

XXVe ANNIVERSAIRE
de la
SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER BELGES.

Discours prononcé par M. DELORY, Directeur Général,
à la Séance Académique Solennelle du 22 octobre 1951,
au Palais des Beaux-Arts, à Bruxelles.

Monsieur le Représentant du Roi,
Monsieur le Président de la Chambre des Représentants,
Messieurs les Ministres,
Mesdames, Messieurs,

La Société Nationale exprime à Sa Majesté le Roi sa
profonde gratitude d'avoir bien voulu se faire représenter à
la cérémonie de ce jour.

Elle exprime sa reconnaissance à Monsieur le Président de
la Chambre des Représentants,

à M.M. les Ministres et anciens Ministres,

à M.M. les Députés et Sénateurs,

à M.M. les Présidents et Directeurs Généraux des Chemins de fer
étrangers,

aux hauts fonctionnaires et à toutes les personnalités qui ont
accepté de rehausser cette manifestation de leur présence.

x

x x

Le XXVe anniversaire de la création de la Société Nationale
marque une étape importante dans la vie de nos Chemins de fer,
qui, comme on sait, totalisent 116 années d'existence.

La S.N.C.B. constitue incontestablement la plus forte
entreprise du pays.

La valeur du réseau est estimée à 53 milliards de francs,
son budget d'exploitation est d'environ 11 milliards de francs.

Les commandes qu'elle passe annuellement sont de l'ordre de 3,5 milliards de francs.

Les transports qui lui ont été confiés, en 1950, représentaient 7 milliards de voyageurs-Km et 5,5 milliards de tonnes-Km.

Son effectif de personnel est d'environ 87.000 agents.

x

x x

A l'occasion de ce jubilé, diverses cérémonies ont été organisées dans tout le pays.

Une brochure spéciale retracera l'Histoire des Chemins de fer pendant ce dernier quart de siècle.

Une médaille commémorative a été frappée.

Un timbre spécial a été émis.

On a filmé le "Voyage au Pays du Rail" qui vient d'être projeté pour la première fois.

La maquette du mémorial qui sera érigé à la Halte Centrale, en hommage aux victimes des deux guerres, a été inaugurée, il y a quelques jours.

Enfin, la semaine prochaine aura lieu l'inauguration du Musée des Chemins de fer et le premier passage, en autorail, à travers la Jonction Nord-Midi.

La Société Nationale tient à remercier publiquement tous ceux qui ont collaboré à la réussite de ces manifestations.

Elle félicite chaleureusement :

M. Marcel RAU, sculpteur, auteur de la médaille et du timbre,

M. DE KEUKELEIRE, cinéaste, qui a réalisé le film,

M.M. DESBONNAIRE et Maxime BRUNFAUT, sculpteur et architecte, chargés de l'exécution du mémorial.

x

x x

La S.N.C.B. est née, en 1926, dans les convulsions qui ont suivi la première guerre mondiale.

Faut-il rappeler que sa création trouva sa cause déterminante dans les difficultés financières. Il fallait consolider une dette flottante considérable.

On mobilisa partiellement l'actif que représentait le réseau ferré.

Sans doute, l'industrialisation de nos chemins de fer était à l'ordre du jour depuis longtemps déjà. Depuis le début du siècle, études et projets de loi tendant à doter notre railway d'une autonomie financière et administrative, s'étaient succédé.

En 1924, un projet avait même été voté par la Chambre des Représentants; il ne fut pas voté par le Sénat à la suite de la dissolution des Chambres.

On était sur le point d'aboutir.

En 1926, on alla beaucoup plus loin sous la pression des événements.

x

x x

Lorsqu'on relit les travaux préparatoires de la loi du 23 juillet 1926, créant la Société Nationale, on est frappé par deux préoccupations :

doter le nouvel organisme d'une indépendance compatible avec l'obligation d'exploiter le réseau suivant les méthodes industrielles;

permettre à l'Etat de s'assurer si la disposition statutaire imposant à la S.N.C.B. de sauvegarder les intérêts de l'économie nationale, est respectée.

Les prescriptions de la loi et des statuts concourent à la réalisation de ces objectifs.

x

x x

Les caractéristiques de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale sont connues :

l'Etat reste propriétaire du réseau;

l'Etat a apporté à la Société le droit d'exploiter le réseau pendant 75 ans.

Ce droit a été évalué à 11 milliards.

L'Etat a la majorité des actions.

Le Conseil d'Administration, composé de 21 membres, a des pouvoirs très étendus.

