L’uniforme aux chemins de fer belges

L’uniforme dépasse la simple fonction de vêtement utilitaire. Héritier de la tradition militaire, il véhicule des valeurs fortes, incarne une identité et symbolise l’appartenance à un corps de métier.

C’est pourquoi, dès l'origine du rail, les cheminots ont arboré des tenues distinctives. En Angleterre, en Allemagne comme en Belgique, la coupe d'inspiration militaire de ces uniformes conférait au personnel une prestance et une allure remarquables.

Costume de gala d'un chef de gare principal (Réf. 9251)

Historique

La notion d’uniforme apparaît pour la première fois dans *l’Arrêté royal - 1er septembre 1838, déterminant la tenue des ingénieurs.*
Ce texte stipule que, *suite à l'arrêté organique du corps des ponts et chaussées du 29 août 1831 , ainsi conçu : « Il est rigoureusement prescrit de porter l'uniforme sur les travaux* ; …/… *il est devenu nécessaire de prendre une disposition analogue à l'égard des fonctionnaires , employés et agents quelconques du chemin de fer*. Dorénavant, les membres du corps des ponts et chaussées et les fonctionnaires et employés du chemin de fer porteront une tenue de service qui fait l’objet d’une description détaillée pour chaque grade.

Création de la masse d’habillement

C'est le 31/03/1840 que, par arrêté ministériel, une masse d'habillement [1] est instituée en vue de fournir, à des conditions avantageuses, l'uniforme aux agents de condition modeste appartenant aux chemins de fer.

[1] En langage militaire, «masse» désigne un fonds spécial, formé par des retenues faites sur la paie des soldats ou alloué à un corps de troupe, pour subvenir à des dépenses particulières (masse d'habillement, de couchage, de chaussures, etc.).

Cet arrêté va déterminer les catégories du personnel soumises au port de l'uniforme et va fixer les modèles des tenues de service. Il établit également les tarifs, précise les délais de renouvellement et définit les modalités d'acquisition et de réception des tissus.

Par arrêté royal du 13 mai 1852, la masse d'habillement du personnel des chemins de fer en exploitation sera réorganisée et s'étendra à la Poste pour prendre le titre de : *Masse d'habillement de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.*[2]

En 1865[3], la participation à la masse d'habillement sera étendue à l'ensemble des fonctionnaires et employés des administrations centrales du département des Travaux publics, du corps des Ponts et Chaussées, du corps des Mines ainsi que de l'administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Bien que revêtus d'un uniforme identique, ces agents se distinguaient par des attributs spécifiques propres à chaque branche administrative.

La tenue de cérémonie

Habit de cérémonie d'un ingénieur principal 1ère classe des Chemins de fer de l'Etat belge en 1865 (Réf. 2375)

À cette époque, la grande tenue était de rigueur lors des cérémonies officielles. Elle se composait d'un habit ouvert en drap bleu de roi, arborant un collet droit, de larges basques et une rangée de neuf boutons.

Le reste de la parure comprenait un pantalon demi-collant — orné de galons d'or ou de bandes de drap selon le grade —, un gilet droit en piqué blanc, ainsi qu'une cravate et des gants de peau assortis.

Pour parfaire l'ensemble, les agents arboraient le bicorne, dont le plumage blanc ou noir marquait le rang, ainsi que l'épée d'ordonnance à la poignée ciselée et dorée.

[2] L'administration des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes en Belgique était une entité fusionnée en 1849, regroupant les services publics clés sous l'égide de l'État, souvent sous le Ministère des Travaux publics. Le ministère des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes sera créé par AR du 16/06/1884.

[3] Arrêté royal du 23/09/1865

Bicorne d’un uniforme de gala au XIXe siècle (Réf. 11752)

Epée du costume de gala (Réf. 9251)

La Coiffure de service

En 1838, alors que le garde arborait le chapeau haut-de-forme, les chefs gardes et les autres agents portaient déjà le képi, dont le modèle fluctuait au gré des modes et des fonctions. Cette diversité prit fin en 1872 avec l'adoption de modèles standardisés : un képi cylindrique — parfois baleiné pour plus de tenue — pour les fonctionnaires et le personnel roulant, et une version tronconique pour les agents de surveillance et les ouvriers. Les huissiers et messagers, quant à eux, se distinguaient par le port de la casquette "plate-forme".
Les coiffures de service sont ornées de la roue ailée surmontée d’une couronne royale.

