

16 AOUT 1965



LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES  
CHEMINS DE FER VICINAUX

---

.....SON HISTOIRE



*C'est au cours de la seconde moitié du siècle dernier qu'apparut en Belgique le développement prodigieux de l'industrie et du commerce. Le pays était en pleine mutation sociale et économique et, pour répondre aux besoins croissants des transports, le réseau des chemins de fer à voie normale dont la construction avait été entamée en 1834, prenait rapidement de l'extension. Mais en raison de leur coût élevé, les grandes voies ferrées ne pouvaient desservir que les axes de circulation principaux. Très rapidement, la nécessité d'un réseau complémentaire se fit sentir pour favoriser les échanges commerciaux ou autres entre les campagnes suburbaines et les grandes cités.*

*C'est ainsi que fut créée pour une durée illimitée la S.N.C.V. (loi du 28 mai 1884 remaniée par des dispositions complémentaires le 24 juin 1885).*

*Immédiatement après sa fondation, la S.N.C.V. entreprit la construction de nombreuses lignes, et, en 1894, soit dix ans plus tard, le réseau totalisait déjà 1.340 km exploités en traction vapeur.*

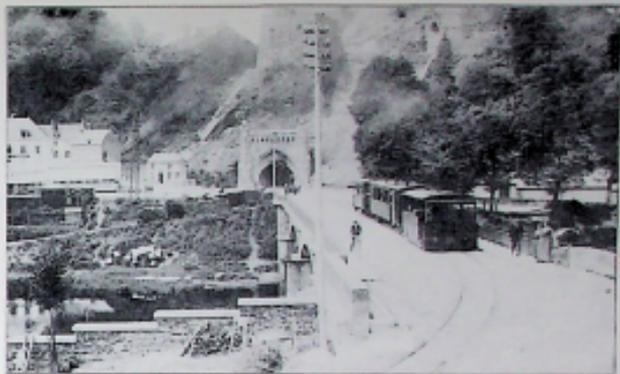
*En faisant pénétrer la technique ferroviaire profondément dans les régions rurales, l'État belge espérait augmenter la compétitivité des produits indigènes par une baisse du coût du transport. Ultérieurement, l'activité de la S.N.C.V. s'est étendue, et le transport de personnes — qui n'était qu'accessoire au XIX<sup>e</sup> siècle, est devenu non seulement l'activité principale de la Société, mais quasi son unique objet.*



MONS : Gare S.N.C.B.



POELKAPPELE : Place



BOUILLON : « Pont de France » et Château



BÉRINGEN : Arrêt du tram



MARCOURT : Ligne Melreux - La Roche



BROECHEM : Station



*La S.N.C.V. fut la première à remplacer la traction à vapeur par la traction électrique sur une ligne existante, à savoir Bruxelles (place Rouppe) - Petite Espinette. Ce furent, bien entendu, les lignes les plus rentables qui bénéficièrent du nouveau mode de traction.*

*A la veille de la Première Guerre mondiale, la S.N.C.V. disposait de 4.000 km de lignes, dont 400 km exploités à l'électricité. Le conflit devait malheureusement remettre tout en question. Au prix d'innombrables difficultés, les vicinaux suppléèrent à la carence des chemins de fer entièrement aux mains de l'ennemi et rendirent ainsi à la population des services extrêmement précieux. En 1918, plus de la moitié du réseau avait été démantelée et un nouvel effort de reconstruction s'imposa à la Société. Elle s'y employa au mieux et fit preuve de souplesse, car, dès 1924, les séquelles de l'invasion avaient pratiquement disparu. Malheureusement, de nouvelles difficultés allaient survenir.*

*Jusqu'alors, la quasi-totalité du réseau avait été confiée par voie d'affermage à des sociétés privées. Mais, à la suite de la montée des prix et de la crise monétaire des années '30, ces firmes exploitantes durent mettre fin prématurément à leur contrat qui était normalement conclu pour une durée de 30 ans. La S.N.C.V., qui jusqu'alors s'était bornée à construire et équiper son réseau, dut s'improviser organisme d'exploitation et modifier son organisation. Elle procéda rapidement à la modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant qui avait été négligée par certains exploitants.*

WESTENDE : Arrêt du tram



CHARLEROI : Avenue des Alliés



LIEGE : Place St. Lambert

JUMET : Rue de Marchienne





*L'électrification des lignes à fort trafic fut poursuivie activement, et c'est ainsi qu'en 1938, environ 1.500 km de lignes étaient desservis par des véhicules de plus en plus rapides et confortables.*