Le Ministre des Communications préside le Conseil lorsqu'il y assiste.

Les comptes de la Société sont contrôlés par un Collège de 6 commissaires, dont 3 sont nommés par la Chambre des Représentants et 3 par le Sénat.

Le Bilan, le Compte des Profits et Pertes et le Rapport sont communiqués aux Chambres.

Comment caractériser l'activité de la Société Nationale pendant ce premier quart de siècle ?

Unification du réseau.

Progrès techniques.

Electrification.

Amélioration de l'exploitation.

Amélioration des méthodes commerciales.

Progrès social

et aussi lourdes difficultés financières, telles sont les caractéristiques essentielles.

X

X

X

En 1926, 282 km de lignes étaient encore exploitées par des Compagnies privées.

A l'heure actuelle, toutes ces lignes sont exploitées par la Société Nationale.

X

X

X

Nous ne pourrions évidemment passer en revue tous les progrès techniques réalisés dans les divers domaines.

Ils seront exposés, en détail, dans la brochure dont nous venons de parler.

Le matériel roulant, matériel de traction, de transport à voyageurs, de transport à marchandises a été sans cesse amélioré depuis 1930.

Les installations du matériel ont été modernisées et rationalisées.

Les ateliers centraux ont été spécialisés.

L'organisation des ateliers a été perfectionnée.

Le charroi automobile a été considérablement étendu.

Le confort, la sécurité et la rapidité des transports ont été fortement accrus par les améliorations apportées à la voie.

D'énormes progrès sont à signaler dans le domaine de la sécurité.

x

x

x

En 1935, on célébra le centenaire du premier chemin de fer en Belgique en inaugurant l'électrification de la ligne de Bruxelles à Anvers.

Le succès de cette modernisation, qui fut considérable, incita les dirigeants à étendre l'électrification.

En 1939, on s'apprêtait à équiper la Petite Etoile qui groupait 5 tronçons de lignes autour de Bruxelles.

Après la libération, des projets plus vastes furent conçus et précisés par la Commission Nationale d'Electrification; elle a préconisé l'établissement de la traction électrique sur 1500 km de lignes représentant 70 % du trafic belge.

De ce programme, les lignes de Bruxelles à Charleroi et de Linkebeek à Anvers (Nord), soit 126 km, ont été équipées et sont mises en service respectivement depuis le 19 novembre 1949 et le 11 mars 1950.

Les travaux d'une nouvelle tranche, qui viennent d'être entrepris et qui comprennent les lignes de Bruxelles à Liège, de Bruxelles à Ostende et de Bruxelles à Namur, témoignent du désir de la Société Nationale de pousser activement l'équipement des artères principales.

Nous sommes tous convaincus que l'électrification répond à un besoin profond de modernisation et constituera un facteur important de son assainissement financier.

x

x

x

Depuis sa création, la Société Nationale n'a cessé de se préoccuper d'améliorer ses méthodes d'exploitation.

Pour les voyageurs, conditions meilleures de sécurité et de confort;
accélération et fréquence plus grande des relations.

Pour les marchandises, équipement en moyens les plus modernes de la technique ferroviaire;
modernisation des grands chantiers de triage des wagons.

Application des progrès techniques à la manutention des envois, par l'utilisation d'engins nouveaux : chariots élévateurs, palettes, petits et grands containers.

Création de centres routiers élargissant le champ d'action de la prise et de la remise à domicile par camions; 94 % de la population bénéficient des avantages incontestables de ces services.

Dans le cadre de la modernisation de ses méthodes d'exploitation, la Société Nationale a mis à l'étude la simplification des services sur 2.000 km de lignes. Chaque ligne est examinée dans le but de lui donner le régime qui lui convient en ayant comme objectif la desserte de la clientèle, les possibilités d'accroissement du trafic et la réduction des dépenses. Substitution des autorails aux trains-vapeur; recours à l'autobus en lieu et place de trains ou d'autorails.

Les études sont terminées pour 1.550 km.

Des décisions sont prises pour 1.200 km.

Elles sont appliquées à l'essai pour 460 km.

La Société Nationale compte retirer de ces mesures des économies de l'ordre de 180 millions par an.

x

x

x

Tout a été mis en oeuvre pour développer dans le personnel l'esprit commercial.

On s'est efforcé de donner aux tarifs la souplesse nécessaire pour défendre les trafics vitaux et pour donner au commerce et à l'industrie de nouvelles activités.

