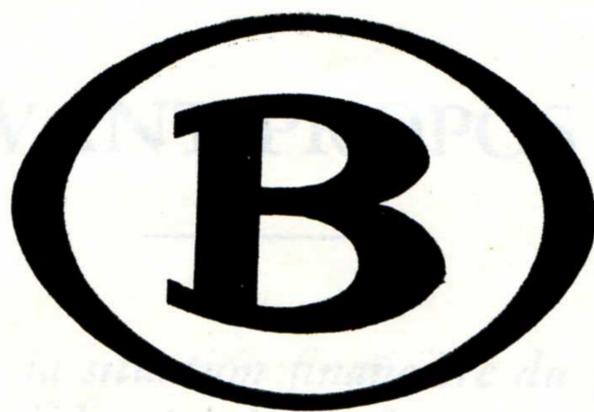


Dix Années

d'Exploitation par la

**Société Nationale des
Chemins de Fer Belges**

1926 - 1936



Dix Années

d'Exploitation par la

**Société Nationale des
Chemins de Fer Belges**

1926 - 1936

AVANT-PROPOS

Lorsque, en 1926, la situation financière du pays était grave, il fallut, pour consolider la dette flottante, mobiliser l'actif important que représentent les chemins de fer, la Société nationale fut créée pour exploiter le réseau suivant les méthodes industrielles, tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

Sa création répondait d'ailleurs au désir, si souvent exprimé, de libérer la gestion du réseau de toute influence politique et de doter les Chemins de fer belges d'une autonomie qui permettrait une exploitation suivant les procédés adoptés dans l'industrie privée.

Le 31 décembre 1936, la Société nationale a clôturé son dixième exercice social.

La présente brochure montre les résultats atteints dans les branches essentielles de son activité au cours de cette période de dix ans.

Ces résultats portent la marque de la crise économique, qui réduisit le volume du trafic dans des proportions inquiétantes au cours des cinq dernières années.

En même temps, se développa entre les différents modes de transport, une concurrence désordonnée à laquelle le chemin de fer ne put opposer que des moyens de défense limités par des dispositions légales datant de l'époque où le chemin de fer avait un monopole de fait.

LA RÉORGANISATION DU RÉSEAU

- Les créateurs de la Société nationale ont voulu :
- donner une autonomie effective au Conseil d'administration et garantir son indépendance en lui laissant l'entière responsabilité de la gestion du réseau;
 - substituer à l'autorité instable du Ministre, une administration assurée de continuité;
 - soustraire la gestion des chemins de fer aux influences politiques.

A cet effet, de larges pouvoirs sont attribués au Conseil d'administration composé de personnalités choisies soit en raison de leur compétence, soit à titre de délégués de groupements d'intérêts économiques (industrie, commerce, agriculture, classes moyennes, actionnaires de la Société), soit à titre de représentants du personnel.

La Société a été débarrassée des entraves de la loi de 1846 sur la comptabilité de l'Etat; elle n'a plus de budget à soumettre aux Chambres et l'intervention de la Cour des Comptes est supprimée.

Mais le législateur a également voulu que l'Etat exerce un contrôle suffisant sur la Société et puisse s'assurer que les intérêts généraux du pays sont sauvegardés.

Les pouvoirs dont l'Etat dispose envers la Société nationale sont bien plus étendus que ceux qu'il exerce sur les autres concessionnaires de chemins de fer.

Le Ministre des Transports préside la réunion du Conseil d'administration, lorsqu'il y assiste; il peut aussi assister aux réunions du Comité permanent et participer ainsi à la vie active de la Société. Il approuve les contrats et les marchés importants.

Le Gouvernement a le droit d'exiger l'abaissement des tarifs et d'en interdire le relèvement. Il règle la police des chemins de fer.

Les programmes de travaux neufs sont communiqués chaque année au Parlement. Aucune ligne nouvelle ne peut être créée et aucun emprunt ne peut être contracté sans l'autorisation de la loi.

L'Etat a la majorité à l'Assemblée Générale et a droit aux trois quarts des bénéfices.

Le Bilan et le Compte des Profits et Pertes sont communiqués chaque année aux Chambres à l'intervention du Ministre des Transports.

* * *

Pour répondre à sa mission, la Société nationale dut s'attacher à améliorer les méthodes d'exploitation du réseau et à réorganiser les services.

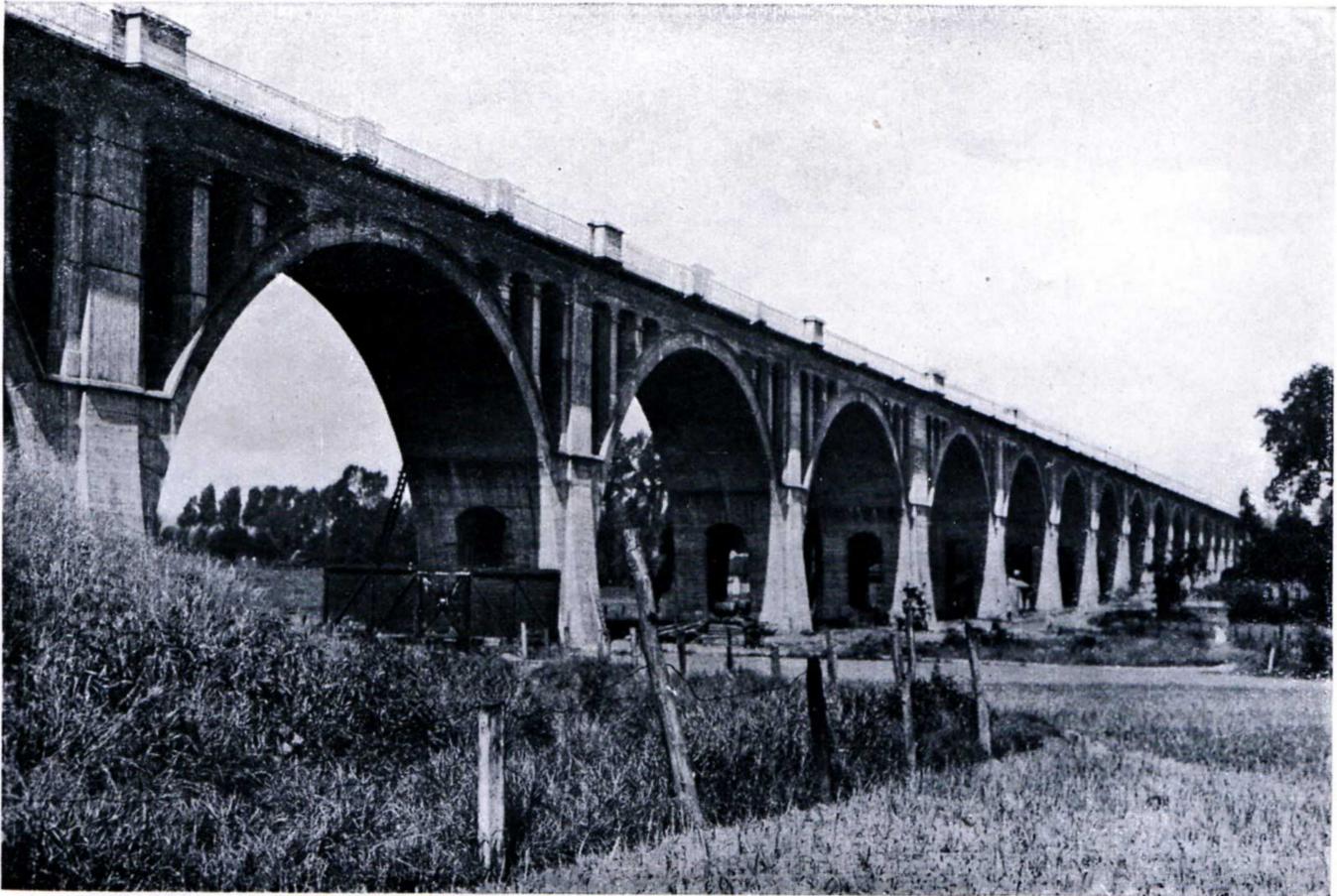
Elle développa chez son personnel l'esprit industriel et commercial et accrut le sens des responsabilités chez les dirigeants.

Dans le domaine commercial, elle a augmenté le nombre de ses agents commerciaux en Belgique et à l'étranger; ceux-ci ont pour devoir de visiter méthodiquement la clientèle de leur circonscription, de s'associer à la vie des organismes représentatifs de l'industrie, du commerce et de l'agriculture de leur région et de signaler toutes les mesures susceptibles de faciliter et de développer les transports par chemins de fer.

