

LES FINANCES : REDRESSEMENT CONFIRME

Dette totale en baisse
Produits financiers en hausse
Charges financières en baisse
Produits exceptionnels en hausse
Compte de résultats équilibré

Les objectifs atteints en 5 ans (1987-1991)

Dette

Du sommet de 98,3 milliards au début 1987, la dette totale, exprimée aux cours du jour, a été réduite de 30 % environ sur 5 ans. Au 31 décembre 1991, la dette s'établit à 70,8 milliards et est aujourd'hui libellée massivement en francs belges (à concurrence de 80,3 % du total). La dette est désormais inférieure au chiffre d'affaires.

Produits financiers

Atteignant un nouveau record à plus de 7 milliards pour 1991, ils proviennent à concurrence de 4,5 milliards des opérations de leasing sur matériel roulant et à concurrence de 2,5 milliards d'autres opérations.

Charges financières

De 1987 à 1991, les charges financières ont été réduites de 8,3 à 7,7 milliards, de sorte que les charges financières nettes (charges financières - produits financiers) n'absorbent plus que 1,7 % des recettes propres en 1991 contre 27 % en 1987.

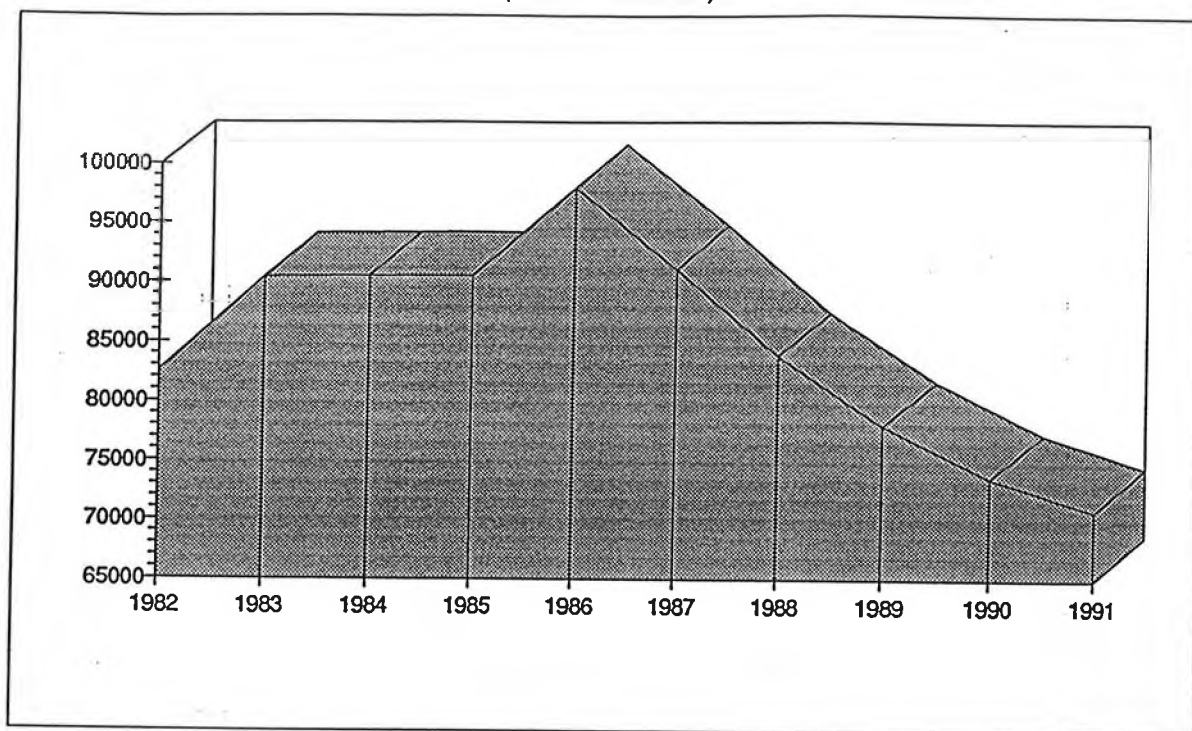
Produits exceptionnels

Grâce aux opérations de remobilisation d'actifs, notamment immobilières, 2,7 milliards de produits exceptionnels ont été engrangés. Sur les 5 exercices 87-91, ils totalisent pas moins de 8,5 milliards.

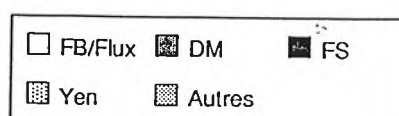
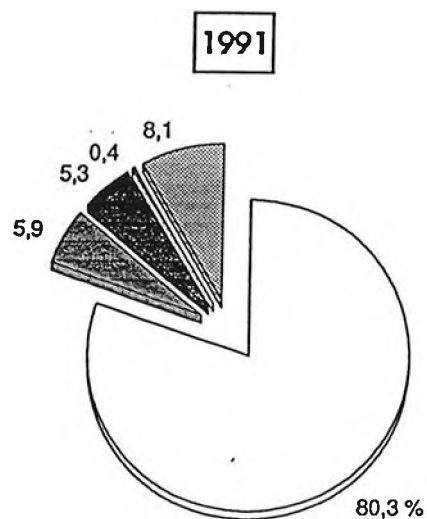
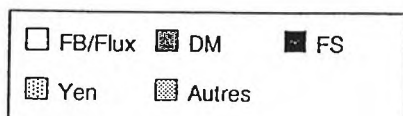
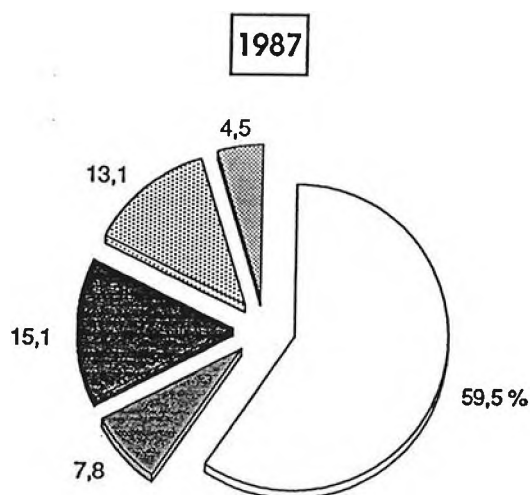
Compte de résultats