*Durant les années 1921 - 1923, un nouveau moyen de transport sur route apparut dans plusieurs régions du pays : l'autobus était né.*

*Adaptable à toutes les circonstances et aux besoins de la population, l'autobus devint vite un concurrent pour les moyens existants de transport par voie ferrée. Il apparut donc nécessaire de concrétiser légalement cette évolution. La loi du 11 août 1924 adapta la loi de création et les statuts de la S.N.C.V. afin qu'à certaines conditions et désormais avec une certaine priorité, la Société puisse créer des services d'autobus en complément ou en remplacement d'une voie ferrée vicinale. Dès ce moment, l'introduction des autobus s'est fortement généralisée.*

*Survint alors le deuxième conflit mondial au cours duquel la S.N.C.V. put de nouveau démontrer l'importance de son rôle dans l'économie du pays : le trafic de marchandises ainsi que le nombre de voyageurs transportés par an furent plus que doublés par rapport au temps de paix. De nouveau, le problème de la remise en état du réseau se posa à la fin de la tourmente. La S.N.C.V. ayant obtenu en 1931 l'autorisation d'exploiter des services d'autobus, se tourna résolument vers ce nouveau mode de transport permettant une desserte plus économique des communes rurales et mieux adapté aux zones d'habitations ou d'industries.*



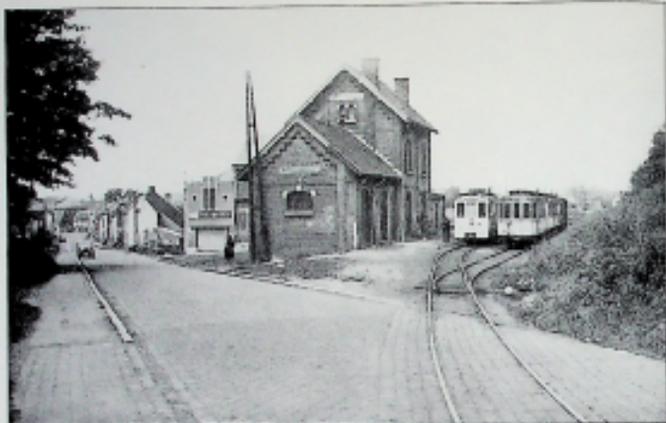
TOURNAI : Gare S.N.C.B.



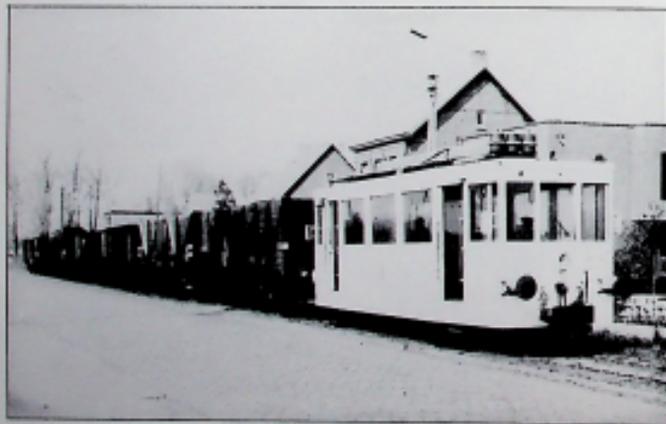
POIX St-HUBERT : Transport de bois



TOURINNES - LA - GROSSE :  
Arrêt du tram, 1930



GREZ - DOICEAU : Station S.N.C.V.



MOL : Transport de sable



*L'arrêté-loi du 30 décembre 1946 permit à la S.N.C.V. de renouveler ou de modifier les services d'autobus autorisés par la loi de 1931 en vue d'offrir un meilleur service à la population.*

*La longueur du réseau ferré qui, à la fin de l'occupation, comportait encore 4.769 km, n'était plus que de 4.236 km en 1950, pour tomber à 1.673 km en 1958, à 582 km en 1965, et être réduit à 205 km en 1980.*

*La longueur des services publics d'autobus exploités en régie, qui était seulement de 449 km en 1945, est passée à 2.037 km en 1950, à 7.546 km en 1958, à 11.000 km en 1965, pour atteindre 17.250 km en 1980 (10.140 km pour les exploitants).*