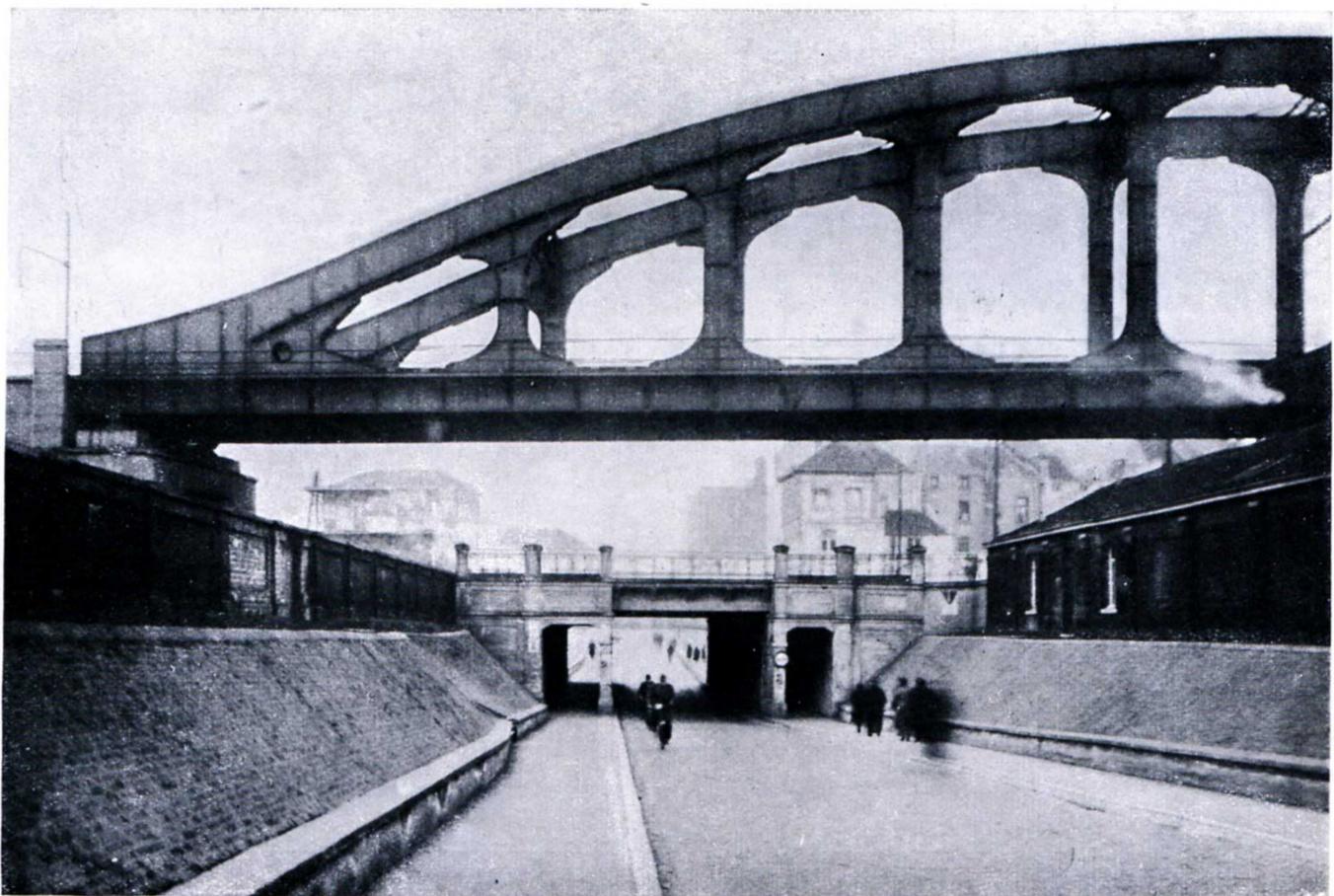
La Société s'est, en outre, efforcée d'inculquer à tout son personnel, la juste notion de ses obligations envers la clientèle et d'introduire plus de confiance dans les rapports entre le public et les services.

Dans le domaine de la réorganisation des services, la Société tendit à l'augmentation du travail productif :

- par un regroupement des services et, notamment, des ateliers, dont un grand nombre a été supprimé;
- par l'amélioration des méthodes de travail des bureaux où la mécanisation a été poussée très loin;
- par l'instauration générale du planing pour tous les travaux, y compris ceux de la voie;



LIGNE BRUXELLES-MIDI — DENDERLEEuw.
Viaduc de la Vallée de la Pède.



LIGNE ÉLECTRIQUE BRUXELLES — ANVERS.
Pont Vierendeel de 80 mètres de portée et suppression d'un passage à niveau à Malines.

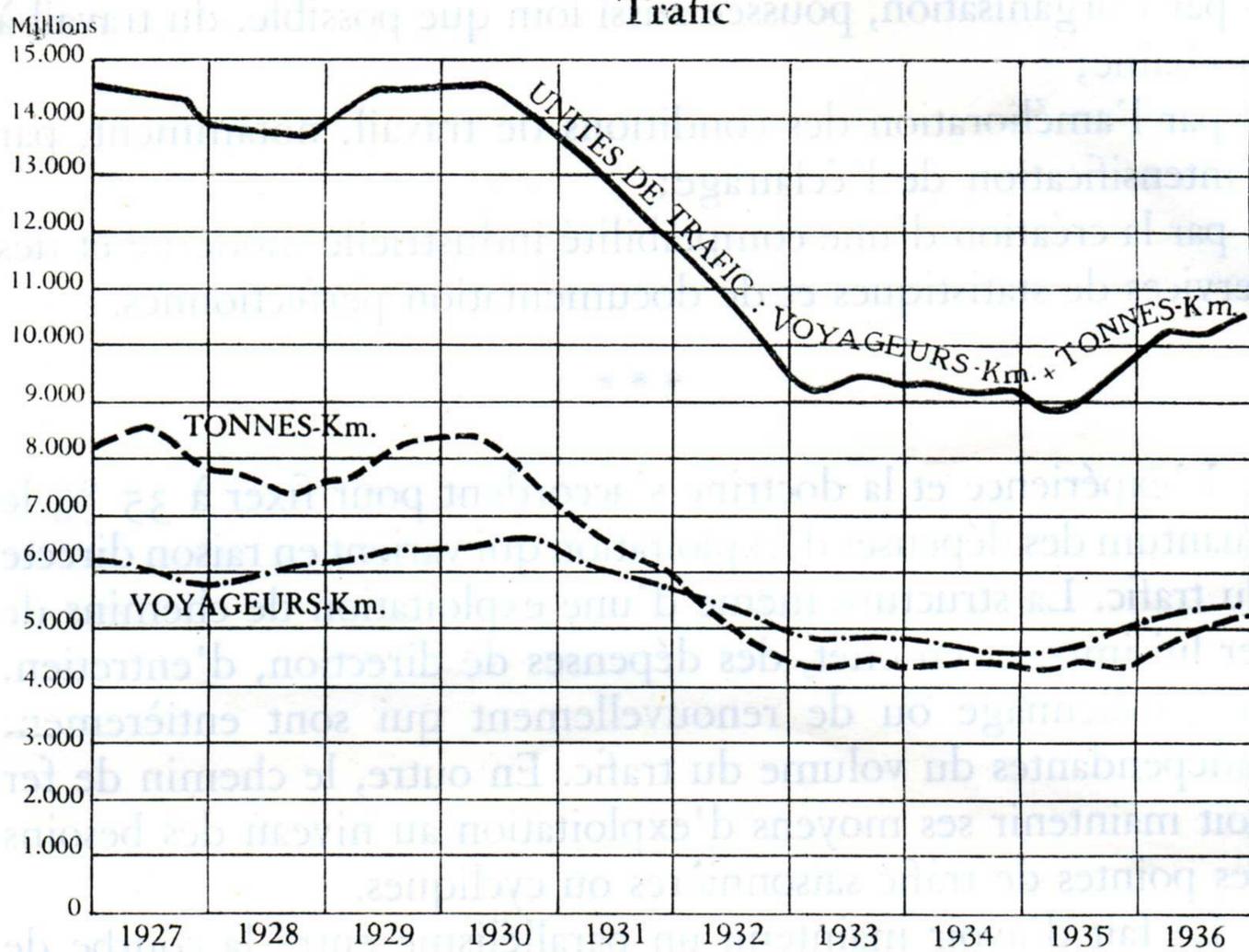
- par l'organisation, poussée aussi loin que possible, du travail à la chaîne;
- par l'amélioration des conditions de travail, notamment, par l'intensification de l'éclairage;
- par la création d'une comptabilité industrielle moderne et des services de statistiques et de documentation perfectionnés.