Pour la 4ème fois consécutive, la S.N.C.B. est en profit en 1991, malgré une progression sensible des charges d'exploitation.

Endettement global (en millions de francs)

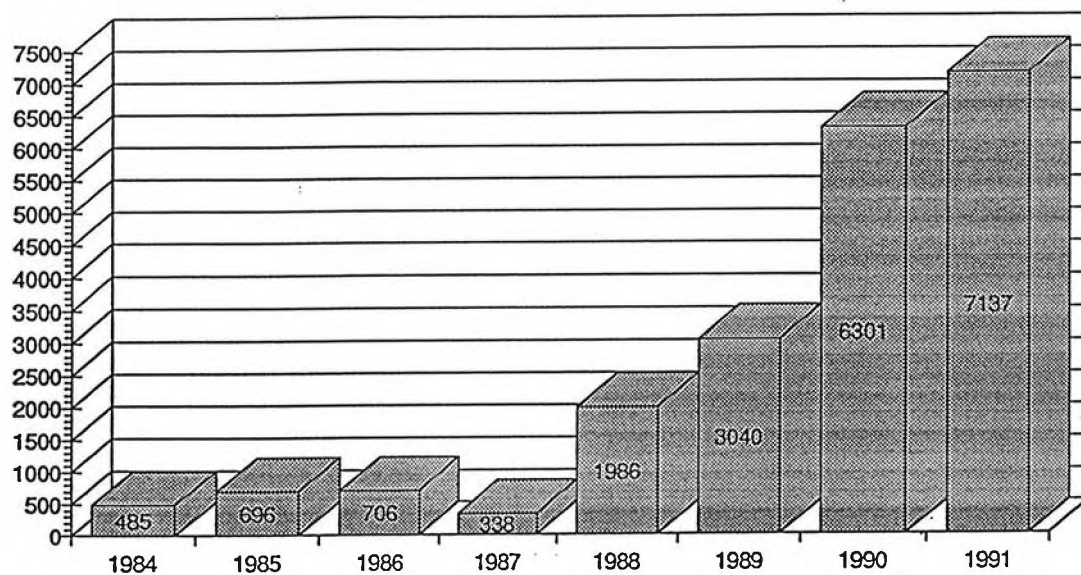


Structure de l'endettement



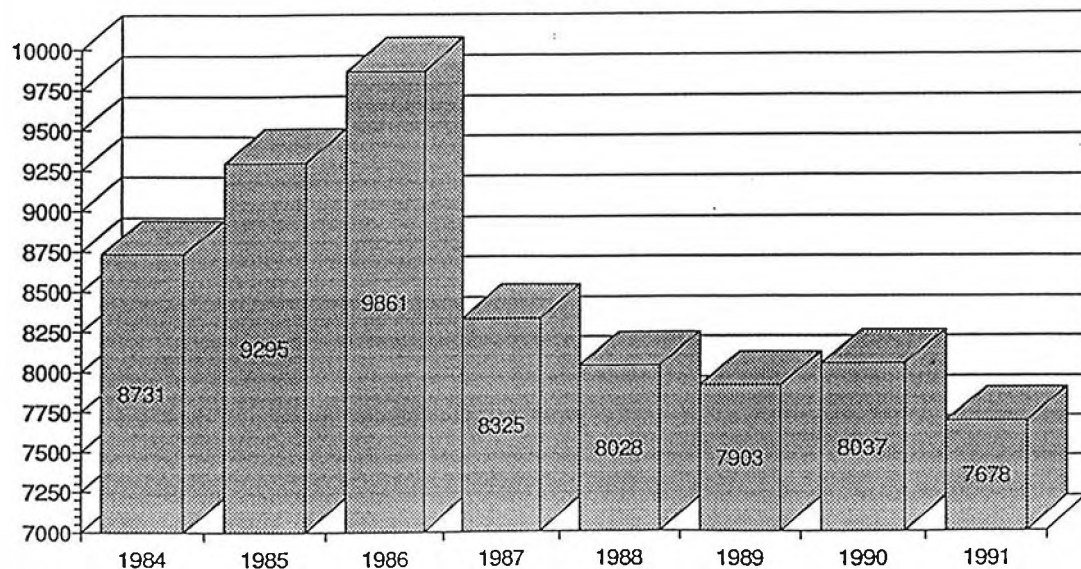
Produits financiers

(en millions de francs)



Charges financières

(en millions de francs)