La politique commerciale s'est aussi manifestée dans la réalisation de la meilleure organisation des divers trafics : célérité et choix du matériel le mieux adapté.

Enfin, des contacts étroits et permanents ont été établis avec la clientèle par la création et le développement d'agences commerciales en Belgique et à l'étranger.

X

X

X

Le régime du personnel du Chemin de fer a été profondément modifié par la création de la Société Nationale.

La loi de 1926 prévoit la création d'une Commission Paritaire Nationale et de Commissions Paritaires régionales. La Commission Paritaire Nationale devait établir le statut du personnel.

Ce statut entra en vigueur en 1929.

Il porte la marque d'une grande hardiesse de conception et l'on peut dire qu'il plaça la Société Nationale, à cette époque, à la pointe du progrès social.

Les dispositions régissant le personnel de la Société dans les domaines des barèmes, des pensions, des assurances sociales, du statut syndical, etc., diffèrent essentiellement du régime en vigueur à l'Etat.

En 1950, la charge des pensions qui sera près de 2,1 milliards, représente 35 % de la masse des salaires.

Cette charge des pensions est excessive principalement parce que la Société Nationale doit supporter les dépenses en pensions afférentes aux services rendus à l'Etat avant 1926. Il y eut après la guerre une intervention partielle et insuffisante de l'Etat, mais indépendamment de cette intervention, la charge supplémentaire représente actuellement de 800 à 900 millions de francs.

En ce qui concerne les assurances sociales dont le régime a été amélioré après la guerre, les dépenses de 1951 atteindront 580 millions, se répartissant approximativement par moitié entre les salaires de maladies et les dépenses médico-pharmaceutiques ou autres interventions sociales (solidarité, loisirs, enseignement professionnel, apprentissage).

Le personnel intervient dans ces dépenses pour le tiers environ.

X

X X

La vie de la Société Nationale a été conditionnée pendant la majeure partie de ce quart de siècle par le problème financier.

De 1926 à 1930, elle réalisa des bénéfices :

1115 millions de dividendes furent distribués à l'Etat
385 millions aux actionnaires privés
81 millions au personnel.

De 1931 à 1939, période au cours de laquelle les pertes cumulées atteignirent 1.267 millions.

De 1940 à 1944, la guerre qui augmentait les pertes de près de 6 milliards.

De 1945 à 1950, nouveau mali de 2.900 millions.

Grâce à l'intervention partielle de l'Etat en matière de pensions ainsi que dans les dommages de guerre, la perte globale à la fin de 1950 était ramenée à 790 millions.

Signalons encore que depuis 1926, la Société Nationale a dépensé en investissement 5.800 millions.

Ces investissements qui se sont élevés en moyenne à 210 millions par an, ont, par la force des choses, dû être modérés; les amortissements industriels, effectués à l'intervention du Fonds de renouvellement, ont atteint 14,5 milliards.

Quoique importants, ces amortissements n'ont pas été suffisants, principalement en raison du décalage entre les dotations et les prix.

Ce problème qui fait l'objet depuis longtemps des préoccupations de la Société est à l'étude avec les instances compétentes de l'Etat.

Signalons encore que les dommages attribuables à la guerre atteignent près de 23 milliards, dont 16 $\frac{1}{2}$ milliards à charge de l'Etat et 6 $\frac{1}{2}$ milliards à charge de la Société Nationale.

A quelles causes faut-il attribuer les difficultés financières des Chemins de fer ?

Tout d'abord, il importe de souligner que ce mal n'existe pas seulement en Belgique. Dans un mémoire publié récemment et qui eut un grand retentissement, l'Union Internationale des Chemins de fer, qui groupe 36 administrations de Chemins de fer, la plupart européennes, représentant 310.000 km de lignes, un personnel de 3.900.000 agents, un trafic de 237 milliards de voyageurs-km et 266 milliards de tonnes-km, a analysé les causes du mal dont souffrent, en général, les réseaux ferrés.

Les causes de semblable situation sont multiples :

- Tarifs insuffisants.
- Crises économiques.
- Disparition du monopole, mais maintien des sujétions de service public.
- Charges excessives (pensions, prestations gratuites et à prix réduits).
- Conséquences de la guerre.
- Absence de coordination des divers moyens de transport.

L'examen de ces diverses causes nécessiterait de trop longs développements.

Nous nous bornerons à souligner que :

à l'heure actuelle, à la S.N.C.B., le multiplicateur des dépenses par rapport à l'avant-guerre est d'environ 4, coefficient normal, et celui des tarifs de 2,97.