* * *

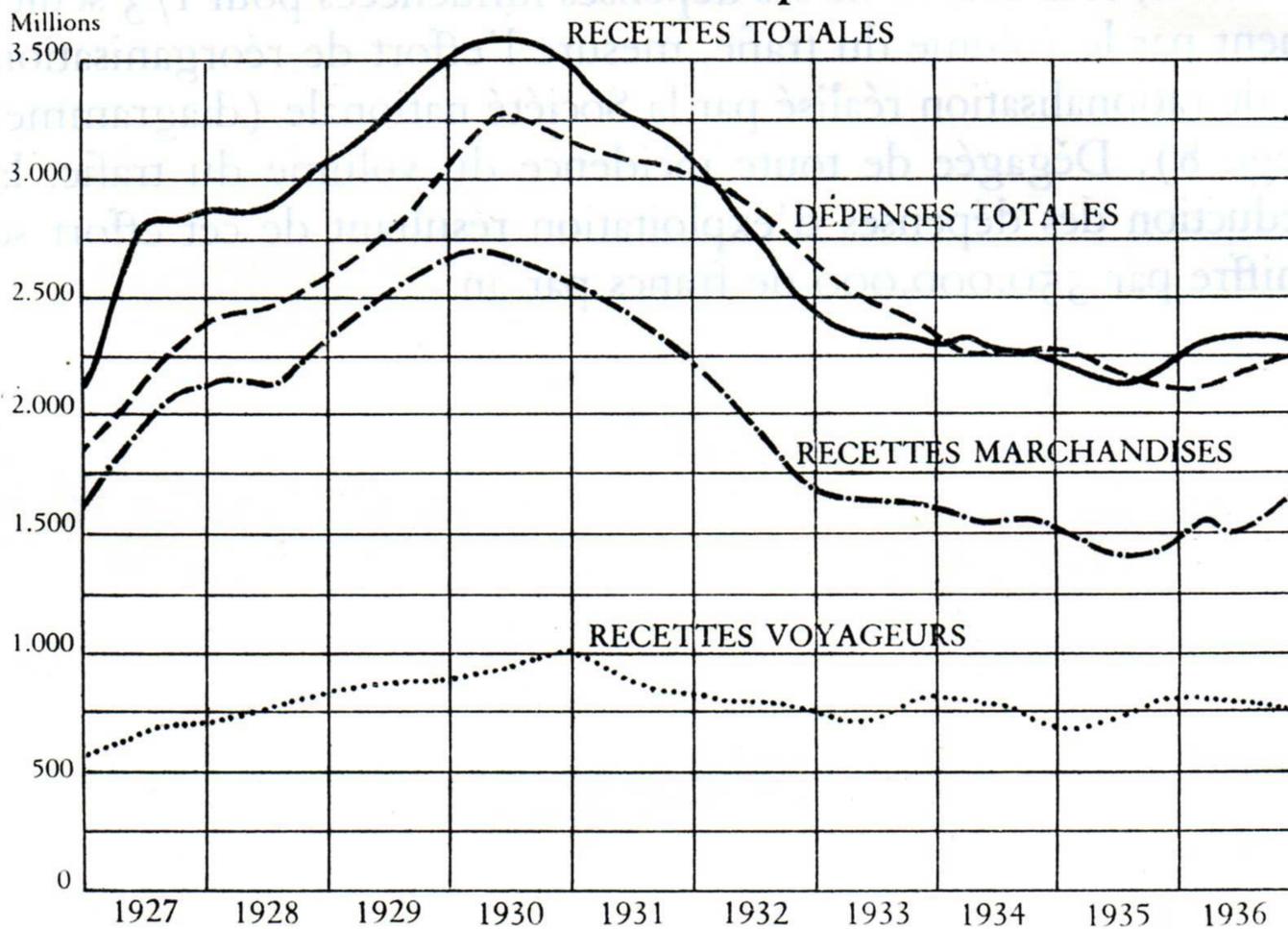
L'expérience et la doctrine s'accordent pour fixer à 35 % le quantum des dépenses d'exploitation qui varient en raison directe du trafic. La structure même d'une exploitation de chemins de fer lui impose, en effet, des dépenses de direction, d'entretien, de gardiennage ou de renouvellement qui sont entièrement indépendantes du volume du trafic. En outre, le chemin de fer doit maintenir ses moyens d'exploitation au niveau des besoins des pointes de trafic saisonnières ou cycliques.

Le fait d'avoir maintenu un parallélisme entre la courbe de ses recettes, influencées directement et en totalité par le volume du trafic, et la courbe de ses dépenses influencées pour 1/3 seulement par le volume du trafic, mesure l'effort de réorganisation et de rationalisation réalisé par la Société nationale (diagramme, page 8). Dégagée de toute incidence du volume du trafic, la réduction des dépenses d'exploitation résultant de cet effort se chiffre par 350.000.000 de francs par an.

Trafic



Recettes et dépenses



L'EXPLOITATION

La Société s'est efforcée d'augmenter le nombre des installations ouvertes au trafic et a procédé au reclassement des installations existantes de façon à doter chacune d'elles d'un personnel adapté aussi exactement que possible, en nombre et en qualité, aux besoins locaux du trafic.

Le tableau ci-après indique les modifications réalisées dans ce domaine :

	1926	1936
Stations	777	565
Haltes... ..	296	298
Points d'arrêt	192	349
Dépendances	98	308
Bureaux intérieurs	5	8
	<hr/>	<hr/>
	1.368	1.528

160 installations nouvelles ont ainsi été ouvertes au trafic.

La diminution du nombre des stations, compensée par un accroissement presque équivalent du nombre de dépendances, résulte de la fusion, sous l'autorité d'une même station, d'installations érigées précédemment en stations indépendantes, et dont l'activité présentait des connexités.

Se rendant compte, en outre, du montant excessif des dépenses d'exploitation de certaines lignes à faible trafic, la Société nationale a instauré sur ces lignes une méthode d'exploitation simplifiée. Cette méthode, actuellement étendue à 1.157 kilomètres de lignes, soit près du quart de l'étendue du réseau, a permis de réduire considérablement les dépenses de desserte, de gardiennage et d'entretien des installations tout en conservant aux

usagers les principaux avantages et facilités que le chemin de fer leur apporte.

Les tableaux, pages 11 et 12, indiquent, en regard des changements intervenus dans les trafics de voyageurs et de marchandises de 1927 à 1936, les améliorations essentielles apportées au service des trains.

Le nombre et la vitesse des trains de voyageurs ont été augmentés. Des horaires plus fréquents et, sur certaines lignes, déjà cadencés à heures fixes, ont multiplié les facilités de voyage en Belgique.

La charge et la vitesse des trains de marchandises ont été également augmentés et leurs horaires réglés de façon à accélérer les transports

Pour les colis postaux, la livraison à domicile est garantie le lendemain du jour d'expédition, avant 13 heures.

Les envois de messageries ne comportent quasi plus d'exceptions à la règle " Expédié aujourd'hui, livré demain ".

Les envois par wagons complets ont été accélérés dans toute la mesure du possible, et ceux destinés à l'exportation par les ports belges sont acheminés en l'espace d'une nuit et mis à quai à heure fixe.

La Société nationale a doublé le nombre des entreprises de camionnage pour la prise et la remise à domicile des expéditions. Elle dessert ainsi actuellement " de domicile à domicile " 1.300 communes comptant 6 millions d'habitants.

En créant des tarifs spéciaux en faveur des trafics menacés dans leur existence par la crise économique ou dans leur fidélité au chemin de fer par la concurrence désordonnée des autres modes de transport, la Société nationale apporta, dans la limite d'une perte de recette déterminée, l'aide la plus efficace aux endroits les plus menacés de l'économie nationale. Cette politique fut approuvée, en 1932, par les grands intérêts économiques du pays représentés au Comité consultatif des tarifs. Aux sacrifices ainsi consentis par le Chemin de fer, le Gouvernement super-

posa, le 20 janvier 1935, à la veille de la dévaluation du franc, une réduction générale des tarifs de 10 %, réduction qui, actuellement encore, en pleine conjoncture de hausse et de reprise des affaires, continue à peser sur l'exploitation du réseau.

A. LE SERVICE DES VOYAGEURS.

1927 1936

Importance :

Nombre de voyageurs transportés (en millions)	219	181,5
Nombre de trains-kilomètres (en millions)	38	56

Fréquence :

Nombre de trains par jour	2.375	3.591
Charge moyenne (tonnes)	233	164
Nombre de trains par jour :		
Bruxelles-Anvers	88	175
Bruxelles-Charleroi... ..	35	72
Bruxelles-Gand	59	102

Vitesse :

Bruxelles-Anvers (en minutes)	40	29
Bruxelles-Ostende " 	96	77
Bruxelles-Mons " 	53	38
Bruxelles-Charleroi " 	58	42
Bruxelles-Arlon " 	211	162
Bruxelles-Liège " 	89	75

Sécurité :

Nombre de blessés et tués par cent millions de voyageurs	264	56
--	-----	----

Dans le but d'accroître les facilités du public, la Société nationale a substitué aux trains lourds et lents des trains plus légers, plus rapides et plus fréquents.

B. LE SERVICE DES MARCHANDISES. 1927 1936

Importance :

Nombre de tonnes de grosses marchandises... .. (en millions)	77	65
Nombre de tonnes-km. de grosses marchandises	7.870	5.350
Nombre de trains-kilomètres	32	22

Utilisation :

Charge moyenne brute remorquée par une locomotive... .. Tonnes	518	635
--	-----	-----

Vitesse :

Trains ordinaires... .. Km.-heure	45	70
Trains de grande vitesse	70	85
Monceau-Anvers... .. Durée du trajet	7 h. 26	4 h. 08
Ans-Anvers	6 h. 26	3 h. 48
Stockem-Anvers... ..	11 h. 43	9 h. 09
Montzen-Anvers... ..	8 h. 21	5 h. 03
Mons-Anvers	6 h. 49	4 h. 48
Haine-Saint-Pierre-Anvers	7 h. 31	4 h. 22

Camionnage :