*Le développement remarquable du réseau d'autobus depuis la guerre ne s'est pas réalisé uniquement par amputation d'une partie du réseau ferré mais c'est surtout la recherche d'une desserte toujours plus efficace de la population par des extensions et des déviations du trajet vers les nouveaux quartiers d'habitations, vers les écoles et usines nouvelles qui a amené cette importante extension du réseau d'autobus, aussi bien en services publics qu'en services spéciaux.*

*L'augmentation continue des charges jointe à l'extension de la motorisation individuelle eut pour conséquence que le nombre de lignes en déficit augmenta sensiblement, imposant à la S.N.C.V. un effort de rationalisation en vue d'accroître la productivité.*



NAMUR : Place de la Gare



MARCHIENNE - AU - PONT, 1953



MONT - A - LEUX : Terminus de la ligne  
Courtrai - Mouscron



CHARLEROI :  
Motrice P.C.C., 1950



WATERLOO : Monument Gordon, 1953



LOUVAIN : Martelarenplein, 1960



WEMMEL : Dépôt - Motrice type N

*L'autobus, que ses caractéristiques techniques permettaient de considérer comme un moyen de transport souple, rapide et surtout plus économique que les véhicules sur rail pour un trafic de densité moyenne, se substitua progressivement aux automotrices d'abord et aux tramways électriques ensuite.*

*Jusqu'en 1964, la S.N.C.V. put maintenir son compte d'exploitation global en équilibre, voire en boni; l'exercice 1965 vit pour la première fois l'année comptable se terminer avec un solde négatif. Depuis lors, malgré de nombreuses augmentations de tarif, la S.N.C.V. subit chaque année des déficits qui sont couverts par des subsides de l'État.*

*L'activité de la S.N.C.V. devait encore augmenter en 1977. En effet, par décision de M. Chabert, ministre des Communications, et en exécution d'un plan de restructuration des transports en commun, tous les services de substitution et de complément, antérieurement concédés à la S.N.C.B. et exploités en majeure partie par des firmes privées, furent transférés, le 1<sup>er</sup> septembre 1977, à la S.N.C.V. Cette réforme de structure fait de la S.N.C.V. pratiquement le seul exploitant de lignes interurbaines d'autobus et la plus importante société de transports en commun de Belgique.*

*A cause de cet accroissement des activités, la S.N.C.V. a accumulé les déficits.*

*Les raisons qui motivent le malaise dans lequel la S.N.C.V. se débat depuis quelques années sont celles des transports publics en général.*

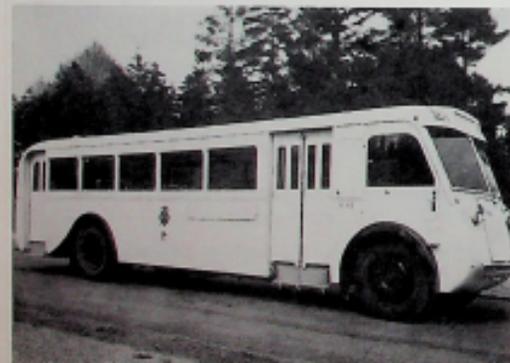




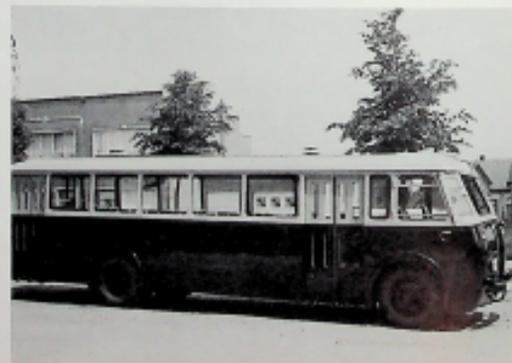
AUTOBUS - Type 1933 ( Brossel )



AUTOBUS - Type 1933 (Brossel Ragheno)



AUTOBUS - Type 1940 ( Brossel Ragheno )



AUTOBUS - Type 1948 ( Scania - Vabis Bostovo )

*L'amélioration du niveau de vie de la population dont le corollaire fut le développement prodigieux de la motorisation individuelle, a eu pour conséquence un encombrement de nos routes atteignant la saturation aux endroits névralgiques et dans nos cités mal adaptées à une telle circulation automobile.*

*Le véhicule de transport public qui doit s'insérer dans le même trafic ne réalise plus qu'une vitesse commerciale dérisoire, surtout aux heures de pointe, et perd ainsi les qualités de rapidité et de régularité qui lui étaient propres.*

