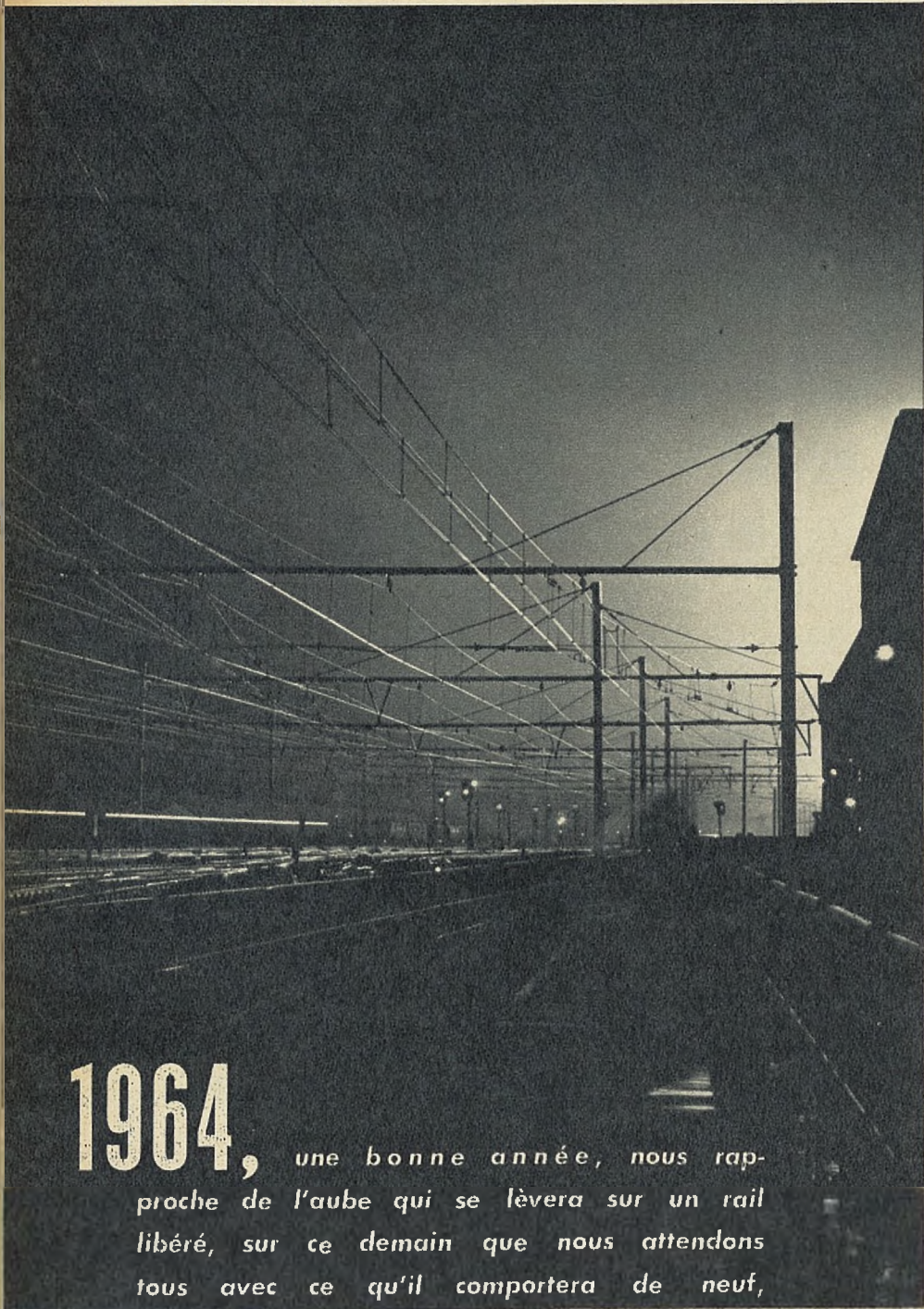


# LE RAPPORT A L'ASSEMBLÉE

Photo V. HENDRICKX



**1964,** une bonne année, nous rapproche de l'aube qui se lèvera sur un rail libéré, sur ce demain que nous attendons tous avec ce qu'il comportera de neuf, telles les mesures concrètes qui devraient suivre l'étude de la normalisation des comptes que le ministère des Communications a poursuivie pour assimiler la Société, au point de vue des charges et des obligations, à l'entreprise privée.

Dans ce rapport, le Conseil d'Administration note qu'en 1964, le trafic ferroviaire, qui a atteint le chiffre-record de près de 16 milliards d'unités kilométriques, dépasse de 132 millions d'unités celui de 1963. Cette poussée résulte surtout de l'accroissement du trafic des marchandises par charges complètes dans les courants de transports internationaux. Malgré la concurrence croissante de l'automobile, le mouvement des voyageurs avec billet se maintient et l'augmentation du trafic se manifeste sur les longs parcours.