Uniforme de service d’un garde des Chemins de fer de l’Etat Belge en 1838 (Réf. 2313)

Uniforme d’un chef-garde des chemins de fer de l’Etat belge en 1845 (Réf. 2315)

L'ornementation des coiffures de service reposait, jusqu'au début du XXe siècle, sur deux éléments clés : l'emblématique lion héraldique (en vigueur jusqu'en 1907) et une plaque signalétique. Cette dernière, supprimée en 1903, mentionnait soit le grade de l'ouvrier, soit les initiales indiquant la fonction exercée.
En 1872, une nouvelle réglementation de l’État belge généralise l’obligation de l’uniforme pour le personnel en contact direct avec le public.

L’évolution de l’uniforme du XXe siècle à nos jours

Pardessus bleu avec une double rangée de boutons. (Réf. MP228)

Jusqu’à la Première Guerre mondiale, l'uniforme marque strictement la hiérarchie et le métier :

Pour le personnel, le style variait selon le métier :

- Personnel du mouvement : Pardessus, redingote et gilet en drap bleu fin, pantalon en satin de laine bleu
- Personnel des trains et Police : Tunique à collet droit (7 boutons).
- Personnel de factage et de maîtrise : Veston en drap à collet droit (2 rangs de 5 boutons).
- Huissiers et messagers : La jaquette était de rigueur.

Le modèle de l'uniforme sera modifié à plusieurs reprises.
Sur le col du pardessus et du veston sont cousus les signes distinctifs qui diffèrent d'après la qualification administrative de l'agent et le service auquel il appartient.
Les agents uniquement astreints au port de la coiffure de service peuvent obtenir le pardessus et le costume sans insignes, similaires aux vêtements composant la tenue de service.

Le tournant des années 1930 et 1940

En 1934, la redingote est officiellement supprimée, même si les chefs des grandes gares conservent le privilège de la porter en cérémonie jusqu'en 1949.

Progressivement, les coupes rigides à collet droit disparaissent au profit de vestons croisés plus modernes (8 boutons).
La tenue ressemble plus à un costume civil avec un veston au col rabattu classique et deux rangs de trois boutons.

La Réforme de la Masse d'Habillement (1934)

La réforme de la masse d’habillement de 1934 vise à mettre le fonctionnement de l'organisme en conformité avec la loi du 23 juillet 1926, fondatrice de la Société.
Loin de se limiter à la transformation du comité administratif en un comité paritaire, cette réorganisation a touché l'ensemble des rouages de l'entité avec notamment un ajustement de la participation de la SNCB au coût des uniformes.

L’objectif est de fournir les tenues réglementaires au prix le plus bas et proposer des équipements de sécurité (chaussures, imperméables) à des prix avantageux.

L'activité de la masse dépasse largement la simple fourniture des uniformes et des coiffes réglementaires. Le personnel a la possibilité de commander une vaste gamme d'articles confectionnés en série, répondant à divers besoins professionnels :

La tenue de service concerne tous les agents en contact direct avec le public et qui exercent une mission d'autorité, de police, de contrôle ou de surveillance[4]. Ils doivent également porter la coiffure réglementaire.

Le port de la tenue est obligatoire pendant toute la durée du service. Il est facultatif pour les agents du mouvement en service dans les gares de formation de trains de marchandises.
La tenue de service se complète du képi ou de la casquette, de chaussures noires, d'une cravate noire et d'un col blanc. Le port du képi permet de reconnaître les agents du mouvement.

Les coiffures de service

D'après leur forme, les coiffures de service se subdivisent en cinq sortes :
1/le képi de forme cylindrique, devient la norme pour l'ensemble du personnel à partir de 1934.

Sa visière d'origine, imposante, cède la place en 1952 à un modèle arrondi, plus ergonomique.

Véritable emblème hiérarchique, ce couvre-chef permet d'identifier immédiatement le rang : le chef de gare se reconnaît à son képi amarante orné d'une étoile dorée, tandis que ses adjoints arborent un képi bleu au bandeau amarante, frappé d'une étoile argentée.

2/le képi type "chauffeur d'auto", de couleur grise est porté par les chauffeurs de voitures; celui de couleur bleue, par les huissiers et les messagers.

