

EXPO

UN TRAIN 100 ANS D'HISTOIRE

Découvrez un train unique,
composé de locomotives
et de voitures iconiques de la SNCB.



SCHAERBEEK
29 & 30 août 2026

Entrée gratuite de 10 h à 17 h.



UN TRAIN 100 ANS D'HISTOIRE

Découvrez un train unique composé de locomotives et de voitures iconiques de la SNCB

La SNCB fête ses 100 ans et nous tenons à marquer cet événement. Il va donc de soi que nous mettons également à l'honneur nos voitures et nos locomotives, témoins d'un engagement centenaire envers nos voyageurs et la mobilité dans notre pays.

À cette occasion, nous avons rassemblé quelques-unes de nos plus belles pièces de collection. Ensemble, elles vous proposent un aperçu passionnant d'un siècle d'évolution de nos trains. Tractions diesel et électrique sont représentées, ainsi que des voitures destinées au trafic intérieur des navetteurs, des voitures internationales et même deux voitures royales.

Afin de protéger les intérieurs fragiles, les voitures royales ne sont pas accessibles. Merci de votre compréhension.



Plus d'informations ?
sncb.be

Vous avez manqué cette exposition ?

Vous pourrez encore découvrir nos trains historiques à Liège-Guillemins les 12 et 13 septembre 2026 et à Anvers-Central les 10 et 11 octobre 2026.

Entrée gratuite de 10 h à 17 h.

À Anvers-Central, vous pourrez admirer la locomotive à vapeur 1.002, l'un des engins les plus puissants de la SNCB des années 1930 à 1960.

Éditeur responsable : Jihane Annane, Corporate Communication, Public Affairs & RER, Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles

UN SIÈCLE DE VOYAGES EN TRAIN



LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE 101.012

Année de construction : 1949 - Retrait du service: 1983/1984
Nombre : 20
Puissance : 1.930 chevaux
Longueur : 12,9 m
Poids : 81,5 tonnes
Vitesse maximale : 100 km/h

Les locomotives électriques de type 101 (qui deviendront plus tard la série 29) ont été les premières locomotives électriques des chemins de fer belges. Elles ont été mises en service à partir de 1950 pour assurer la traction des trains de marchandises sur la ligne Anvers-Charleroi, qui venait d'être électrifiée. Elles ont effectué leurs derniers services actifs principalement dans le cadre du transport de marchandises autour du dépôt de Ronet.



VOITURES ROYALES 1939 (1 ET 3)

Année de construction : 1939 - Retrait du service: 1982
Nombre : 3 voitures dans cette série: la voiture-salon n° 1, la voiture-restaurant n° 2, la voiture-lit n° 3
Longueur : 23,3 m
Poids : 61 tonnes
Vitesse maximale : 150 km/h

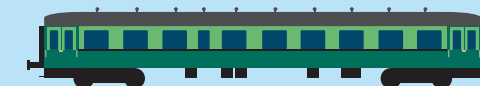
Ces voitures de luxe en acier, dotées d'un intérieur de style Art déco, ont été spécialement conçues pour la famille royale. Elles ont été employées jusqu'en 1982 pour les déplacements des souverains belges Léopold III et Baudouin I^{er}, ainsi que de chefs d'État étrangers. Le roi Baudouin I^{er} les a notamment utilisées lors de l'inauguration solennelle de la jonction Nord-Midi de Bruxelles, le 4 octobre 1952. Après 1982, les souverains ont emprunté des trains classiques. La voiture n° 2 est exposée à Train World.



LOCOMOTIVE DIESEL SÉRIE 51

Années de construction : 1961 à 1963 - Retrait du service: 2003
Nombre : 93
Puissance : 1.950 chevaux
Longueur : 20,2 m
Poids total : 117 tonnes
Vitesse maximale : 120 km/h

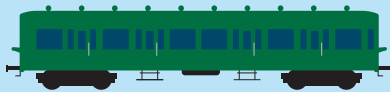
Les locomotives de type 200 (série 51) étaient de puissantes machines multifonctionnelles capables de tracter tous les types de trains de marchandises et de voyageurs. Elles ont même remorqué des trains Trans Europ Express jusqu'à Amsterdam! À partir des années 90, elles ont été principalement utilisées pour les trains de marchandises, puis progressivement remplacées, à partir de 2000, par les locomotives de manœuvre de la série 77.



VOITURE K1, 1^{ÈRE} CLASSE

Année de construction : 1933 à 1935 - Retrait du service: 1998
Nombre : 122
Longueur : 23,3 m
Poids : 43 à 48 tonnes
Vitesse maximale : 140 km/h

Les voitures K1 étaient de grandes voitures de longue distance confortables, équipées de doubles portes battantes. La première classe proposait des compartiments individuels luxueux équipés de fauteuils en velours. Durant des décennies, elles ont constitué l'épine dorsale des trains InterCity et des trains express reliant les grandes villes belges.



VOITURE L, 2^{ÈME} CLASSE (EX 3^{ÈME} CLASSE)

Année de construction : 1933 à 1935 - Retrait du service : 1981
Nombre : 503
Longueur : 19,3 m
Poids : 43 tonnes
Vitesse maximale : 120 km/h

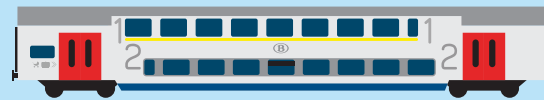
Les voitures L, identifiables à leur structure en acier rivetée et à leurs balcons ouverts aux extrémités, assuraient des liaisons intérieures semi-directes et des lignes omnibus très fréquentées en Belgique. Elles sont restées un pilier du réseau des trains omnibus jusqu'aux années 70-80.