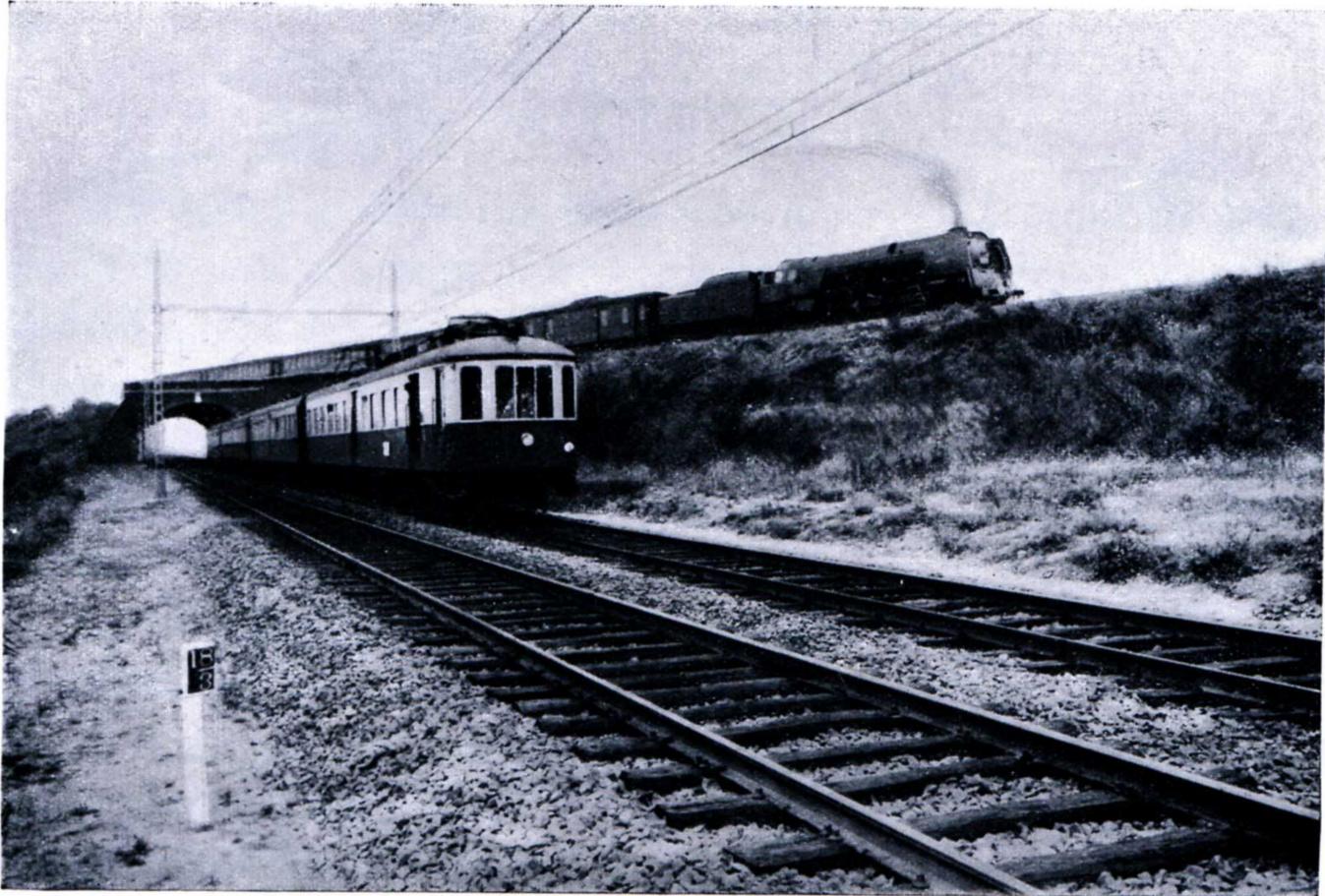
Nombre de services... ..	150	318
--------------------------	-----	-----

Tarifs :

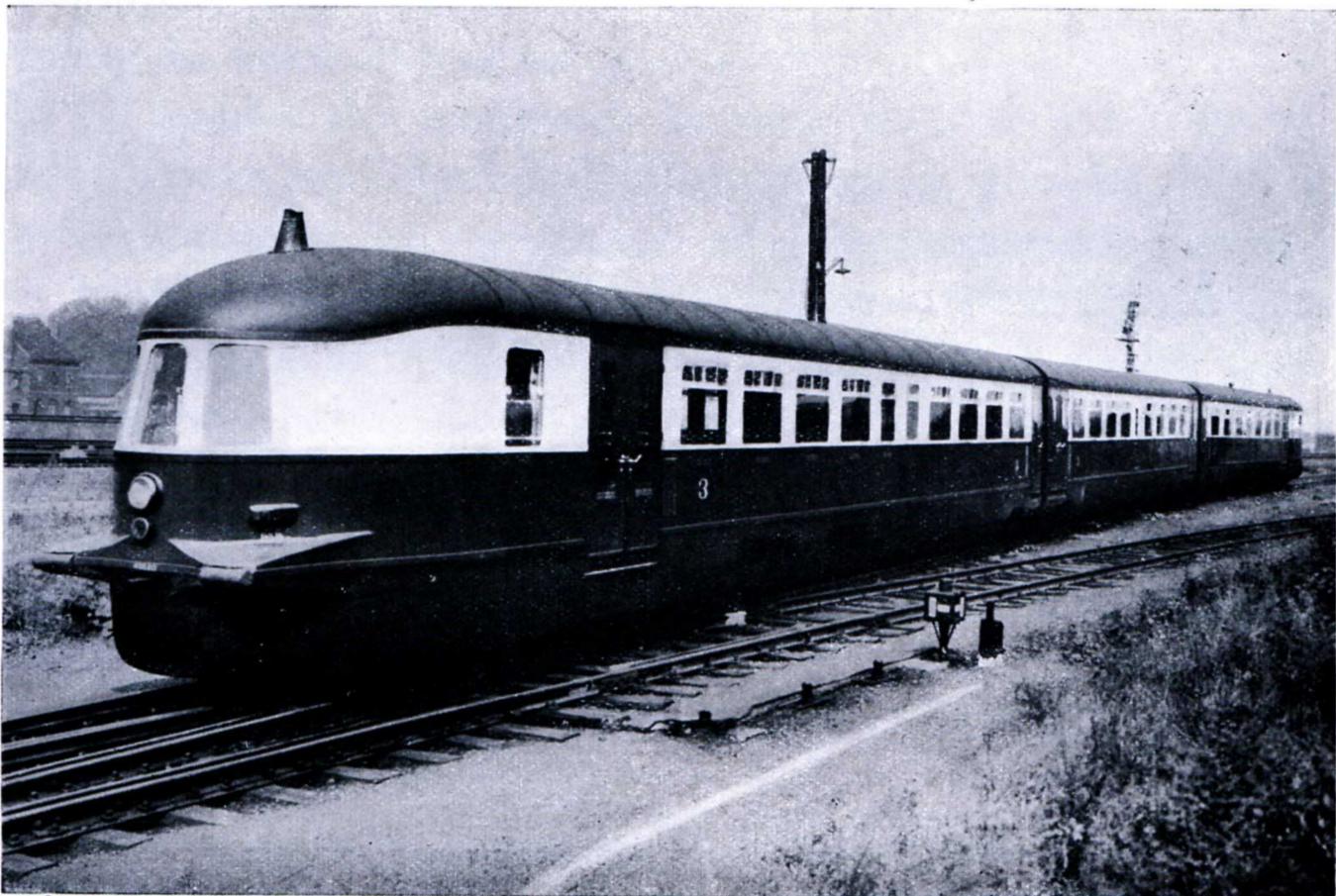
Proportion du tonnage des grosses marchandises transportées avec tarifs spéciaux	47 %	84 %
---	------	------

Containers :

Effectif des containers de la Société nationale	—	1.018
--	---	-------



Un train métallique à vapeur et un train électrique.



Automotrice.

LE MATÉRIEL

Les signes visibles des transformations subies par le matériel de la Société nationale sont la mise en service de 1.500 voitures métalliques, des locomotives " Superpacific ", des trains électriques de la ligne Bruxelles-Anvers et des automotrices simples, doubles et triples, à vapeur, à moteur Diesel ou Diesel-électrique.

Mille vieilles locomotives ont été détruites et seulement 33 nouvelles ont été acquises.

Le tableau page 14 indique les progrès réalisés dans la standardisation et l'utilisation des locomotives, voitures et wagons.

La réorganisation du Service du Matériel se caractérise par les réformes suivantes :

- centralisation des roulements de locomotives pour l'ensemble du réseau par un service unique;
- centralisation et spécialisation des ateliers de manière à assurer un travail continu à un nombre moindre d'ateliers;
- simplification et standardisation de l'entretien et de la réparation du matériel roulant et de traction.

Le nombre des remises de locomotives a été réduit de 74 en 1926 à 61 en 1936. Le nombre des ateliers de grandes réparations a été ramené de 6 à 2 et celui de moyennes réparations de 19 à 3.

L'amélioration de la qualité des réparations et les effets de la rationalisation de l'outillage et des méthodes de travail dans les ateliers se sont traduits par des résultats saisissants pour les grandes réparations; le nombre d'heures de main-d'œuvre consacrées en moyenne à la grande réparation d'une locomotive est tombé de moitié, le délai d'immobilisation de la locomotive en réparation a été réduit de près des deux tiers; en même temps, le parcours kilométrique entre deux grandes réparations successives a augmenté de 60 %.