3/la casquette plate, bleue pour les uns, grise pour d'autres, est portée par les chefs-ouvriers et les ouvriers. Une ou deux soutaches de la couleur distinctive du service sont fixées sur chaque couture latérale. Le nombre et la teinte des galons et des soutaches sont déterminés par la qualification administrative de l'agent.

Casquette d'un poseur de voies de la SNCB (Réf. 5187)

Casquette plate d'un conducteur de trains de la SNCB (Réf. 11107)

[4] Il s'agit notamment des chefs de gare de toute classe ; chefs de gare adjoints; sous-chef de gare, rédacteur auxiliaire, facteur de gare et commis, chefs garde contrôleurs, chefs garde et gardes ; officiers de police ; agenst de maîtrise et surveillants de manoeuvres ; chef chauffeur d'auto, chauffeur d'auto, conducteurs de trains; huissier et messager ; récoleurs ; veilleurs, portiers et porteurs d'avis.

4/la coiffe de service, munie ou non d'une visière, est portée par les machinistes et les chauffeurs lorsqu'ils sont à bord de la locomotive, ainsi que par les hommes de métier.

5/le chapeau de paille peut être porté par les poseurs de voie en cas de forte chaleur.

Chapeau de paille de la SNCB, porté en été par les poseurs de voie (Réf. 2247)

Les coiffures de service sont munies d'une roue ailée métallique, dorée ou argentée, symbole du chemin de fer et reference à Hermes, le dieu des voyageurs.

La grande mutation des années 1960 et 1970 : du gris au bleu

Entre les années 1960 et 1986, le costume va subir de profondes transformations afin de moderniser l'image du personnel.
Dès 1968, la chemise sans veston est autorisée l'été. La coupe de ces vestons s'est également arrondie avec un seul rang de boutons pour les fonctionnaires à partir du rang de chef de gare adjoint.[5]

Chef garde en 1986, photo : Goossenaarts, Leo (Réf. K00843)

De manière générale, le nombre et la couleur des étoiles du costume sont rigoureusement définis par le rang de l'agent dans la hiérarchie administrative.

Fin 1974, les insignes de col et d'épaule, les boutons dorés et argentés qui ornaient les costumes sont supprimés ainsi que le gilet, en 1975. Ce dernier fera cependant son retour en 1986.

[5] Pour tous les autres agents, ce sera à partir de 1973.

Inchangé depuis la création de la société en 1926, le système de fourniture des vêtements de service est bouleversé de fond en comble le 23/12/1975.
Désormais, les commandes de vêtements se feront via 35 centres de vente privés : les succursales MARVAN. Chacun peut donc acquérir librement son uniforme dans le centre de son choix.

La couleur de l'uniforme passe du gris au bleu et la chemise bleue avec cravate assortie devient la norme pour tous et en toute saison (remplaçant le duo chemise blanche /cravate noire).
Pour être complet, signalons aussi que les chefs-gardes des trains ont été dotés d'une sacoche à documents depuis 1977.

En 1979, en application de la loi sur l'égalité professionnelle, toutes les carrières deviennent accessibles aux femmes. Pour la SNCB, cette victoire de l'égalité se concrétise par l'engagement des premières gardes de train. Elles seront vêtues d'un tailleur sombre classique, d'un chemisier bleu clair avec une cravate plus foncée et coiffées d'une petite coiffe couleur bleu nuit à galon doré.
En 1987, la réglementation de 1926 est tombée en désuétude, sans apparemment avoir été officiellement abrogée.
Seuls les agents des gares et des trains sont encore astreints au port d'un uniforme passablement banalisé et simplifié. Pour eux, le seul élément encore original est le képi cylindrique ou la casquette plate, selon le grade.

Uniformes d'une accompagnatrice de train (Réf: K00264A)

Les nouveaux uniformes de 1999 : du bleu au gris

Au mois de mai 1999, après plusieurs mois d'études et d'essais, c'est la firme Carven, spécialiste en vêtements de travail, qui va fournir les 6 000 nouvelles tenues au personnel SNCB masculin et féminin astreint au port de l'uniforme.
Dorénavant, le personnel des gares et des trains troqueront leur traditionnel uniforme bleu contre une nouvelle tenue se composant d'une veste de couleur grise et d'un pantalon gris foncé.
Le nouvel costume s'accorde parfaitement avec la nouvelle identité visuelle de la SNCB désormais déclinée dans les tons gris-clair, rouge et bleu, comme attesté sur le nouveau matériel (automotrices « Break », voitures 111, automotrices tranche 1996...).