VOITURE-PILOTE M4 1^{ÈRE} CLASSE (M4 ADX)

Année de construction : 1979 à 1984 - Retrait du service : 2025
Nombre : 32 voitures-pilotes ADx (sur une série totale de 580 voitures M4)
Longueur : 24,2 m
Poids : 39 à 41 tonnes
Vitesse maximale : 160 km/h

Les voitures-pilotes M4 combinaient un poste de conduite à une seule extrémité avec un compartiment à bagages et un compartiment voyageurs de 1ère classe. Ce poste de conduite permettait à la locomotive située à l'autre extrémité du train d'être commandée à distance (mode réversible). Elles ont été largement utilisées pour les services IC et P.



VOITURE À DOUBLE ÉTAGE M7

Année de construction : de 2018 à aujourd'hui
Nombre : 750
Longueur : 26,80 m (voiture intermédiaire standard) / 24,19 m (voiture-pilote)
Poids : 51 tonnes (version standard) jusqu'à 81 tonnes (voiture-pilote motorisée)
Vitesse maximale : 200 km/h

Les voitures à double étage modernes de la série M7 ont été construites par Alstom. Elles disposent de tout le confort nécessaire: climatisation, écrans d'information numériques sur le trajet et systèmes de toilettes en circuit fermé. Elles sont utilisées sur les axes IC les plus fréquentés (tels que la liaison Ostende-Eupen) afin d'offrir une capacité et un confort maximum à des vitesses pouvant atteindre 200 km/h. Les 130 voitures multifonctionnelles sont les premières à proposer un accès autonome aux voyageurs, elles peuvent également accueillir des vélos et des poussettes.



LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE SÉRIE 21

Année de construction : 1984 à 1988 - Retrait du service : 2025
Nombre : 60
Puissance : 4.256 chevaux
Longueur : 18,7 m
Poids : 84 tonnes
Vitesse maximale : 160 km/h

À visiter
à Train World

Les locomotives de la série 21 étaient des machines puissantes et compactes, et les dernières à avoir été entièrement construites en Belgique. Le modèle 2160 a été livré en 1988, clôturant ainsi la série. Elles ont été mises en service dans tout le pays, tant pour le trafic voyageurs intérieur que pour les trains de marchandises.



LOCOMOTIVE DE MANŒUVRE SÉRIE 73 (DIESEL)

Années de construction : de 1965 à 1977 - Retrait progressif du service entre 2002 et 2009
Nombre : 95
Puissance : 616 chevaux
Longueur : 11,7 m
Poids total : 56 tonnes
Vitesse maximale : 60 km/h

Les locomotives de manœuvre diesel de la série 73 constituaient un véritable fleuron du savoir-faire belge. La moitié des 95 locomotives provenaient du constructeur La Brugeoise & Nivelles. Les autres ont été construites par les Ateliers Belges Réunis. Ces locomotives se caractérisaient par le fait qu'elles possédaient chacune leur propre surnom afin de faciliter la communication sur les terrains de triage. Foxtrot, Lama, Albi, Cosmos, Artemis... l'inspiration pouvait venir de partout, et la 7337 fut baptisée « Malaga ».



LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE SÉRIE 11

Année de construction : 1985 à 1986 - Retrait du service : 2013
Nombre : 12
Puissance : 4.257 chevaux
Longueur : 18,7 m
Poids : 85 tonnes
Vitesse maximale : 160 km/h

Ces locomotives, compatibles avec les tensions d'alimentation des Pays-Bas et de la Belgique (1,5 kV et 3 kV), étaient techniquement dérivées de la série 21. Elles se distinguaient par leur livrée NS caractéristique, aux couleurs bordeaux et jaune. Elles avaient été spécialement conçues pour les trains réversibles « Benelux » circulant entre Bruxelles-Midi et Amsterdam-Central.



LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE SÉRIE 18

Année de construction : 2009 à 2012
Nombre : 96
Puissance : 6.800 chevaux
Longueur : 19,6 m
Poids : 88 tonnes
Vitesse maximale : 200 km/h

La série 18 est une locomotive multitension très puissante issue de la famille Siemens ES 2007. Elle est équipée du système de sécurité européen ETCS. On peut considérer la série 18 comme le fleuron universel de la SNCB pour toutes les liaisons InterCity à forte affluence à travers toute la Belgique et vers le Luxembourg.



FOURGON DMS 17414 « RAILTOUR »

Année de construction : 1977 à 1978 - Retrait du service : 2002
Nombre : 36
Longueur : 26,4 m
Poids : 39 tonnes
Vitesse maximale : 160 km/h

À visiter
à Train World

RAILTOUR était une société anonyme belge spécialisée dans le tourisme ferroviaire. Son activité principale consistait à promouvoir, organiser et commercialiser – via agences de voyage – des formules touristiques en train. Fondée en 1956 par 4 agences de voyage, elle a entamé une collaboration avec la SNCB en 1969. Outre le fourgon DMS, destiné au transport des bagages, Railtour disposait de voitures-lits et de la célèbre voiture-bar-discothèque. Dans cette voiture, vous pouvez visiter une mini-exposition de modélisme ferroviaire.



sncb.be/jobs

« En tant qu'accompagnateur de train, la sécurité constitue la priorité absolue. À chaque voyage, vous êtes responsable de centaines de voyageurs. »