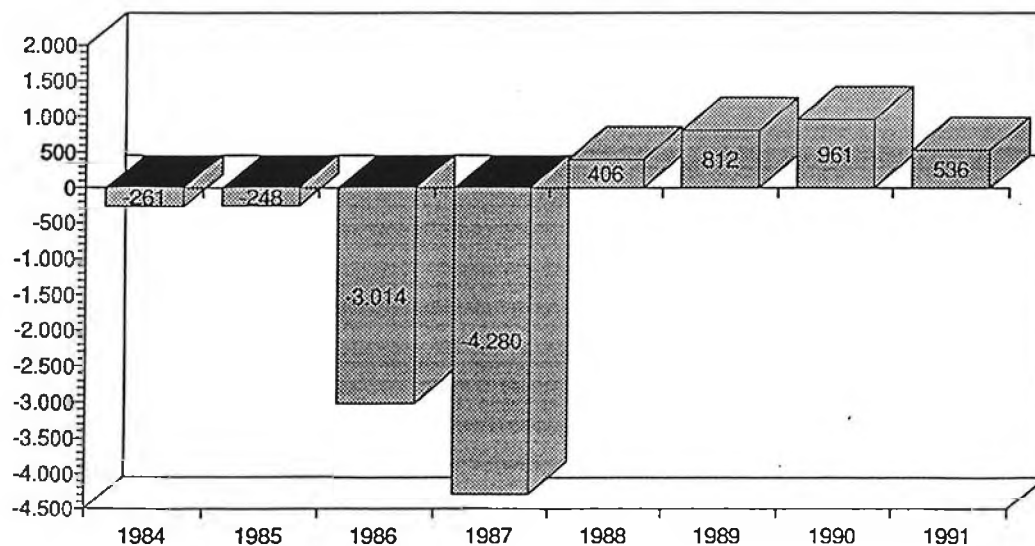
Résultats de 1987 à 1991

(en millions de francs)

	1987	1988	1989	1990	1991
Produits d'exploitation	64.645	65.680	68.604	72.524	74.472
- produits tarifaires	29.566	29.774	30.815	31.412	31.692
- produits financiers	338	1.986	3.040	6.301	7.137
Produits propres	29.904	31.760	33.855	37.713	38.829
- compensations "service public"	34.741	33.920	34.749	34.811	35.643
Charges totales d'exploitation	68.652	66.058	67.861	71.612	76.040
Résultats d'exploitation	-4.007	-378	743	912	-1.568
Résultats exceptionnels	-273	784	69	49	2.104
- charges	393	501	1.750	2.566	601
- produits	120	1.285	1.819	2.615	2.705
Résultats globaux	-4.280	406	812	961	536

Compte des résultats

(en millions de francs)



VOYAGEURS

L'offre: améliorations fondamentales en 1991

Offre intérieure trains

Réouverture des gares de Diepenbeek et Aye.

Introduction de matériel moderne et accélération de la relation Liège-Luxembourg.

Prolongement jusqu'à Vilvorde, le week-end, des trains IR Grammont-Bruxelles Nord.

Amélioration des relations Namur-Dinant en fin de journée.

Optimisation des horaires et ajout de plusieurs trains P.

Elargissement de la gamme des trains touristiques:

- * train rapide Jemelle - Namur - Blankenberge;
- * relation Anvers - Bierges (Walibi) - Dinant;
- * train supplémentaire entre Bruxelles et La Panne (via Denderleeuw-Gand).

Nouveautés tarifaires intérieures

Création de points tarifés uniques pour 22 communautés urbaines (zones) et généralisation de la notion "Bruxelles-agglomération" (28 gares).

Fusion des cartes train "trajet" et "économique".

Relèvement du plafond à 900.000 F pour l'obtention de l'intervention patronale; augmentation de la déductibilité fiscale pour les cartes train.

Adaptation de l'intervention de l'employeur dans le prix de cette nouvelle carte train.

Offre internationale trains

Amélioration de certains horaires et accélération de certains trains (Memling; Vorarlberg-Tyrol en hiver; EC Molière; Ski-Express; Bruxelles - Port Bou...).

Nouveau train express de nuit: "Bayern-Austria Nachtexpress" (en remplacement de trains existants).

Adaptation de l'offre train EC Bruxelles-Paris: introduction de 2^{èmes} classes; nouvel horaire de l'EC 83.

Introduction d'une voiture-lits de type T2 sur Bruxelles-Rome et du service à bord par du personnel belge.

Mise en circulation d'une voiture couchettes à destination de Berlin.

Création, le week-end, d'une relation touristique en couchettes à destination de Seltzthal.

Nouveautés tarifaires internationales:

Tarifs attrayants pour les voyageurs en mini-groupe (en train de nuit) vers le Sud de la France (et l'Espagne).

Possibilité de réserver un compartiment couchettes complet dans le Camino Azul, à un prix avantageux.

Possibilité d'achat de l'Euro Domino pour un seul réseau.

Résultats

La tendance à la reprise du transport (exprimé en voyageurs-km), enregistrée ces dernières années, s'est accentuée en 1991. Les résultats provisoires de 1991 montrent une augmentation du volume transporté de 3,3 %, soit + 215,8 millions.

Le nombre de voyageurs transportés s'élève à 146 millions, soit une augmentation de 2,6 % par rapport à l'année passée.

Le chiffre d'affaires (recettes), quant à lui, est en progression de + 9 %, soit 1.034 millions F.

Voyages intérieurs

Le volume transporté progresse de 2,8 % et le chiffre d'affaires de 7,2 %.

Les cartes train, qui étaient en baisse constante ces 10 dernières années (en moyenne - 2,5 %), connaissent en 1991 une progression de 1,6 %.

Ce renversement de la tendance est essentiellement dû à différentes mesures visant à simplifier et à rendre plus attractives les cartes trains utilisées pour les déplacements domicile-travail.