Le choix d'une jupe ou d'un pantalon gris foncé sera laissé au personnel féminin. Un anorak de couleur bleu complète la tenue officielle.
Les képis et autres coiffes de service sont assortis, mais plus aucun signe de grade (galons, étoiles...) n'y apparaîtra plus.
La fin d'une époque...

Le virage esthétique d'Olivier Strelli : le gris et orange

Uniformes du personnel accompagnateur de train, 08-2010, L. Goosenaarts (Réf. L3610-74)

11 ans plus tard et suite à la scission de la société en 3 opérateurs en 2005, le personnel peut se targuer de porter des uniformes signés Olivier Strelli, dès le 04/10/2010.
Lors de la présentation des nouvelles tenues, le couturier Olivier Strelli a affirmé sa volonté de rompre avec les codes traditionnels. Son objectif : s'éloigner de l'aspect « trop militaire » pour insuffler une image plus moderne et humaine à la SNCB.

Le créateur a misé sur une combinaison chromatique audacieuse, le gris et l'orange, soulignant que ces teintes n'avaient jusqu'alors « jamais été employées » par une compagnie ferroviaire. De plus, la collection a été pensée pour offrir une réelle variété visuelle entre l'été et l'hiver, évitant ainsi la monotonie d'un uniforme figé.

L'uniforme est composé d'un képi (une coiffe pour les dames), d'une chemise (ou chemisier), d'un veston (veste de tailleur pour les dames), pantalon (ou jupe) et d'une ceinture, une cravate ou un foulard maintenu par une broche. La tenue d'hiver se décline en un pull-over (un cardigan pour les dames), un pantalon/une jupe au tissu plus épais, une écharpe et un anorak.

2020 et le renouveau durable avec Xandres : le retour du bleu

Après dix ans de service, l'uniforme gris tire sa révérence. Pour marquer cette nouvelle décennie, la SNCB a collaboré avec la maison de couture belge Xandres SA afin de créer une tenue en phase avec les tendances actuelles et sa nouvelle identité visuelle.
Avant son lancement, une trentaine de collaborateurs ont testé les pièces en conditions réelles pendant un mois.

Le design final a été choisi par un jury représentant directement le personnel.

En raison du Covid, l'uniforme s'accompagne désormais d'un masque bleu foncé, marqué du logo de la SNCB.

Képi et chapeau bleu foncé avec bande et passepoil bleu clair (Réf. 13111 et 13110)

Le nouvel uniforme, porté par quelque 4 300 agents (accompagnateurs, sous-chefs de gare et guichetiers), mise sur la fonctionnalité et une identification claire.

Le bleu domine : le blazer et le manteau sont bleu foncé tandis que les chemises se déclinent en bleu clair pour le personnel de bord et bleu vif pour le personnel en gare.

Outre le pantalon et la jupe, une robe est désormais proposée au personnel féminin.

Le logo de la SNCB est fièrement arboré sur le buste ainsi que sur le képi ou la coiffe..

Innovation majeure de ce contrat : la dimension écologique !
La société Xandres s'est engagée à recycler les anciens uniformes ainsi que les pièces usagées pour les transformer en matériaux d'isolation ou en d'autres solutions durables.

Catherine Walravens,
Mars 2026

Bibliographie succincte

Articles : 1er SEPTEMBRE 1838.- Arrêté qui règle la tenue de service sur les travaux et au chemin de fer. (Bull. offic., n. cxxxvI.), *Pasinomie*, n° 1302 (1838), BIB_K803393

La masse d'habillement, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-09-1965, p.9-13, BIB_K37286

On féminise, *Informations SNCB*, n° 3, 1979, p.16, BIB_K710316

Prêts à porter, PRO'S! (fr) ; n° 8,01-09-2020, p.18-19, BIB_K710124

Vers le XXIe siècle avec un nouvel uniforme, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-09-1998, p.12, BIB_K23224

VANHENGEL G. Révolution à la masse d'habillement, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 03-1976, p.6-9, BIB_K707515

Livres : *Les agents de la SNCB arborent un nouveau look / NMBS-personeel in een nieuw kleedje*, Bruxelles, Brussel, 1999, 4p, BIB_P197

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : uniforme

Objets de musée : uniforme