dépenses de renouvellement de la voie. Certaines lignes à traction électrique sont d'ailleurs, à l'heure actuelle, également menacées et une mise au point de ce problème s'avère indispensable dans le cadre général de l'économie belge.

En présence de cette situation, la S.N.C.V. procéda au démontage progressif des lignes ferrées desservant les régions à population disséminée. En lieu et place, elle mit en service des autobus, engins très souples, permettant l'adaptation rapide des itinéraires aux besoins de transports nés du développement de nouveaux quartiers d'habitation.

En résumé, le réseau routier s'étend, se diversifie, se complète. Il constitue même un réseau d'appoint pour les centres urbains électrifiés.

En ce moment, le réseau ferré se concentre, en ordre principal autour de quatre agglomérations, à savoir : Anvers, Bruxelles, Charleroi-Mons et Liège.

L'unité de direction donne à cet ensemble, à première vue disparate, une unité de travail qui évite les doubles emplois. La recherche du prix de revient minimum du service fourni, indépendamment de tout préjugé concernant le moyen de



Un des nombreux garages construits par la SNCV avec bureau et salle de gardes.



Garage pour autobus à La Louvière.

(Photo Deladrière.)

transport à adopter ou à maintenir, conditionne le choix de la S.N.C.V.

L'organisation des services requiert une adaptation suivie aux besoins permanents et aux exigences variables d'une clientèle mouvante.

Dans le but d'accroître les services rendus à celle-ci, les parcours des voitures ont été augmentés sensiblement au cours de ces dernières années.

C'est ce qui ressort du tableau ci-après :

Années	Km parcourus
1951 .....	67.812.379
1952 .....	70.006.093
1953 .....	71.616.703
1954 .....	73.647.423
1955 .....	78.179.769

Le trafic de pointe atteint pour Bruxelles une importance particulière, et le maintien de la traction électrique doit y être considéré comme souhaitable. Ce mode de traction, pour Anvers et Charleroi-Mons, comme pour Bruxelles, continuera à désencombrer nos routes pour autant que les solutions de mise en siège indépendant, adoptées dans d'autres pays qui nous précèdent dans la voie des difficultés de circulation, puissent être appliquées.

Le transport en commun par rame électrique ne peut justifier les frais importants de son infrastructure que pour autant que la vitesse commerciale élevée vienne ajouter ses avantages à ceux du transport massif jusqu'au cœur de la cité.

Il est indispensable de pouvoir continuer le transport de ces voyageurs dans des conditions de rapidité et de confort suffisants; le siège indépendant pour le transport en commun permet seul d'obtenir ces résultats.

Pour les régions où la concentration du trafic est moins grande, les services d'autobus offrent des solutions que la voie ferrée ne pourrait jamais atteindre.

## IX. — CONCLUSIONS.

L'exposé qui précède permet de vérifier que la politique suivie par la S.N.C.V. est entièrement axée sur les préceptes qui découlent de sa nature de service public. Son objectif principal est la satisfaction des besoins de la population, surtout dans le domaine du transport de voyageurs à courte distance.

Le moyen le plus déterminant pour atteindre ce but est d'organiser des services fréquents, rapides, commodes, réguliers, sûrs et à tarifs modiques.



Lavoir et vestiaire à Jumet.

(Photo Deladrière.)

Aussi, doit-elle poursuivre la recherche constante et l'application ferme d'améliorations à sa gestion technique, financière et administrative, sans porter atteinte, bien au contraire, aux intérêts bien compris de son personnel et à ceux des pouvoirs publics actionnaires.

La gestion technique nécessite surtout une attention suivie. Dès maintenant, l'on peut dire que les perspectives de l'automatisation et de l'automatisation des ateliers posent un problème nouveau.

Les solutions considérées comme satisfaisantes hier sont aujourd'hui dépassées par les nouvelles techniques et les nouveaux moyens d'exploitation.

Cet état de choses postule une vigilance qui ne peut se relâcher un seul instant.

Dans un monde en évolution constante, le salut réside dans une adaptation rapide aux contingences qui se font jour. C'est ce que la S.N.C.V. s'efforce de ne pas perdre de vue.



183

Reverse of the front cover  
of the book  
of the  
of the



REVUE BELGE DES TRANSPORTS  
36, rue de l'Association  
BRUXELLES