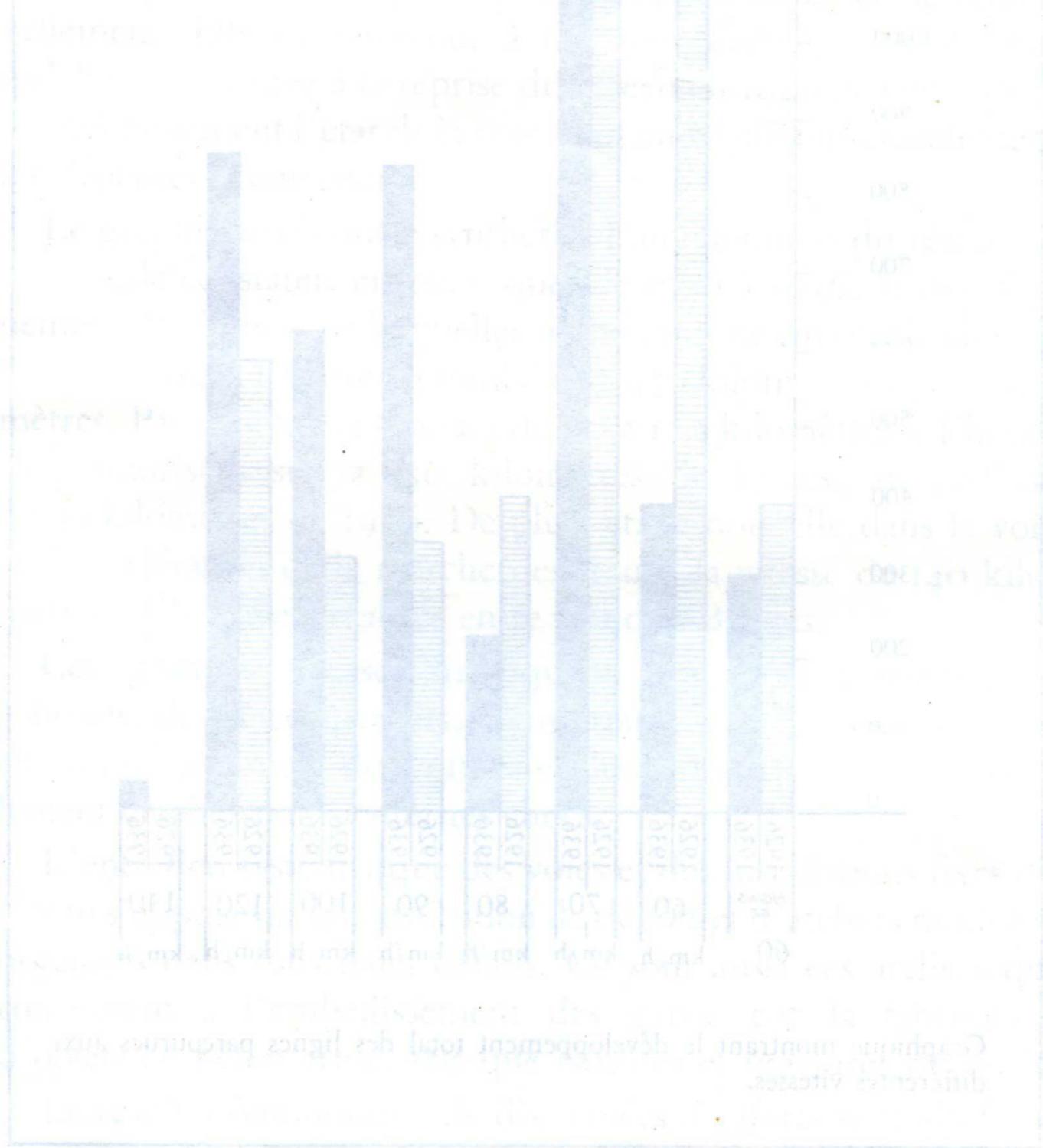
Pour les voitures, le nombre de véhicules passant par les ateliers qui s'élevait à 70.000 par an, en 1926, est tombé à moins

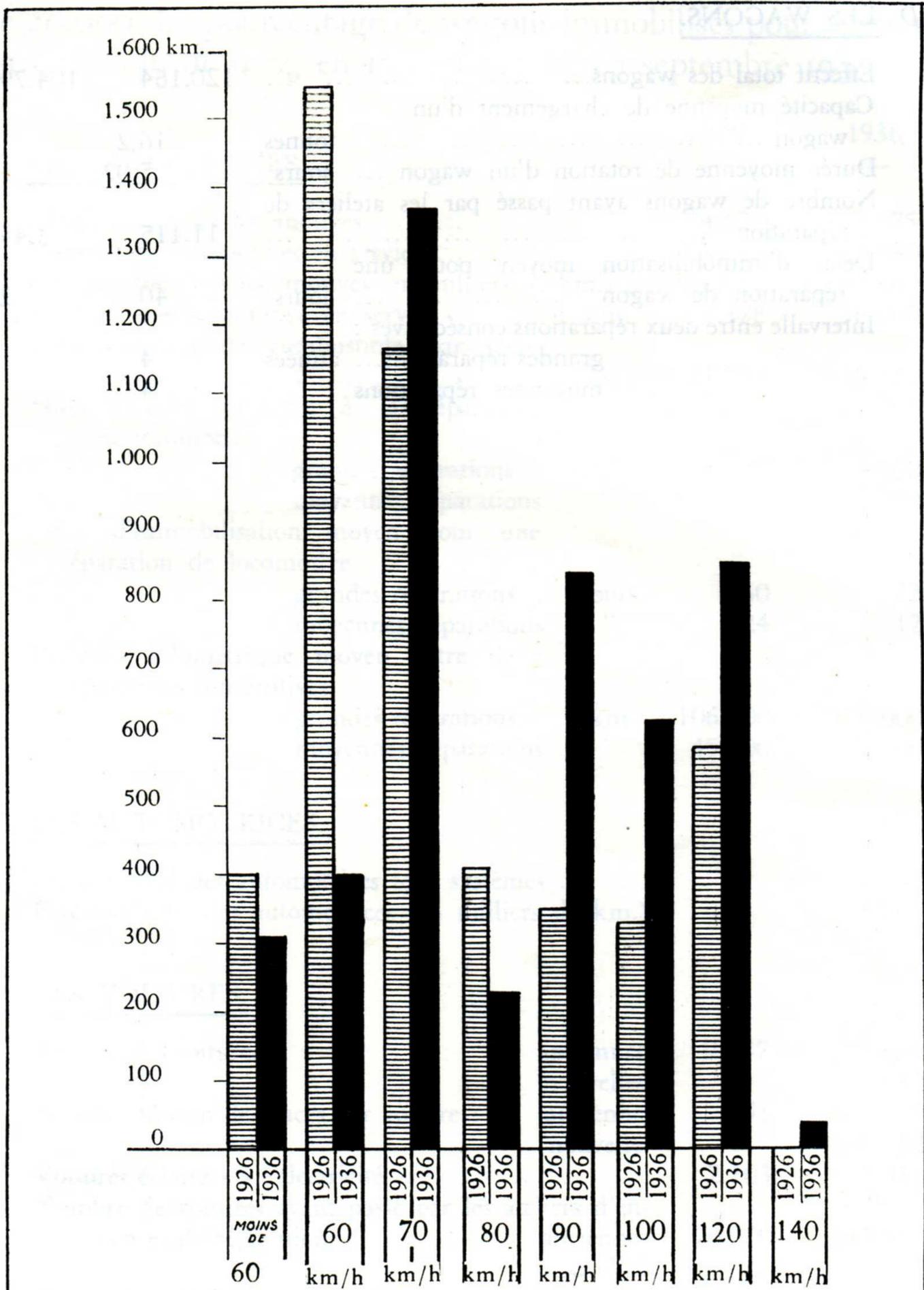
de 20.000. Le pourcentage de wagons immobilisés pour avaries est descendu de 9 % en 1926 à 3,3 % en septembre 1936.

	1926	1936
A. <u>LES LOCOMOTIVES.</u>		
Effectif total des locomotives	4.626	3.675
Nombre de locomotives en service	3.768	2.580
Parcours total des locomotives (en milliers de km.)...	110.697	92.300
Parcours par locomotive en service km.	29.378	36.000
Consommation de combustible par locomotive-km. kg.	21,987	19,371
Main-d'œuvre consacrée à la réparation d'une locomotive		
grandes réparations... heures	9.000	4.500
moyennes réparations "	2.380	2.280
Délai d'immobilisation moyen pour une réparation de locomotive		
grandes réparations... jours	60	22
moyennes réparations "	24	12
Parcours kilométrique moyen entre deux réparations consécutives		
grandes réparations... km.	106.000	170.000
moyennes réparations "	45.000	77.000
B. <u>LES AUTOMOTRICES.</u>		
Effectif total des automotrices tous systèmes	—	67
Parcours total des automotrices (en milliers de km.)	—	3.000
C. <u>LES VOITURES.</u>		
Effectif des voitures :		
anciennes	9.287	5.854
nouvelles	—	1.032
Nombre moyen de places par voiture :		
ancienne	51	55
nouvelle	—	82
Voitures éclairées à l'électricité... ..	2.103	5.381
Nombre de voitures ayant passé par les ateliers d'entretien et de réparation :		
anciennes	70.000	17.900
nouvelles	—	2.100
Délai d'immobilisation moyen pour une réparation de voiture jours	55	27
Intervalle entre deux réparations consécutives:		
moyennes réparations années	4	8
grandes réparations... "	4	4

D. LES WAGONS.

Effectif total des wagons... ..	120.164	104.795
Capacité moyenne de chargement d'un wagon tonnes	16,2	17,2
Durée moyenne de rotation d'un wagon ... jours	5,02	4,13
Nombre de wagons ayant passé par les ateliers de réparation	11.115	3.458
Délai d'immobilisation moyen pour une réparation de wagon jours	40	20
Intervalle entre deux réparations consécutives :		
grandes réparations... années	4	10
moyennes réparations "	4	5





Graphique montrant le développement total des lignes parcourues aux différentes vitesses.

LA VOIE

D'importants travaux ont été exécutés pour améliorer les communications entre les centres principaux du pays. Parmi ceux-ci, l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers mérite une mention spéciale.

La Société nationale a, d'autre part, poursuivi sans relâche l'organisation méthodique des travaux d'entretien et de renouvellement. Elle est parvenue à rattraper l'arriéré considérable qu'elle avait trouvé à la reprise du réseau en 1926 et à améliorer considérablement l'état de la voie, tout en réduisant sensiblement les dépenses d'entretien.