Les principaux résultats

	Volume	Chiffre d'affaires
Billets + Pass	+ 4,5 %	+ 7 %
Cartes train	+ 1,6 %	+ 8 %
Total	+ 2,8 %	+ 7,2 %

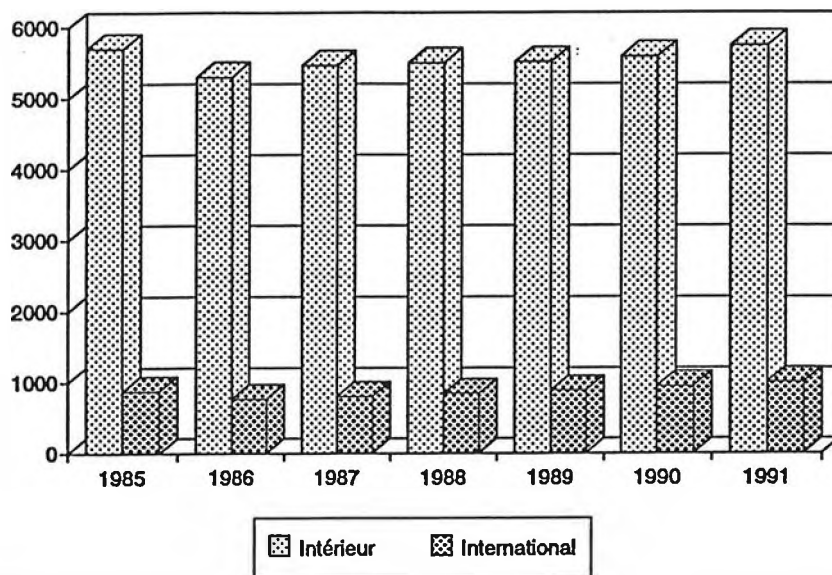
Parmi les voyages intérieurs, on note une évolution très favorable des formules "Pass" introduites depuis 1989. Le Go Pass, lancé en 1989, connaît encore cette année une croissance de 23,6 %, ce qui porte à 904.000 le nombre de cartes vendues. Le Multi Pass, créé en 1990 et profondément remanié en juin 1991, a connu un grand succès. Pendant la période de juin à décembre 91 (7 mois), 121.000 Multi Pass ont été vendus, ce qui correspond à un triplement de

la vente. Le Golden Railpass, destiné aux 60 ans ou plus, a fait son apparition le 15 juin 1991. L'objectif de vente (40.000 cartes) a été largement atteint par une vente de 53.000 unités.

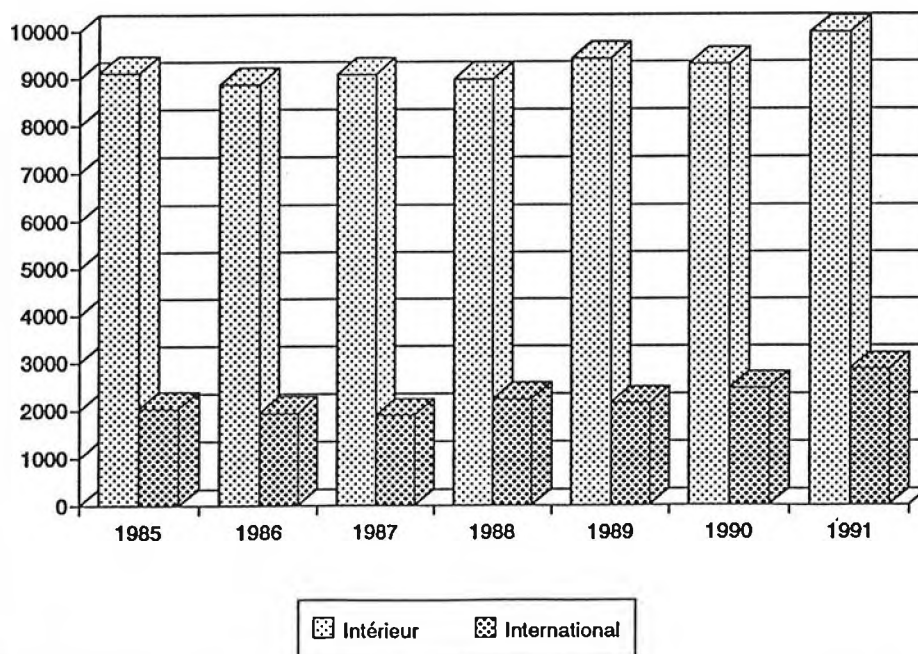
Voyages internationaux

Les voyages internationaux connaissent un essor important en 1991. On enregistre une augmentation du volume transporté de 6,3 % ainsi qu'une hausse du chiffre d'affaires de 15,9 %.

Volume de transport (en Mio de voy/km)



Chiffre d'affaires (en Mio de BEF)



B-CARGO

En septembre 1991, le transport de marchandises par wagons complets s'est donné une identité nouvelle: B-CARGO, expression de la volonté de travailler suivant une approche spécifique axée plus que jamais sur le service au client.

Résultats

Malgré une conjoncture en recul, le transport de marchandises, pris globalement, s'est défendu de façon honorable. Cela se traduit dans les résultats suivants:

- * en volume: 64.500.000 t (- 3,9 % par rapport à 1990);
- * en unités de trafic: 8.153.000.000 tkm (- 2,4 % par rapport à 1990);
- * en recettes nettes (provisoire): 12.926 millions de francs, soit 335 millions (2,5 %) de moins qu'en 1990.

Analyse sectorielle

La politique actuelle tend à concentrer les efforts sur les activités les plus rentables et à libérer des moyens pour bien assurer les trafics dans lesquels le rail est très compétitif. Dans cette ligne, les prix d'un certain nombre de transports déficitaires ont été fortement majorés. Une diminution du trafic dans ces segments s'en est suivie. Cette évolution et le tassement conjoncturel expliquent les résultats sectoriels qui suivent.