La différence entre ces deux coefficients représente 3,5 milliards.

Le montant de la subvention de l'Etat en 1951 est de 1.100 millions.

Certes, on ne pouvait envisager dans les circonstances présentes de porter le multiplicateur des tarifs au niveau de celui des dépenses.

Pareille mesure serait préjudiciable à l'économie du pays et aussi à la Société Nationale par une aggravation de la concurrence.

Mais il importe que l'on sache que les recettes ne sont pas à la hauteur des dépenses, non pas parce que le trafic est insuffisant ou parce que les dépenses sont excessives, mais parce que les prix de vente ne sont pas au niveau des prix de revient.

L'écart entre les recettes et les dépenses devait être comblé par un autre moyen.

On a adopté le régime des subventions.

Nous n'en contesterons pas le bien-fondé, mais il place la Société, psychologiquement, dans une position défavorable.

Ce régime est en voie de résorption, sous l'impulsion de M. le Ministre SEGERS.

De 2.600 en 1949, la subvention sera ramenée à 750 millions en 1952.

On a comblé la différence par certaines majorations tarifaires, par le paiement de prestations et de nouvelles économies.

Depuis 1946, la Société Nationale a réalisé des économies atteignant 2 milliards par an.

Le budget actuel est de l'ordre de 10 $\frac{1}{2}$ à 11 milliards.

La Société Nationale souhaite qu'il soit mis fin dans le plus bref délai à la politique des subventions.

On peut affirmer que si la Société Nationale était mise en mesure d'exploiter suivant les méthodes industrielles comme ses statuts le prescrivent, c'est-à-dire si tous les services qu'elle rend lui étaient payés et si elle était exonérée de la charge des pensions qui ne lui incombe pas, elle pourrait avec ses tarifs actuels faire face à ses dépenses, y compris la fixation à un niveau normal de sa dotation de Renouvellement, et constituer le Fonds de réserve statutaire en prévision des mauvaises années.

Nous avons exposé les réalisations essentielles de ce premier quart de siècle.

Nous voudrions avant tout exprimer la gratitude de la Société Nationale aux Ministres qui, à toutes les époques, se sont efforcés dans la mesure de leurs moyens, de pallier les difficultés qu'elle a connues.

La Société Nationale doit ces réalisations aux efforts de tous : Conseil d'Administration, Comité Permanent, Collège des Commissaires, Directeurs, Personnel, à tous les degrés de la hiérarchie.

Nous ne pourrions évidemment pas citer tous ceux qui le méritent.

Qu'il nous soit cependant permis de citer le Premier Président du Comité Permanent, M. Jules JADOT, qui avait participé aux travaux préparatoires du nouveau régime et qui pendant 12 ans de 1926 à 1938, assumait avec autorité et compétence cette tâche délicate et difficile.

Nous voudrions aussi évoquer les noms de deux disparus : M. GALOPIN, lâchement assassiné pendant la guerre et qui, membre du Comité Permanent, dès la création de la Société, joua un rôle primordial dans l'élaboration du statut du personnel.

M. Antoine LESSINNES, membre du Comité Permanent, après la guerre, et Rapporteur de la Commission Nationale d'Electrification, rendit des services exceptionnels à la Société Nationale et fut l'animateur incomparable de l'électrification du réseau.

La Société Nationale se doit de rendre un émouvant hommage à la mémoire de ces deux personnalités.

En ce qui concerne le personnel, tout le monde sait que les Cheminots constituent un corps d'élite auquel on n'a jamais fait appel en vain.

Il en a fourni de nombreuses preuves, dont la plus éclatante a été la remise en état du réseau à la libération et l'aide apportée aux armées dans la terminaison de la guerre.

La Société Nationale tient à lui rendre cet hommage.

Elle tient aussi à rendre hommage aux 1220 victimes de la guerre auxquelles le monument de la Halte Centrale, dont nous avons parlé, sera érigé avec la participation de notre personnel.

Et maintenant, portons nos regards vers l'avenir.

Nous sommes persuadés que l'avenir peut être envisagé avec confiance.

Que la Société continue à réduire ses prix de revient au strict minimum compatible avec une exploitation rationnelle; qu'elle obtienne des tarifs raisonnables; qu'elle continue à moderniser son matériel et son exploitation; que les charges et prestations qui lui sont imposées dans l'intérêt de la collectivité lui soient payées; que les divers modes de transports soient coordonnés dans l'intérêt général, tant sur le plan national qu'international, alors, l'ère des difficultés de la Société Nationale sera définitivement close.