Le graphique ci-contre synthétise l'amélioration du réseau; il permet de constater, en effet, que, de 1926 à 1936, le développement des lignes sur lesquelles on ne pouvait circuler à plus de 60 kilomètres à l'heure est tombé de 1.950 kilomètres à 700 kilomètres. Par contre, les vitesses de 90 à 120 kilomètres à l'heure sont autorisées sur 2.350 kilomètres de lignes, au lieu de 1.200 kilomètres en 1926. De plus, étape nouvelle dans la voie de l'accélération de la marche des trains, la vitesse de 140 kilomètres à l'heure est réalisée entre Gand et Bruges.

Ces grandes vitesses impliquent des voies extrêmement robustes, des tracés parfaits, comportant, notamment, outre un entretien rigoureux, des entrées et des sorties de courbes spécialement établies pour éviter les chocs.

L'entretien systématique des voies et des installations fixes du réseau s'appuie sur la constitution de dépôts et d'ateliers modèles, organisés dans tous leurs détails. Ce sont aussi ces ateliers qui concourent à l'embellissement des gares, par la fabrication d'objets en béton armé, tels que clôtures et bordures de quais.

Le résultat économique de dix années d'efforts se traduit par

une diminution des dépenses d'entretien et de renouvellement des voies de l'ordre de 40 %, par rapport à 1930.

En même temps, la signalisation des lignes a été améliorée par :

1° la centralisation, dans des cabines électriques, de la manœuvre des signaux et des aiguillages des stations importantes;

2° la centralisation de la manœuvre des faisceaux de triage des grandes gares de formation et l'application de l'automatisme à la manœuvre des aiguillages;

3° l'installation de la signalisation lumineuse de jour et de nuit sur les lignes de Charleroi à Namur et de Bruxelles à Anvers dans l'intérêt d'une meilleure visibilité des signaux;

4° la répétition sur les locomotives des indications des signaux avertisseurs.

Dans le but de réduire le nombre d'accidents à la traversée des passages à niveau, diverses améliorations ont été apportées : perfectionnement de l'annonce des trains entre les postes de signalisation et les passages à niveau gardés, installations de signaux acoustiques et lumineux annonçant la fermeture des barrières aux passages à niveau gardés à distance, annonce automatique par signaux acoustiques et lumineux de l'approche des trains aux passages à niveau non gardés. A la fin de 1936, 240 passages étaient munis de ces derniers appareils.

	Unité	1926	1936
<u>VOIES PRINCIPALES.</u>			
1° Développement total...	Km.	7.668	7.770
2° Profil des rails :			
a) Longueur des voies en rails de 50 kg.	Km.	3.374	5.288
b) Longueur des voies en rails d'autres profils	Km.	4.204	2.482

SIGNALISATIONS.

1° Longueur des lignes armées du block-system par appareils enclenchés	Km.	822	1.094
2° Longueur des lignes équipées à l'aide d'autres systèmes	Km.	6.846	6.676
3° Long. des lignes pourvues du dispatching	Km.	1.835	2.222
4° Nombre de cabines électriques... ..		25	83
5° Nombre d'appareils permettant d'enregistrer sur les locomotives la position des signaux... ..		—	1.000

ENTRETIEN DU RESEAU

Dépenses d'entretien rapportées au km. de voie :

a) Voies	millions de fr.	41,5	33,—
b) Signalisation... ..	"	17,—	15,—
c) Bâtiments	"	3,—	1,8
d) Divers	"	9,6	8,6
Dépenses totales	"	71,1	58,4

Importance des stocks de matériel :

a) maximum	"	62,—	9,—
b) minimum	"	7,—	3,—

RENOUVELLEMENT.

Nombre de kilomètres de voies principales renouvelées 3.548
soit 49 % du réseau et 72 % des lignes importantes.

Quantité de ballast renouvelé depuis fin 1926 M³ 5.644.000
soit 77 % des lignes importantes.

Nombre de traverses métalliques pour rails de 50 kg. placées dans les voies principales 1.313.530

La Société poursuit également la modernisation des gares.

Un très grand nombre de stations sont de construction ancienne; certaines d'entre elles datent de l'établissement de la voie ferrée.

La Société s'est efforcée tout d'abord d'améliorer l'aspect des bâtiments, par un entretien méthodiquement organisé, suivant un cycle régulier. L'ornementation florale a été généralisée; un concours, doté de 25.000 francs de prix, est organisé chaque année entre les chefs de station et de halte. Certaines réalisations sont particulièrement réussies.

Des bâtiments entièrement nouveaux ont été construits à Roux, Bressoux, Duffel, Wavre-Sainte-Catherine, Iseghem, Knocke-sur-Mer, Vieux-Dieu, Hove, Donck, Anvers-Est, Boussu-Bois, Musson, Fauquez. D'autres sont en cours d'exécution à Auvelais, Maeseck et Blankenberghe.

Des solutions de ce genre ne peuvent, en raison de l'élévation de la dépense à consentir, constituer que l'exception et on a fait, en 1936, un essai de modernisation de sept gares de troisième classe.

Les résultats obtenus étant concluants, il a été décidé de procéder, à partir de 1937, à la modernisation systématique de 600 gares, à la cadence de 100 gares par an.

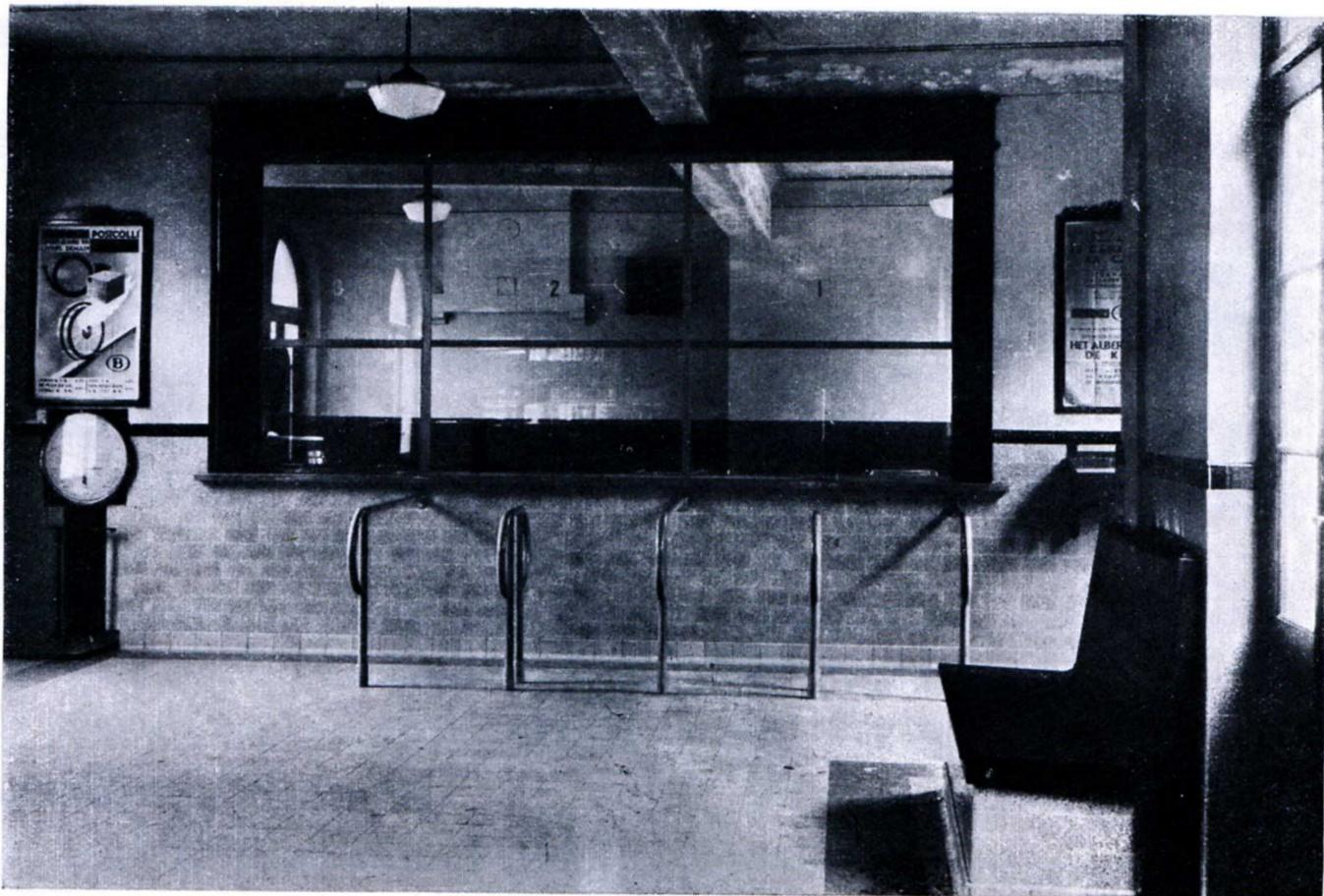
La Société a procédé également à l'établissement de quais surélevés, de couloirs ou de passerelles d'accès aux quais et d'abris à voyageurs dans certaines gares importantes.

L'important service des marchandises a été également l'objet des préoccupations de la Société; des hangars modernes, conformes aux exigences nouvelles, ont été construits dans un grand nombre de gares.