- * Les *produits métalliques* se sont bien défendus: + 2,7 % en t, + 4,8 % en tkm.
- * Les *minerais* enregistrent un statu quo en tkm, et + 0,8 % en t.
- * Le recul a affecté 7 secteurs:
 - les *combustibles solides*: - 15 % en t, - 10,2 % en tkm;
 - les *produits agricoles et alimentaires*: - 10,5 % en t, - 10,2 % en tkm;
 - les *matériaux de construction et produits des carrières*: - 7,4 % en t et tkm;
 - les *produits chimiques et engrais*: - 8,4 % en t, - 9,5 % en tkm;
 - le *trafic intermodal* (conteneur et rail-route): - 2,7 % en t, + 1,2 % en tkm;
 - les *produits pétroliers*: - 1,5 % en t, - 1,8 % en tkm;
 - les *divers*: - 3,6 % en t, - 3,4 % en tkm; sous secteur *automobile*: - 10,7 % en t, - 11,3 % en tkm.

Réalisations

Transport conventionnel

Plusieurs trafics nouveaux ont démarré:

- * En mars: transport de gaz de Flessingue à Feluy, à concurrence de 70.000 tonnes par an.
- * En avril: transport de minerai de zinc d'Anvers à Olen pour la Vieille Montagne, sur une base annuelle de 420.000 tonnes.

La gamme des trains Eurailcargo s'est enrichie d'une nouvelle relation appelée Cargo Bayern: un train direct quotidien à délai de livraison garanti, entre la Belgique et le sud de l'Allemagne (Bavière).

Transport combiné

Deux trains directs nouveaux se sont ajoutés:

- * une fois par semaine, Anvers (+ Zeebrugge depuis janvier 92) - sud-est français (Macon) et vice versa;
- * cinq fois par semaine, Zeebrugge/Anvers - Autriche et vice versa.

Projets pour 1992

Transport conventionnel

Depuis début 92, nouveau transport de ciment par trains complets; 500.000 tonnes par an entre Havinnes (Tournai) et le nord de Paris.
Mise au point d'un nouvel Eurailcargo entre la Belgique et le sud-ouest français (Bordeaux et Toulouse) avec prolongations éventuelles en Espagne.
Transformation du train direct Porta d'Italia (Belgique - Chiasso) en liaison Eurailcargo avec intégration du parcours italien.

Transport combiné

Depuis le 2 janvier 92, cinq fois par semaine, train direct Zeebrugge - Espagne (Valencia) et vice versa.
Dès février/mars, deux fois par semaine, train direct Anvers - Italie (Pomezia) et vice versa.

Rationalisations en 1991

Fermeture de 39 installations qui ne présentent ni une rentabilité ni un potentiel suffisants.
Le parc de wagons a été ramené de 27.400 à 26.900 unités.

ABX

L'activité "envois de détail" a évolué en 1991 sous l'influence des mesures décidées pour donner au service une nouvelle image. Une attention particulière a été accordée au développement d'un service aux clients de qualité, couplé à des méthodes de travail plus économiques.

ABX s'est soucié de renforcer sa notoriété sur le marché. Des clients potentiels ont pu en faire la connaissance dans divers salons professionnels. A l'intention des clients, un trimestriel de contact - "ABX partners" - a été lancé.

Sur le plan organisationnel, depuis le 1^{er} septembre 1991, les échanges entre centres de distribution sont réalisés par la route au moyen de 51 semi-remorques. Le délai de livraison de 24 heures a pu être généralisé.

Sur le plan commercial, le service de base a été revalorisé et la formule "camionnage direct" a rencontré un nouveau succès. ABX a pu poursuivre dans la ligne d'élimination des envois trop petits. Le chiffre d'affaire s'est situé, à 1 % près, au même niveau que l'année précédente, et la recette moyenne par envoi a augmenté de 9,6 %.

L'amélioration qualitative au profit des clients a été très sensible, grâce à des mesures

- * sur le plan "documentaire": simplification des bulletins d'expédition;
- * sur le plan informatique: remplacement des documents de transport par une disquette pour les clients importants; échange de données par modem testé avec un client;
- * sur le plan du suivi: prise en charge des expéditions dès le départ pour une partie du trafic, afin de mieux suivre leur cheminement et de donner des informations en temps réel.

La simplification tarifaire a fait disparaître les taxes complémentaires pour les clients occasionnels qui expédient non-franco.

TRANSPORT

L'année 1991 a été marquée par un certain nombre de réalisations et l'étude de projets destinés à améliorer l'accueil de la clientèle sous tous ses aspects. Dans le domaine du trafic marchandises, on relève des investissements et l'étude de projets d'avenir axés sur la performance du service.

Equipement des gares

Toutes les gares ont été visitées et les travaux de modernisation nécessaires inventoriés et évalués. Ceux-ci vont de la reconstruction complète (Bruxelles-Midi en vue du TGV, Quartier-Léopold dans le cadre de l'Espace Léopold, Ottignies...) au simple rafraîchissement, suivant des critères objectifs qui tiennent compte du volume de trafic de chacune des gares.

La politique de la SNCB en la matière s'oriente suivant trois axes:

- * dans le cadre de STAR 21, entre autre une politique d'augmentation systématique des possibilités de parking autos et vélos;
- * la "réhabilitation du chemin de la gare", en collaboration avec la Fondation Roi Baudouin (concours organisé en 1991);
- * une collaboration plus poussée avec les services de transport publics locaux et régionaux.

