

KPB – archief Archives PCB
eigendom / propriété HISPATK-PATHISC
beheer / gestion DACOB & CARCOB

DOOS 14
PB / BP 38

1.14.2

38

BP 38-1355

BP38-1955-01



SIÈGE SOCIAL

BRUXELLES, 2, rue de la Régence

Janvier 1955.

La conjoncture belge en 1954

Au seuil de l'année qui vient de s'achever, certaines faiblesses apparaissent dans l'économie belge. La situation était critique dans le secteur charbonnier. Les prix de gros étaient faibles. Le montant des exportations — à l'inverse du volume — ne se développait pas à un rythme suffisant par suite de la baisse importante des prix de nos principaux produits. Le chômage était considérable. La situation économique aux Etats-Unis causait des inquiétudes.

Pourtant, au cours de l'année 1954, une expansion générale s'est produite en Europe et a porté les volumes de la production et des échanges à des niveaux records. La Belgique a participé à ce mouvement. L'indice global de la production industrielle est à présent le plus élevé qui ait jamais été atteint. Les exportations se développent. Le chômage est en régression. La stabilité financière prévaut. Le revenu national, déjà relativement élevé, s'est encore développé.

Ces constatations d'ordre général ne s'étendent cependant pas à tous les secteurs de l'économie ; quelques industries se trouvent toujours en difficulté, d'autres manquent de dynamisme. Certaines entreprises n'ont pas accompli un effort suffisant d'adaptation aux conditions nouvelles et n'amélioreront leur sort qu'en modifiant radicalement leurs méthodes de production et de distribution.

Dans la plupart des pays européens, la reprise économique s'est manifestée tout d'abord dans les industries de biens de consommation. Un phénomène similaire a pu être observé en Belgique, bien que dans une mesure plus faible, au cours des premiers mois de 1954. Les ventes des produits textiles, des biens alimentaires et des produits divers (papier par exemple) se sont développées favorablement, ainsi que l'activité du commerce de détail et la consommation.

L'expansion dans le domaine des biens de production a eu lieu, comme à l'étranger, avec un certain retard. Contrairement toutefois à ce que l'on a pu observer ces derniers mois dans la plupart des autres pays, les progrès de la production des biens de consommation n'ont pas été inférieurs en Belgique à ceux de la production des biens d'investissement. Ce fait souligne que le marché intérieur s'est relativement élargi par rapport aux marchés extérieurs. Comparativement à 1953, le pourcentage de l'accroissement a été deux fois plus élevé pour la production que pour les exportations. La reprise économique a donc été essentiellement un phénomène intérieur et autonome. Elle s'est réalisée indépendamment de l'augmentation générale de l'activité économique des autres pays.

Production.

La production d'acier s'est relevée dès le printemps de 1954. A partir de mai, elle a dépassé régulièrement celle des mois correspondants de 1953. La moyenne mensuelle des trois derniers mois a été supérieure à celle de l'année 1951 qui constituait le maximum précédent. Le volume des exportations s'est également développé, quoique d'une manière moins sensible. Cependant, la rentabilité des entreprises sidérurgiques est demeurée à un niveau assez bas. En 1953, les prix avaient subi une forte pression à la baisse. Le fléchissement s'est poursuivi pendant le premier semestre de 1954. Malgré leur raffermissement récent, les réductions antérieures n'ont pas encore été entièrement récupérées.

L'année se termine dans ce secteur vital de l'économie sous des auspices favorables. Les prix à l'exportation ont été majorés. La demande est forte, aussi bien sur le marché intérieur qu'à l'exportation. Les délais de livraison se sont allongés.

L'incidence des rendements décroissants dans les charbonnages belges constitue depuis quelques années un problème structurel. Leur situation est demeurée difficile pendant la majeure partie de l'année 1954. Si aucun problème ne s'est posé pour les qualités domestiques, le marché des charbons industriels fut en revanche très faible. Des stocks importants s'accumulèrent; ils atteignirent environ 3 millions de tonnes au début de l'année et dépassèrent 4 millions de tonnes à la fin du mois de juin. Un niveau relativement élevé d'activité était indispensable pour maintenir des prix de revient raisonnables, ce qui empêcha une réduction sensible de l'extraction. L'effectif ouvrier diminua cependant et le chômage partiel se développa.

En fin d'année, la conjoncture plus favorable a déterminé une très nette amélioration. Un déstockage s'est produit dans toutes les qualités; le 31 décembre 1954, les stocks étaient tombés en dessous de 3 millions de tonnes. D'importantes expéditions ont eu lieu vers l'Allemagne, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la France. Le chômage partiel a pu être réduit.