Des transformations importantes, ayant pour but d'améliorer le service et d'augmenter les facilités du public, ont été apportées aux postes d'acceptation des marchandises de Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Quartier-Léopold, Etterbeek, Charleroi, Arlon, etc.



Le nouveau bâtiment de la gare de Donck.



Un ancien bâtiment de gare modernisé : Esneux.

LE PERSONNEL

Le personnel repris par la Société au 1^{er} septembre 1926 conserve son caractère de personnel non licenciable.

De plus, la loi du 23 juillet 1926 prévoit qu'une Commission paritaire élaborera un statut du personnel.

Ce statut est établi; il constitue un compromis entre les droits que le personnel détenait et les besoins d'une exploitation industrielle.

Dans le but de créer la souplesse permettant d'approprier dans la limite des possibilités les effectifs aux besoins réels du trafic et d'augmenter le rendement des agents, le statut consacre :

- l'embauchage de personnel temporaire à licencier, dès que ses services ne sont plus nécessaires;
- la détermination de cadres de personnel permanent (les agents de cette dernière catégorie recrutés après 1926 sont encore susceptibles d'être licenciés pendant une période de quatre ans qui suit leur entrée dans le cadre permanent);
- l'abaissement de l'âge de la retraite, facultatif de soixante-cinq à soixante ans pour le personnel sédentaire et à cinquante-cinq ans pour le personnel roulant. Les agents non repris de l'Etat pourront être pensionnés d'office aux âges précités;
- le contrôle des absences pour maladie et blessures. Ces absences sont tombées de 15 jours en moyenne par agent et par an en 1929 à 7,26 jours par agent et par an en 1936.

D'autre part, le statut garantit au personnel :

- la stabilité de l'emploi et le droit à l'avancement;
- la pension de retraite et, en cas de décès, une pension pour les ayants droit des agents;
- un régime d'assurances sociales préservant le personnel contre les risques d'accidents, de maladies et d'invalidité prématurée.

LE PERSONNEL

Effectifs du personnel (Nombre d'agents présents)

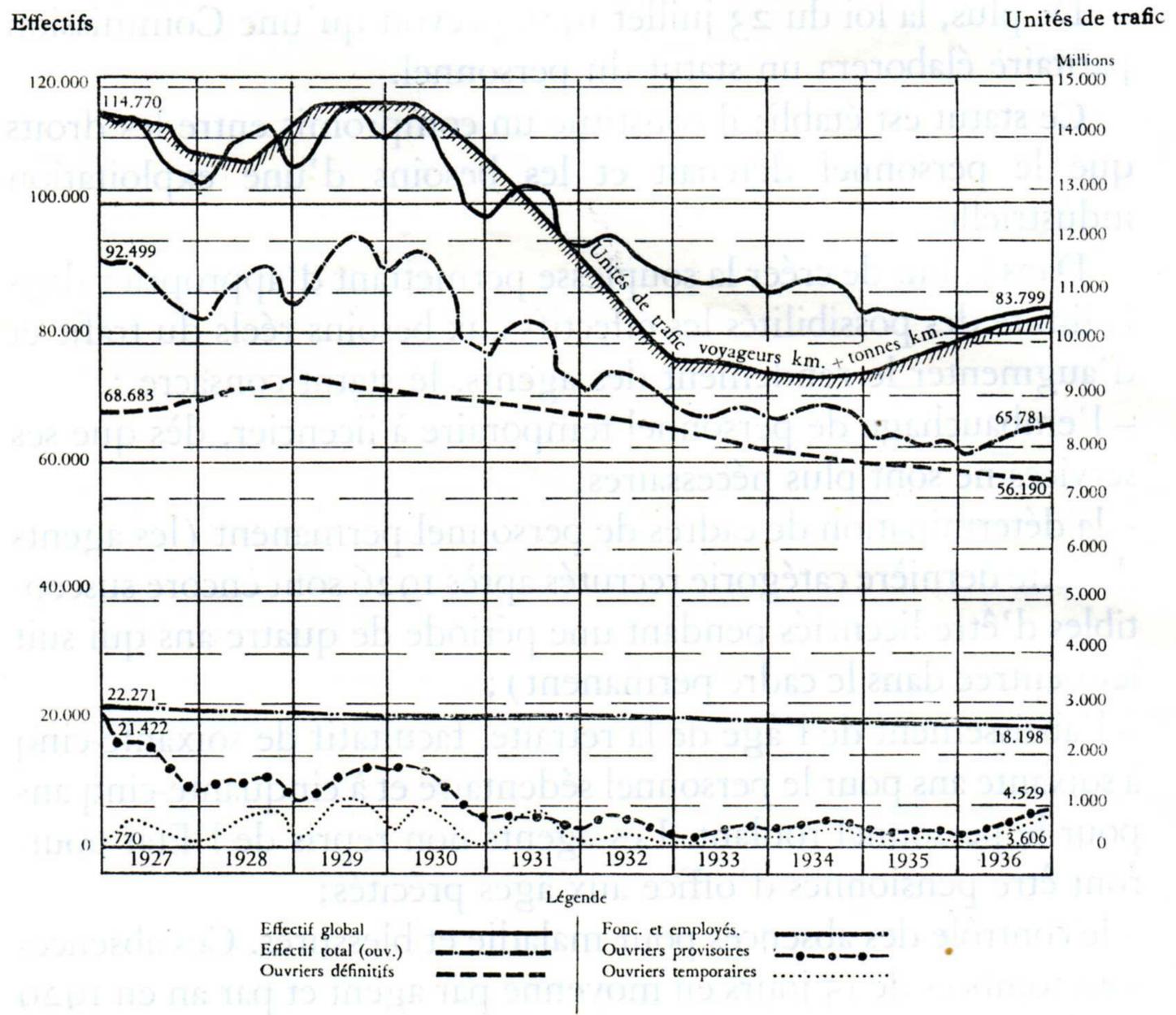


Tableau comparatif des effectifs et du trafic

	Effectifs au 31 décembre	En %	Trafic en millions d'unités	En %
1926	104.927	100	14.528	100
1927	94.447	90	13.649	93,9
1928	95.798	91,3	14.078	96,9
1929	99.610	94,9	14.751	101,5
1930	89.381	85,2	13.658	94
1931	85.601	81,6	11.837	81,5
1932	82.169	78,3	9.692	66,7
1933	80.493	76,7	9.498	65,4
1934	79.159	75,4	9.356	64,4
1935	74.731	71,2	9.866	67,9
1936	77.143 (1)	73,5 (1)	10.813 (1)	74,4 (1)

Préoccupée d'améliorer les conditions matérielles de l'existence du personnel, la Société nationale a, en outre :

- créé un service de prêts à taux modique, permettant à ses agents d'acheter ou de construire une habitation salubre; 3.752 prêts représentant une somme totale de 102 millions, ont été accordés;
- installé des cantines où le personnel peut se procurer des repas sains et substantiels à un prix réduit;
- pris à sa charge une part du coût des vêtements d'uniforme et offert au personnel des vêtements de travail aux prix de revient;
- modernisé et assaini les lieux de travail.

* * *

Le diagramme figurant page 22 montre les fluctuations de l'effectif du personnel dans son ensemble et par catégorie d'agents, ainsi que le rapport entre ces fluctuations et celles du trafic. De 1926 à 1936, les effectifs ont diminué de 26,3 %

La courbe des effectifs est parallèle à celle du trafic malgré le caractère incompressible de certains cadres du personnel, notam-

(1) Chiffres provisoires.

ment, des cadres des services centraux et régionaux, des services de gardiennage et d'entretien du réseau dont le degré d'occupation varie peu ou point avec l'importance du trafic.

* * *

L'article 9 des statuts de la Société met à la charge de celle-ci les dépenses des pensions du personnel, y compris celles afférentes aux services rendus sous l'ancien régime d'exploitation par l'Etat.

Aucune réserve n'ayant été remise à la Société en 1926, cette charge de pension qui de 77 millions de francs en 1925, s'est élevée à 370 millions de francs en 1936 et qui atteindra 450 millions vers 1950, pèse trop lourdement sur le budget de la Société nationale.

RÉSULTATS FINANCIERS

DEPENSES DE PREMIER ETABLISSEMENT. DEPENSES DE RENOUVELLEMENT. CHARGES SOCIALES ECONOMIES REALISEES

Les résultats financiers de la première période décennale de la Société nationale ont été influencés par les événements économiques qui caractérisèrent cette période et qui comprennent, d'une part, la grande activité industrielle de 1927 à 1930, et, à partir de la seconde moitié de 1930, la crise économique mondiale qui vient à peine de finir.

Les recettes et les dépenses de 1926 à 1936 apparaissent aux graphiques de la page 8. Les résultats nets d'exploitation figurent au diagramme ci-après.