Un certain nombre de travaux sont déjà achevés ou aboutiront prochainement :

- * construction ou extension de parkings à Mons (230 autos), Charleroi-Sud (450 autos), Ath, Braine-le-Comte, Vilvorde (200 autos), Ternat (80 autos + 100 vélos), Termonde (150 autos + 450 vélos);
- * réaménagements à Braine-le-Comte (nouvelle gare autoroutière), Liège-Guillemins (place de la gare), Bruxelles-Midi, Vilvorde (passage souterrain), Ternat (passage souterrain), Alost, Termonde (gare autoroutière);
- * reconstruction complète de la gare d'Ottignies et études à plus long terme concernant Namur et Gand-St-Pierre.

Vente des billets

Trois projets sont à l'étude ou en voie de réalisation:

- * le projet "SABIN", qui débouchera sur la création de nouveaux points de vente modernes, faciles d'accès et d'emploi tant pour le personnel que pour la clientèle;
- * l'installation de distributeurs automatiques à l'instar de ce qui se fait dans d'autres pays. Dès 1992, deux appareils de test seront installés, l'un à Louvain, l'autre à Charleroi;

* enfin, après un test mené avec succès en septembre 1990, la mise à la disposition des chefs-gardes d'automates portables, appareils électroniques capables d'émettre tous les billets du service intérieur et de délivrer tous les renseignements horaires et tarifaires nécessaires.

Information à la clientèle

Baptisé ARISTOTE (Automatic Railway Information System for Timetable Optimization and Tariffs Evaluation), un programme ambitieux doit, à terme, permettre de fournir toute information utile au voyageur concernant les horaires, tarifs, informations générales, les adaptations pratiques en temps réel des services des trains (mise en marche de trains complémentaires, etc.), ainsi que les tarifications spéciales applicables au voyage. Et cela:

- * à domicile (par disquette, systèmes vocaux téléphoniques et vidéotexte);
- * en gare (par bornes d'information, bureaux d'information, nouveaux points de vente);
- * dans le train (par les automates portables des chefs-gardes),

La première phase de réalisation pratique de ce programme a vu le jour en juin 91 sous la forme d'un "indicateur électronique" sur disquette PC comprenant tous les horaires du service intérieur. Le test exécuté dans 9 centres d'information du réseau s'est révélé extrêmement positif. Une disquette perfectionnée (nouveau design à l'écran, temps de réponse amélioré) sera disponible au changement d'horaires de juin 92 et pourrait être mise en vente. Dès fin 92, la SNCB se dotera d'un ordinateur vocal capable de donner les renseignements par téléphone suivant un principe de questions-réponses orales.

Accueil des handicapés

L'accueil des handicapés peut poser certains problèmes d'ordre technique que le département Transport s'efforce de résoudre en collaboration avec les autres départements ainsi que des organismes publics et privés:

- * accès aux quais: toutes les nouvelles réalisations seront conçues en fonction d'un meilleur accès aux handicapés (rampes, ascenseurs, etc.);
- * accès aux trains: des rampes mobiles d'accès seront bientôt installées dans certaines grandes gares;
- * place dans les trains: toutes les nouvelles voitures disposeront de places spécialement réservées.

Une nouvelle plate-forme mobile d'embarquement a été développée avec l'Institut médico-pédagogique de Kwatrecht. Légère (une personne seule peut la déplacer) mais résistante (adaptée aux fauteuils roulants de plus de 100 kilos), elle est conçue pour les quais hauts. Elle sera construite par l'atelier central de

la SNCB à Malines pour 23 gares. Un prototype pour quais bas sera développé en 1992.

Trafic marchandises

En matière de trafic marchandises, le département a mené, en concertation avec B-Cargo, des actions et des études de développement:

- * amélioration des grands axes marchandises réalisée ou à réaliser dans le cadre de STAR 21 vers l'est (Allemagne et Autriche) via le tunnel de Botzelaar, et vers le sud-est (Luxembourg, France-Est, Suisse et Italie) par la modernisation de la ligne Dinant-Bertrix-Athus;
- * investissements dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge (notamment électrification de la ligne vers Stocatra à Anvers-DS et grands travaux de rénovation à hauteur des quais 172 - 174);
- * premières études de création de gares multifonctionnelles offrant le "full service": manutention, stockage, prise et remise à domicile, nettoyage, pesage, fourniture d'agrès et accessoires, opérations administratives de tous genres, etc. Une première réalisation-test pourrait voir le jour à Schaerbeek dans les prochaines années;
- * modernisation de la gare de formation d'Anvers-Nord. 1992 verra la mise en service d'un triage complètement automatisé et piloté par ordinateur pour une partie de la gare;
- * fermeture de cours à marchandises et de raccordements non rentables.

INFRASTRUCTURE

La Région Wallonne, en approuvant les plans de secteur modifiés par suite de l'inscription du tracé du TGV (zone de réservation), a permis le démarrage des études détaillées du projet TGV. Ont été ainsi approuvés:

- * le plan de secteur de Tournai - Leuze - Peruwelz
- * le plan de secteur de Ath - Lessines - Enghien
- * le plan de secteur de Nivelles
- * le plan de secteur de Wavre - Jodoigne - Perwez
- * le plan de secteur de Huy - Waremme
- * le plan de secteur de Liège
- * le plan de secteur de Verviers - Eupen

Les plans de secteur suivants ont été approuvés par l'Exécutif Régional Flamand:

- * Hal - Vilvorde - Asse
- * Malines
- * Louvain
- * Tirlemont - Landen
- * St Trond - Tongres.