Si le niveau de notre activité économique demeure élevé, on peut espérer que la situation des charbonnages s'assainira. A long terme, un problème subsiste cependant, comme dans la plupart des pays industrialisés: l'économie dans l'utilisation de la houille et son remplacement partiel par d'autres formes d'énergie. Deux questions se posent de façon urgente: les mines marginales et les prix élevés de notre charbon; le Gouvernement espère leur donner, dans un avenir prochain, une solution au moins partielle.

L'activité des fabrications métalliques a été supérieure à celle de l'année précédente. L'accroissement des ventes s'est concentré particulièrement sur le marché intérieur. Les montants des exportations ne se sont pas développés sensiblement, par suite de la faiblesse marquée des prix. Certains secteurs des fabrications métalliques sont actifs, en particulier la construction électrique.

Le volume de la production des industries chimiques a été satisfaisant cette année. De nets progrès ont été enregistrés dans le domaine des engrais azotés. L'industrie chimique éprouve cependant des difficultés, en raison des marges bénéficiaires étroites avec lesquelles elle travaille. Le prix élevé des combustibles en Belgique nous défavorise, dans une certaine mesure, par rapport à nos concurrents.

La production de l'industrie textile a été également supérieure à celle de l'année précédente. Les prix obtenus ont, par contre, été nettement insuffisants en raison d'une très sévère concurrence.

Le volume de la construction est demeuré très élevé, particulièrement dans le secteur privé. L'année a été favorable sur le marché intérieur pour nos producteurs de ciment mais ils ont éprouvé des difficultés sur les marchés extérieurs. Les productions locales de nos clients étrangers sont de plus en plus à même de satisfaire les besoins.

La production et les résultats obtenus dans l'industrie du papier, du verre à vitre et de la glacerie sont encourageants; mais des difficultés existent dans le secteur du verre creux et dans les carrières. En ce qui concerne l'industrie alimentaire, malgré des concessions importantes de prix, le volume des exportations est insuffisant.

Chômage.

Au début de l'année 1954, le nombre des chômeurs complets et partiels avait atteint le maximum d'après-guerre: respectivement 235.000 et 133.000 unités. L'importance du chômage était due au niveau modéré de l'activité économique et à un hiver exceptionnellement rigoureux. Elle avait également des causes plus lointaines; depuis 1951, l'expansion industrielle s'était presque arrêtée, tandis que continuaient les progrès de la productivité.

Une nette amélioration de la situation s'est produite au cours du second trimestre de 1954. La réduction de l'effectif total des chômeurs a été plus marquée que la baisse saisonnière normale. En juin, le chômage était inférieur à son niveau de la période correspondante de 1953. La situation s'est améliorée encore les mois suivants. Le chômage masculin atteint actuellement son niveau minimum depuis 1948; la légère augmentation survenue au cours des dernières semaines est de nature saisonnière.

Pourtant, la résorption du chômage n'est pas due à un accroissement sensible de l'emploi. Depuis le début de l'année, celui-ci s'est accru d'environ 0,5 p. c. seulement, abstraction faite des charbonnages. Les causes de la résorption du chômage sont le ralentissement de la demande d'emploi par les jeunes travailleurs, la mise au travail des chômeurs par les communes et une réglementation beaucoup plus rigoureuse en matière d'allocations et de recensement.

Le fait que l'emploi ne s'est pas sensiblement accru alors que la production industrielle s'est développée doit retenir l'attention: l'expansion de la production semble avoir été possible sans que le volume ni la durée du travail augmentent notablement.

Prix et salaires.

Les prix ont été caractérisés pendant toute l'année par une grande stabilité. Au cours du dernier trimestre, alors que la reprise économique s'est dessinée très nettement, ils sont, dans l'ensemble, demeurés immobiles. Seuls certains prix particulièrement sensibles se sont relevés pendant les dernières semaines.

Les prix de gros ont très légèrement baissé, comme ils le font d'ailleurs depuis le début de 1952. Si les prix industriels ont été stables, les prix agricoles ont, dans l'ensemble, un peu fléchi. L'agriculture n'a que peu participé à la reprise conjoncturelle qui a touché l'industrie.

Les prix de détail se sont accrues d'une manière insignifiante (418 en décembre 1953 et 423 en décembre 1954).

On observe depuis le début de l'année un mouvement modéré mais perceptible de hausse des salaires. A l'origine ce mouvement a porté principalement sur les salaires indirects (pensions, assurances, etc...). Ces derniers mois, il s'est également étendu aux salaires directs. Entre décembre 1953 et septembre 1954, l'accroissement du salaire moyen du célibataire a été de 2 p. c.; pendant la même période, le coût de la vie a augmenté de 1 p. c.