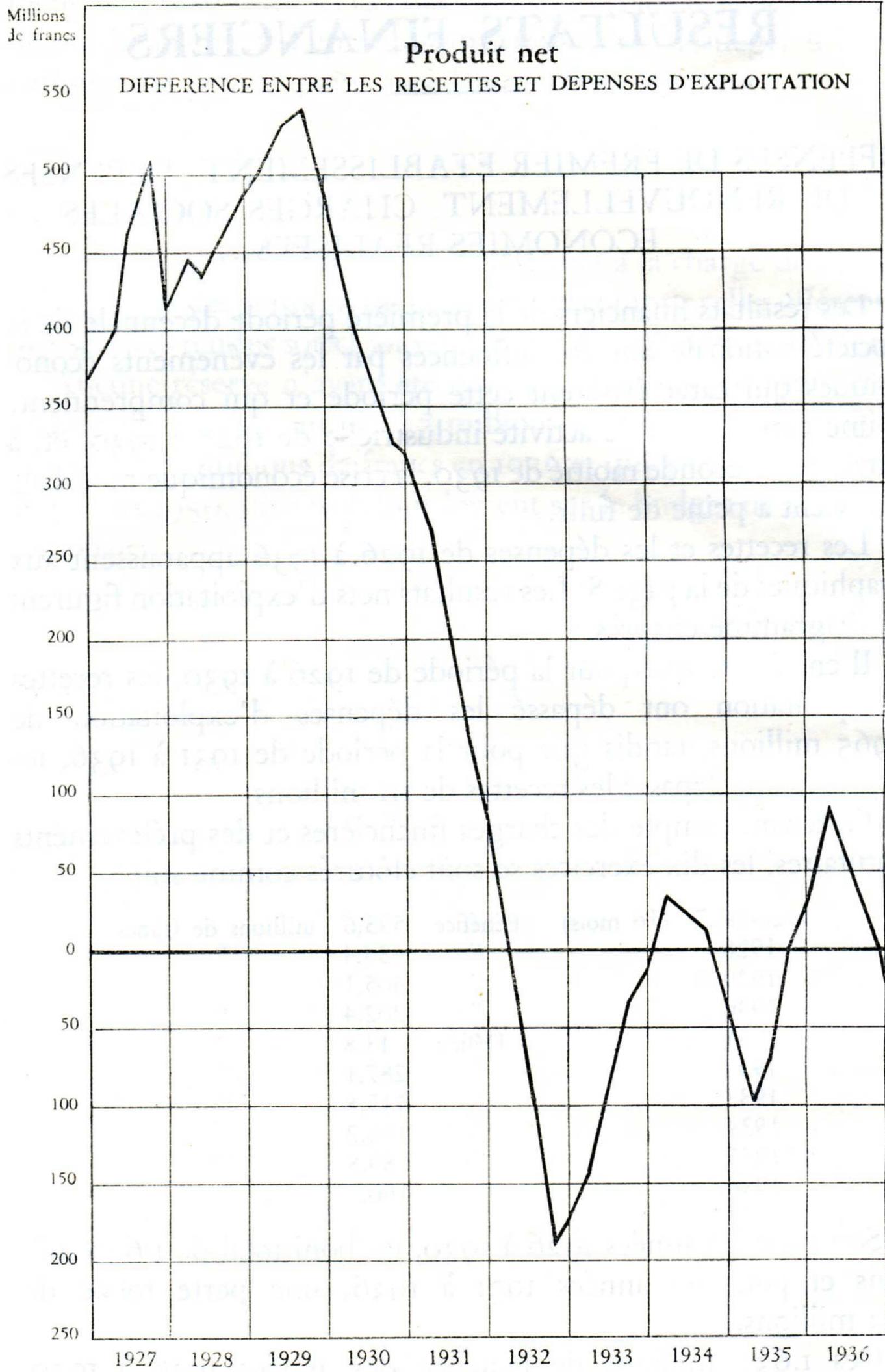
Il en résulte que pour la période de 1926 à 1930, les recettes d'exploitation ont dépassé les dépenses d'exploitation de 1.965 millions, tandis que pour la période de 1931 à 1936, les dépenses ont dépassé les recettes de 111 millions.

En tenant compte des charges financières et des prélèvements statutaires, les dix exercices se sont clôturés comme suit :

1926-1927 (16 mois)	Bénéfice	593,6	millions de francs
1928	"	436,4	"
1929	"	405,1	"
1930	"	202,4	"
1931	Déficit	13,8	"
1932	"	287,1	"
1933	"	115,8	"
1934	"	156,2	"
1935	"	89,8	"
1936	"	160,—	"

Soit pour les années 1926 à 1930, un boni total de 1.637 millions et pour les années 1931 à 1936, une perte totale de 823 millions.

Des 1.637 millions de bénéfice des années 1926 à 1930,



1.621 millions ont été répartis entre les actionnaires et le personnel, et le solde, soit 16 millions, a été reporté à nouveau.

Des 1.540 millions distribués aux actionnaires, l'Etat en a reçu 1.155 du chef des actions ordinaires et des actions privilégiées qu'il détient.

Les 823 millions de déficit des années 1930 à 1936 ont été prélevés à concurrence de 445 millions sur les réserves constituées au moyen des prélèvements statutaires sur les recettes d'exploitation des années 1926 à 1930.

Le surplus, soit 378 millions, figure au débit du compte des profits et pertes en attendant une régularisation possible.

L'idée que l'Etat a dû intervenir pour couvrir les déficits de la Société nationale, si répandue qu'elle soit, est donc inexacte.

DEPENSES DE PREMIER ETABLISSEMENT

Le 1926 à 1936, la Société Nationale a consacré 2.164,2 millions à l'extension et au parachèvement du réseau.

Ces dépenses ont été réparties en :

- 1.341,8 millions pour les voies et bâtiments;
- 448,1 millions pour le matériel roulant;
dont 372,3 millions pour l'application du frein continu au matériel à marchandises;
- 242,1 millions pour l'outillage;
- 36 millions pour le rachat de la ligne de Gand à Selzaete;
- 96,2 millions pour des travaux divers.

Pour faire face aux dépenses d'établissement, la Société a obtenu du Parlement l'autorisation d'émettre des emprunts :

En 1930...	600 millions
En 1933...	812 millions
En 1934...	547 millions

Jusqu'à présent, la Société n'a émis que l'emprunt de 600 millions, les disponibilités du fonds de Renouveau lui ayant fourni le complément nécessaire.

DEPENSES DE RENOUVELLEMENT

Conformément aux stipulations de l'article 38 des statuts, des prélèvements destinés à alimenter le Fonds de Renouvellement des installations et du matériel, sont portés chaque année au compte d'exploitation.

Ce fonds reçoit, en outre, le produit de la vente des vieux matériaux.

En dix ans, les recettes du fonds ont été de 4.866,1 millions et les dépenses de 3.366,2 millions, la différence, soit 1.469,9 millions, constitue une réserve qui servira aux renouvellements importants de matériel qui seront nécessaires dans un avenir prochain.

CHARGES SOCIALES

Les charges sociales, qui comportent notamment les pensions, les assurances sociales et les congés payés, grèvent les dépenses d'exploitation (29,1 % des traitements et salaires).

Les pensions forment la grosse part de ces charges et leur montant comprend, ainsi qu'il a été indiqué précédemment, une part importante qui incombe en équité à l'Etat. En effet, celui-ci a transmis à la Société nationale la charge de pensions pour lesquelles aucune réserve n'avait été constituée et, notamment, les pensions d'agents mis à la retraite avant l'existence de la Société, pour lesquelles la Société déboursa encore 65 millions en 1937, quoique ces agents n'ont jamais été à son service.

ECONOMIES REALISEES

La Société nationale a fait de grands efforts pour réduire les dépenses dans toute la limite compatible avec une bonne exploitation.

Sans doute, elle n'a pu faire subir à ses dépenses une baisse parallèle à celle des recettes, deux tiers des dépenses étant indé-

pendants du volume du trafic. Elle a néanmoins acquis des résultats qui méritent d'être signalés. De 3.208 millions en 1930, les dépenses ont été ramenées à 2.135 millions en 1935, soit une diminution de 1.073 millions. Cette diminution provient en partie de la réduction de trafic, de la baisse des prix et de la diminution des barèmes du personnel, mais elle comprend 315 millions qui sont la conséquence des mesures prises par la Société. Pour 1936, cette économie sera de l'ordre de 350 millions.

RECETTES		
1930	1935	1936
3.208	2.135	2.135
1.073		
315		
350		
EXPENSES		
3.208	2.135	2.135
1.073		
315		
350		
RECAPITULATION		
3.208	2.135	2.135
1.073		
315		
350		

Renseignements généraux

	1913	1927	1936
	—	—	—
Longueur des lignes exploitées (km.)...	4.368	4.795	4.854
Capital de Premier établissement (estimé en millions de francs-or ...)	2.920	3.668	3.943
Effectif productif du personnel (moyenne de l'année)	73.425	101.184	76.721
Voyageurs-kilomètres (en millions) ...	4.878	5.780	5.711
Trains-kilomètres voyageurs, produc- tifs pour la Société (en millions) ...	46,5	38	58
Voyageurs par train	105	152	94
Tonnes-km. de grosses marchandises (en millions)	5.290	7.869	5.265
Trains-km. de marchandises, produc- tifs pour la Société (en millions) ...	35,6	32	21,6
Tonnes de grosses marchandises par train	148	246	234,1
 <u>RECETTES :</u>			
Millions de francs-or... ..	342	412,7	236,4
Millions de francs-papier	—	2.889	2.278,5
 <u>DEPENSES :</u>			
Millions de francs-or... ..	246	353,5	239,2
Millions de francs-papier	—	2.474	2.305,3
 <u>RECETTES NETTES :</u>			
Millions de francs-or	96	59,2	—2,8
Millions de francs-papier	—	414,5	—26,8
Pourcentage sur capital-or	3,29	1,6	—0,07
Coefficient d'exploitation	72 %	85,65 %	101,17 %

Conseil d'Administration

	1910	1911	1912
Capital	100	100	100
Reserves	100	100	100
Profits	100	100	100
Dividends	100	100	100
Expenses	100	100	100
Assets	100	100	100
Liabilities	100	100	100