Pour la liaison vers les Pays-Bas, un accord définitif n'a toujours pas pu être finalisé.

A l'occasion de l'approbation des plans de secteur de la Région Flamande, l'Exécutif Flamand a publié un arrêté visant à soumettre à son approbation les permis de bâtir des communes où seront réalisées des infrastructures TGV: Hal, Zaventem, Kortenberg et Herent.

L'Etat Belge et la SNCB ont signé une convention dite "Fonds TGV" au profit des communes traversées par le TGV.

Cette convention prévoit que la SNCB effectuera, à ses frais, tous les travaux nécessaires:

- * au rétablissement des voiries communales (4.711 millions);
- * au rétablissement de l'accessibilité aux terrains agricoles (145 millions, somme qui équivaut au montant des travaux que les communes devraient payer dans le cadre d'un remembrement des zones agricoles le long de la ligne);
- * au déplacement des conduites et câbles des communes (341 millions).

En outre, elle prévoit plus de 5,5 milliards de francs pour les mesures de protection de l'environnement et 1 milliard pour des travaux de rénovation urbaine et rurale liés au passage du TGV.

La convention "Fonds TGV" permet aux communes de mieux se rendre compte des travaux liés à la construction du TGV.

Les propositions faites par la SNCB peuvent être amendées par les communes dans la mesure où les contrepropositions restent dans le cadre financier déterminé. Sur le tronçon frontière française - Tubize, sept communes ont reçu en 1991 les propositions de la SNCB et les sept autres les ont reçues ou vont les recevoir avant le 15 mars 1992.

Trois communes ont marqué leur accord moyennant des modifications ou compléments acceptés par la SNCB, à savoir Rumes, Tournai et Brunehaut. Les communes d'Antoing et Peruwelz ont également examiné les dossiers. Leurs contrepropositions sont en discussion avec la SNCB. Les autres communes - Leuze en Hainaut, Beloeil, Ath, Chièvres, Brugelette, Silly, Enghien, Rebecq et Tubize - examinent ou vont examiner les dossiers.

La modification des plans de secteur et l'accord des autorités communales sont indispensables à la SNCB pour préparer les dossiers de permis de bâtir ainsi que les plans d'expropriation.

Dans la perspective de la mise en service du tunnel sous la Manche, Bruxelles-Midi se prépare à devenir une gare TGV digne de la capitale de l'Europe; l'Arrêté Royal d'Utilité Publique a permis la mise en route de la procédure pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement de la gare afin de recevoir les trains Transmanche fin 93 et les TGV PBKAF (Paris - Bruxelles - Cologne-Francfort/Amsterdam) en 96.

A Forest, les travaux préparatoires à la construction d'un atelier d'entretien ont commencé début 92.

MATERIEL

Le matériel roulant

Au cours de l'année 1991, la SNCB a mis en service 17 automotrices électriques doubles et 71 wagons trémies pour le transport de ballast.

Au 31 décembre 91, l'ensemble du parc se répartissait comme suit:

- * 380 locomotives électriques
- * 287 locomotives diesel de ligne
- * 332 locomotives diesel de manoeuvre
- * 659 automotrices électriques (615 doubles et 44 quadruples)
- * 1.777 voitures à voyageurs (dont 317 pour le service international)
- * 26.749 wagons commerciaux.

Par ailleurs 140 voitures intermédiaires destinées à accroître la capacité de transport des automotrices "Break" sont actuellement en cours de construction de même que les rames TGV transmanche.

Les services centraux du département ont fait des études et établi des cahiers des charges pour de nouveaux wagons destinés au transport de véhicules automobiles et pour des locomotives, des automotrices et des voitures d'une nouvelle génération, qui devraient être commandées à court ou moyen terme.

Parmi les transformations de matériel effectuées dans nos ateliers, signalons:

- * le début des opérations de rénovation de 45 voitures couchettes;
- * l'aménagement d'une rame spéciale de grand confort pour la relation "Memling" Ostende-Cologne.

Les activités des ateliers

Avec 7.800 travailleurs, le département du Matériel est un gros employeur dans un domaine d'activités à caractère majoritairement industriel. Il assure, dans 6 ateliers "centraux" occupant 3.500 personnes, la maintenance à long terme et les grosses réparations du matériel roulant.

Les ateliers "de ligne", répartis sur l'ensemble du réseau et occupant 4.300 agents, assurent quant à eux la maintenance courante de ce matériel.

Les diverses mesures de restructuration des activités du département, entrées en application à partir de 1988, ont déjà permis un accroissement de plus de 30 % de la productivité dans ce secteur de la maintenance du matériel roulant.

D'autres études sont entamées en vue d'améliorer à nouveau les performances.

Divers travaux d'infrastructure nécessaires aux projets de restructuration du dépt M ont commencé ou se sont poursuivis en 1991.

- * à *Stockem*: les travaux de modernisation et d'adaptation permettant la reprise des activités de Latour pour fin mai 92.
- * à *Saint-Ghislain et Monceau*: travaux d'adaptation pour en arriver à la reprise des activités de Haine-Saint-Pierre fin mai 92.
- * à *Chatelet*: construction d'une plate-forme de nettoyage avec mise en service prévue pour fin juin 92.
- * à *Mons*: construction de 2 plates-formes de nettoyage avec mise en service en septembre 92.
- * à *Ronet*: construction d'un nouveau poste d'entretien avec car-wash et plate-forme de nettoyage.
- * à *Forest*: construction de 2 plates-formes de nettoyage avec mise en service pour septembre 92.
- * à *Bruxelles Petite-Ile*: construction d'un car-wash.
- * à *Ostende et Liers*: mise en service de la plate-forme de nettoyage.
- * à *Gand-Saint-Pierre*: mise en service du car-wash et travaux préparatoires pour la construction de plates-formes de nettoyage et de fosses de visite.
- * à *Anvers-Schijnpoort*: construction d'un nouveau poste d'entretien avec car-wash, plate-forme de nettoyage et poste de visite (mise en service fin 1992).
- * à *Merelbeke*: construction d'un nouvel atelier d'entretien pour wagons fin 92.
- * à *Courtrai*: construction d'une plate-forme de nettoyage.