Cette hausse modérée est moins accentuée que celle que l'on a enregistrée dans certains pays étrangers où se manifestent des pressions inflatoires. Il faut espérer que cette stabilité des prix et des salaires pourra se maintenir, car elle nous permettrait de réduire les disparités existant encore entre nos coûts de production et ceux de nos concurrents.

Commerce extérieur.

Après une vive chute au début de l'année, les échanges se sont accrues en volume, aussi bien du côté des importations que de celui des exportations. L'augmentation a été plus élevée pour les importations, phénomène normal en Belgique au cours d'une reprise

industrielle. Le montant des échanges n'a dépassé toutefois que légèrement celui de l'année précédente par suite de la baisse importante des valeurs unitaires moyennes à l'exportation et à l'importation.

Ainsi qu'elle le fit pendant toute l'année 1953, la *balance commerciale* de la Belgique a accusé, pendant les dix premiers mois de 1954, un déficit. Les termes d'échanges exceptionnellement favorables dont notre pays a joui ces dernières années se sont détériorés. La faiblesse de nos prix à l'exportation, et spécialement de ceux de nos produits finis, en est le motif. Les termes d'échanges ne dépassent plus que légèrement leur niveau d'avant-guerre. A cet égard, notre situation est cependant encore plus favorable que celle de la plupart des autres pays européens.

Toutefois la situation de la balance des paiements n'a pas posé de problème. Le déficit dollar de notre pays est pratiquement négligeable. Nos réserves de change sont importantes. Un signe de notre équilibre au point de vue international peut être trouvé sur le marché libre des devises. Au cours des derniers mois, le dollar et le franc suisse ont été traités à Bruxelles très près de la parité. Les importateurs jouissent actuellement en Belgique de la liberté complète d'importation, sans distinction d'origine même pour la zone dollar. Des progrès rapides ont été faits sur la voie de la libération des mouvements de capitaux.

Au mois de novembre, le déficit commercial a fait place à un boni de plus de 260 millions de francs, et l'on peut escompter une amélioration de notre balance commerciale.

Situation financière et monétaire.

L'année 1954 a été caractérisée par une grande stabilité monétaire et financière. Le volume monétaire et celui du crédit se sont développés au courant de l'année, mais l'augmentation a été très modérée si l'on tient compte de l'accroissement sensible des transactions. Le crédit a été aisé au cours de l'année 1954. Les demandes du secteur privé ont été facilement satisfaites.

Les autorités ont poursuivi leur politique de réduction des taux d'intérêt. Le taux d'escompte officiel qui avait été abaissé au cours du second semestre de l'année précédente a été maintenu à 2,75 p. c. L'Etat s'est efforcé de réduire les taux de ses emprunts et les rendements nets à l'émission ont fléchi. Le succès rencontré par cette politique est exprimé par la baisse continue des taux de capitalisation des certificats de Trésorerie. Les taux d'intérêt sont toutefois encore élevés en Belgique, par rapport à ceux des autres pays ; pourtant il n'est pas douteux qu'une nouvelle et substantielle réduction de ceux-ci serait difficile. Leur abaissement est contrecarré par la reprise de l'activité économique. Les taux de capitalisation des certificats de Trésorerie, dont les mouvements sont assez sensibles, se sont relevés au cours des derniers mois.

Les cotations boursières ont fortement augmenté pendant cette année. L'indice du cours des actions s'est accru d'environ 25 p. c. depuis fin 1953. Bien que la hausse ait été relativement moins importante chez nous que sur les autres marchés, les cours se sont repliés au début d'octobre. La reprise qui a eu lieu ces dernières semaines a entièrement compensé ce recul.

Le recours des autorités publiques à l'emprunt fut très important en 1954. Celles-ci ont fait appel au marché pour un montant brut d'approximativement 38 milliards de francs contre 20 milliards en 1953. Environ un tiers de ce montant constitue des remboursements et des consolidations. Les émissions de sociétés belges ont été nettement plus élevées que celles de l'année précédente mais les fonds recueillis demeurent peu importants.

Dans l'ensemble, l'année aura été meilleure qu'on l'espérait à son début. L'amélioration n'a cependant pas couvert tous les secteurs ; certains de ceux-ci stagnent. Ces situations difficiles ne sont pas toujours de nature conjoncturelle. De nombreuses industries devraient appliquer des méthodes de production et de distribution plus conformes aux exigences actuelles. De nouvelles techniques devraient être introduites. Le développement de la production et de l'exportation de produits plus évolués devrait être intensifié. Un effort plus vigoureux d'expansion des ventes sur les marchés extérieurs devrait être réalisé. La qualité des produits, leur nouveauté, leur adaptation aux besoins des consommateurs constituent des facteurs essentiels de succès commercial. L'accroissement des exportations ne peut être uniquement assuré par des efforts portant sur les prix.