*Il conviendrait dès lors d'adapter l'environnement urbain à l'autobus et de lui assurer une meilleure utilisation de la voirie de manière qu'il puisse circuler à une vitesse plus grande. Les pouvoirs publics ont déjà pris des décisions valables en ce sens mais il reste beaucoup à faire, notamment en ce qui concerne :*

- les bandes de circulation réservées au transport en commun;
- l'aménagement de sens uniques;
- l'interdiction des stationnements et arrêts, tout au moins aux heures de pointe dans les artères étroites à circulation dense;
- la télécommande de signaux lumineux permettant l'accélération du passage aux carrefours;
- la construction d'ouvrages isolant la circulation des autobus du trafic général aux endroits particulièrement encombrés.





AUTOBUS - Type 1950  
( Chevrolet Jonckheere )



GYROBUS : GAND, 1956



AUTOBUS - Type 1956  
( Brossel Jonckheere )



AUTOBUS - Type 1973 ( Van Hool )



AUTOBUS - Type 1978



TROLLEYBUS BROSSSEL : A circulé à Liège en 1958

*Depuis bientôt un siècle, la S.N.C.V. a veillé à ce que son matériel soit adapté à l'évolution de la technique et des conditions de vie : du tram à vapeur, elle est passée successivement au tram électrique, à l'automotrice diesel, à l'autobus.*

*Depuis 1980, de nombreuses motrices type «S» du réseau du Hainaut subissent des transformations profondes en nos ateliers de Jumet; les multiples perfectionnements techniques amélioreront la qualité du transport offert par la S.N.C.V.*

*De même, à partir de 1981 et 1982, la S.N.C.V. fera circuler des motrices et des autobus articulés dans l'espoir que l'utilisation de ce matériel, qui permettra d'acheminer un plus grand nombre de voyageurs surtout aux heures de pointe, améliorera la rentabilité des lignes intéressées.*

*Des «CITYBUS» ou autobus de petite capacité seront également mis en circulation à titre d'essai à Bruges en 1981; ce nouveau type d'autobus de ville s'intégrera mieux dans la circulation urbaine vu sa plus grande maniabilité et son utilisation visera à obtenir des fréquences accrues et un meilleur service à la clientèle.*





MOTRICE TYPE «S» RENOVEE - Fontaine - l'Evêque



MOTRICE ARTICULEE : Pour les lignes de la Côte et du Hainaut.



AUTOBUS ARTICULE : Type 1981



CITYBUS - Prototypes



# VISITEZ LE MUSEE DU TRAM A SCHEPDAAL (Brabant) Chaussée de Ninove 184 (Coin de la rue Wijngaard)

## OUVERT DE 14 A 18 HEURES:

### LES DIMANCHES ET JOURS FERIES

- De Pâques jusqu'au 30 juin.
- Du 1<sup>er</sup> septembre au 31 octobre.

### LES SAMEDIS, DIMANCHES ET JOURS FERIES

- Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août.

## ENTREE:

- 20 F par personne.
- 10 F pour les enfants de 6 ans à moins de 12 ans.
- prix spéciaux pour les groupes (visite guidée à demander au minimum 8 jours à l'avance).

Pour tout renseignement : téléphone : 02/569.16.14 (Musée du Tram)  
02/521.00.07 (S.N.C.V. - BRABANT)

---

### Editeur responsable:

S.N.C.V. - Service Commercial et des Relations Publiques, Rue de la Science 14, 1040 Bruxelles  
(Tél. : 02/230.03.30)

Photos

- MM. THILL : p. 4 (Mons) , p. 12 (Grez - Deicrau) ,  
p. 14 (Namar)
- DE BACKER : p. 4 (Poelkapelle) , p. 11 (Teurinnes - la-  
Grosse) , p. 14 (Mont - A - Leux)
- RUTTEN : p. 5 (Beringen)
- DEMELENNE : p. 6 (Marcourt)
- HOELEN : p. 6 (Broechem)
- BAZIN : p. 10, p. 14 (Marchienne - au - Font) ,  
p. 16 ( Waterloo)
- VAN DAM : p. 11 (Poix St - Hubert)
- PLETINGCKX : p. 15
- PRICE : p. 16 (Lourain)
- et ARCHIVES S.N.C.V. : p. 5 (Bouillon) , p. 8, p. 12 (Mol) ,  
p. 16 (Wommel) , p. 18, p. 20, p. 21,  
p. 22, p. 24, p. 25, p. 26, p. 27.