Grande vitesse

Liaison Transmanche

L'année 91 a été entièrement consacrée aux études de détail et aux premières fabrications du matériel TGV commandé (4 rames de 400 m - 18 voitures pour la SNCB).

La sortie de la première rame de présérie est maintenant prévue pour la fin 92, avec un retard de quelques mois sur le planning initial, principalement à cause de difficultés actuellement maîtrisées dans l'étude du réseau informatique embarqué sur la rame.

Liaison Paris - Bruxelles - Cologne/Amsterdam

Les négociations sont actuellement en cours avec les 2 consortia ayant remis une offre (un consortium franco-belge-néerlandais, chef de file GEC Alsthom et un consortium allemand, chef de file Siemens) ; elles devraient être conclues en avril 92 de manière à ce que le matériel puisse être mis en service à partir de juillet 96, à l'ouverture de la 1ère ligne en Belgique, entre Paris et Bruxelles en empruntant les voies nouvelles et vers Cologne et Amsterdam en empruntant les lignes existantes.

L'atelier d'entretien du matériel TGV à Forest a été adjudé et les travaux préparatoires ont débuté le 3 février 92 ; la mise en service progressive de l'atelier est prévue mi-93 pour l'arrivée des premières rames Transmanche en Belgique.

PERSONNEL

Evolution du cadre

Au 1^{er} janvier 1982, année de l'arrêt des recrutements, le cadre comprenait 69.356 postes. Au 1^{er} janvier 1988 - début de la restructuration de l'entreprise - il était descendu à 51.883 postes, et il subit une nouvelle diminution de 5.000 unités en juillet de la même année pour être fixé à 47.000 postes. Depuis cette date, le cadre total a subi des adaptations successives pour se situer aujourd'hui à 45.501 postes.

Evolution des effectifs

Les effectifs ont évolué comme suit: 67.315 agents au 1^{er} janvier 1982; 51.642 agents au 1^{er} janvier 1988; et 44.235 agents au 1^{er} janvier 1992.

Les opérations de restructuration ont par ailleurs dégagé un Pool de quelque 5.000 agents disponibles au 1^{er} juillet 1988. Ce pool ne comprenait plus que 612 unités au 1^{er} janvier dernier.

L'évolution des effectifs rémunérés depuis le 1^{er} janvier 1988 est le résultat de divers facteurs:

- * les départs naturels;
- * les autres départs;
- * des recrutements.

Les départs naturels

Le nombre de départs naturels oscille actuellement entre 900 et 1.000 par an, et devrait rester à ce niveau pour les exercices ultérieurs jusque fin 1995.

Ils se sont chiffrés à 1.100 en 1988; 900 en 1989; 1.040 en 1990; et 930 en 1991.

Les autres départs

D'application entre le 22 décembre 1987 et le 1^{er} avril 1989 pour les agents âgés de 55 ans et plus (50 ans pour le personnel roulant), la *prépension* a été choisie par 2.598 agents.

D'application aux 1^{er} avril, 1^{er} août et 1^{er} décembre 1988 pour les agents ayant 60 ans d'âge et 30 ans de service, la *pension d'office* (art. 7) a donné lieu à 445 départs.

La *prépension conventionnelle pour les agents temporaires*, d'application pour les temporaires de plus de 50 ans d'âge, a concerné 140 agents.

Le *congé de disponibilité* est un congé de 1 an minimum et 2 ans maximum pour l'agent disponible ou inapte à ses fonctions normales, ou pour l'agent qui, par son départ, permet la réaffectation d'un agent Pool ou inapte.

Le *congé de préretraite* est quant à lui destiné aux agents de plus de 55 ans (50 ans pour le personnel roulant).

Au 15 janvier 1992, ces deux types de congé concernaient 165 agents.

Le nombre de départs pour *interruption de carrière* était de 616 au 15 janvier 1992.

Une trentaine d'agents ont jusqu'ici fait l'objet de *transferts de personnel temporaire à la Régie des Postes*. Un second mouvement du même genre est prévu en 1992 pour les temporaires et les agents émargeant au Pool de restructuration ou inaptes.

Les recrutements

Placée dans l'obligation d'assainir sa situation budgétaire, notamment par la réduction de sa masse salariale, la SNCB veut pourtant assurer la bonne marche du service, notamment dans des endroits névralgiques comme la zone portuaire d'Anvers et le noeud de Bruxelles. Dans ce but, elle entend recourir à du personnel de qualification élevée.

C'est pourquoi des recrutements extérieurs ont été opérés en 1990 et 1991. Ils ont permis d'engager:

- * 85 universitaires
- * 34 techniciens A2+
- * 382 agents pour la zone portuaire et 150 pour le noeud de Bruxelles. Il s'agit ici essentiellement de techniciens A2, d'agents du mouvement, de factage et d'exploitation, et de conducteurs de manoeuvre. Des agents de triage, des signaleurs et des poseurs de voie ont été recrutés spécialement pour Anvers.