Les recettes procurées par le transport des voyageurs et des marchandises (12.392 millions de fr) dépassent de 451 millions ou 3,8 % celles de 1963. Cette augmentation est due principalement à l'adaptation de certains tarifs mais aussi à l'accroissement de quelques trafics et à un regain d'intérêt de la clientèle pour les voyages en première classe.

Les contributions financières de l'Etat ne compensent toujours que partiellement les charges anormales que la Société assume dans l'intérêt de la collectivité et que le secteur privé ne supporte pas, ainsi que les pertes découlant pour la Société de l'octroi de tarifs de faveur, décidés par les pouvoirs publics pour des motifs d'ordre patriotique et social ou pour faciliter, en faveur de l'économie et de l'instruction publique, la mobilité de la main-d'œuvre et les déplacements vers les établissements scolaires.

Le nombre d'agents par million d'unités de trafic est passé de 3,44 en 1963 à 3,34. Ce chiffre était de 5,18 en 1953. L'effectif moyen total,

# GÉNÉRALE DU 28 MAI 1965

qui était de 81.086 hommes-année en 1953, n'était plus que de 62.042 en 1964 (63.392 en 1963). Le pourcentage moyen des absences pour maladie est tombé de 4,03 en 1963 à 3,43 % en 1964. Le nombre des titulaires de pension continue de décroître (73.973 en 1964 ; 75.652 en 1960).

Après avoir souligné qu'au point de vue de la sécurité du trafic, la Société occupe parmi les réseaux du monde entier une des meilleures positions, le rapport rappelle quelques réalisations importantes de 1964 :

- La mise en ligne sur l'artère Amsterdam-Bruxelles-Paris de trains électriques T.E.E. rapides, qui ont donné lieu à un accroissement sensible de la clientèle ;
- La mise en service de nouveaux trains de marchandises pour le transport de schlamm, de minerais, de fines à coke et de pièces d'auto ;
- L'adaptation de plusieurs installations en fonction des besoins de l'industrie, notamment à Anvers et à Gand ;
- Les essais de transport de fonte en fusion à longue distance ;
- L'électrification du tronçon Erquelines-Charleroi ;
- L'achèvement de l'électrification du triangle Lembeek-Tubize-Clabecq ;
- La poursuite des travaux entrepris pour mettre au gabarit les tunnels de la ligne Liège-Herbethal en vue de l'électrification complète de la ligne Paris-Cologne ;
- L'étude de la modernisation de la ligne Anvers-Gand ;
- La suppression de 34 passages à niveau, tandis que 112 passages étaient équipés de la signalisation automatique et que 52 étaient pourvus de barrières partielles ;
- L'ouverture au public du nouveau bâtiment des recettes de Hasselt ;
- La construction de nouveaux ponts ferroviaires, notamment à Floreffe, Floriffoux et Marche-en-Famenne ;
- L'installation du bloc automatique sur 90 km, ce qui porte à plus de 600 km la longueur des lignes équipées de ce système ;

- La mise en service de 13 nouvelles cabines « tout relais », avec la suppression, en contrepartie, de 49 cabines d'anciens types ;
- Le renouvellement en rails et traverses de 211 km de voies.

Le rapport signale aussi l'augmentation du réseau des lignes d'autobus et la diminution du nombre des services de camionnage exploités directement par la S.N.C.B.

La Société a mis en service en 1964 :

- 5 locomotives électriques à bogies monomoteurs ;
- 79 locomotives diesel de ligne ;
- 9 locomotives diesel de manœuvre ;
- 24 locotracteurs ;
- 11 voitures T.E.E. ;
- plusieurs centaines de wagons autodéchargeurs, de wagons à toiture enroulable et de wagons-citernes pour le transport de gasoil ;
- 83 wagons à deux essieux, construits dans nos ateliers.

La traction à vapeur n'assure plus que 8,5 % des circulations. Il restait 456 locomotives à vapeur au 31-12-1964.

Le rapport rappelle la mise en application de la nouvelle loi du 3 juillet 1964 et la mise en vigueur des aménagements tarifaires qui sont intervenus au cours de l'année.

Notons enfin qu'il est rendu hommage au grand dévouement et à la collaboration loyale du personnel, qui accomplit sa tâche à l'entière satisfaction du Conseil d'administration.

En résumé, 1964, qui fut pour l'organe de nos Œuvres sociales l'année du 100<sup>e</sup> numéro, aura été dans l'ensemble une bonne année, au cours de laquelle tous les cheminots ont fait face à leurs problèmes avec un beau courage et la détermination de vaincre les difficultés auxquelles ils ont affaire.

Nous ne doutons pas qu'en faisant à leur tour le bilan de 1964, les cheminots remercieront tous ceux qui, au cours de ces douze mois, ont livré un dur labeur pour améliorer leur condition.