Les marges bénéficiaires sont devenues insuffisantes dans de nombreuses branches pour assurer l'entretien et la modernisation de l'outillage. Il est peu probable que des hausses importantes de prix se produiront en 1955. La conjoncture demeurera vraisemblablement favorable, mais le développement des capacités de production dans les pays concurrents a fortement accru la sévérité de la lutte sur les marchés extérieurs. Aussi le maintien et le développement de notre niveau de vie ne seront-ils assurés que par un effort important de productivité.

L'évolution des exportations belges

La faiblesse relative de notre expansion économique a déjà suscité des appréhensions. La Belgique est, en effet, l'un des pays européens dont la production industrielle et les exportations se sont le moins développées par rapport à l'avant-guerre. C'est également l'un de ceux dans lesquels la part des exportations est la plus élevée par rapport à la production. Le développement de nos ventes sur les marchés étrangers est une déterminante essentielle de notre revenu national.

Cet article examine, sur la base des statistiques des dernières années, l'évolution de la demande étrangère pour les produits que nous exportons ainsi que celle de nos prix par rapport à ceux de nos principaux concurrents. Comme toute étude de nature statistique, il ne prend pas en considération l'effort d'expansion commerciale. Les succès atteints en particulier par l'Allemagne et les Pays-Bas ne peuvent être entièrement expliqués par les facteurs qui sont analysés ici.

La première phase.

La Belgique a connu un redressement rapide au lendemain de la guerre. Dès 1948, elle occupait une position largement créditrice vis-à-vis de la plupart des pays européens ; le franc belge était considéré comme une monnaie dure. Nos exportations s'étaient rapidement développées et, en 1948, nous occupions une situation enviable. Par rapport à l'avant-guerre, seules la Grande-Bretagne, la Suède et la Suisse avaient, sur les marchés étrangers, accompli des progrès plus rapides que les nôtres.

Le surplus de notre balance des paiements n'était cependant pas dû au développement du volume de nos exportations. Ce dernier, en effet, était encore inférieur à son niveau de 1938. La Belgique était à ce moment le pays européen dont les termes d'échange s'étaient le plus améliorés par rapport à l'avant-guerre. Comme nous payions nos importations aux mêmes prix que nos voisins, la différence tenait essentiellement à ce que nous vendions nos exportations plus cher. Les valeurs unitaires moyennes de nos ventes à l'étranger (exprimées en dollars) avaient en effet plus augmenté par rapport à l'avant-guerre que celles de la plupart de nos concurrents.

Ces comparaisons statistiques entre 1938 et 1948 sont évidemment aléatoires dans la mesure où la composition des échanges s'est modifiée. Cette réserve ne paraît cependant pas d'une importance capitale pour la Belgique car la structure de notre commerce n'a pas fondamentalement varié. Elle peut être plus importante pour des pays dont les productions nouvelles se sont développées dans une mesure considérable.

La situation privilégiée de la Belgique au cours des années qui suivirent la fin des hostilités s'explique par les habitudes commerciales de nos industriels : en face d'un marché désireux d'acquiescer tout ce qui était disponible, ils laissèrent jouer les mécanismes des prix et réussirent à maintenir des délais de livraison relativement courts en servant par priorité les acheteurs offrant les meilleures conditions. Cela se vérifia en particulier pour les aciers qui représentaient une proportion substantielle de nos ventes à l'étranger et pour lesquels l'indice des valeurs unitaires se situait notablement plus haut que ceux des autres produits exportés.

Récession et dévaluations de 1949.

Cette situation favorable fut toutefois de courte durée et dès 1949, une concurrence plus aiguë vint à jouer. La demande sur les marchés étrangers augmentait encore, mais au fur et à mesure que nos concurrents accroissaient leurs possibilités d'exportation, nos prix apparaissaient sur-évalués. Les différences de prix furent encore accentuées par les dévaluations de 1949, dont le taux fut moins élevé en Belgique que dans la plupart des autres pays européens. L'acier connaissait une période de mévente qui faisait tomber ses prix au niveau le plus bas atteint depuis la guerre.

Dans ces conditions, les valeurs unitaires moyennes de l'ensemble de nos exportations baissèrent sensiblement de 1949 à 1950. Ce mouvement fut toutefois causé uniquement par la chute des prix des produits demi-finis (particulièrement ceux de la sidérurgie). Dans le secteur des produits finis, la hausse des prix neutralisa la baisse de notre taux de change par rapport au dollar.

Les autres pays européens profitèrent des dévaluations pour rendre leurs exportations plus compétitives. De 1949 à 1950, la Grande-Bretagne réduisit ses prix en dollars de 35 p. c., les Pays-Bas de 38 p. c. et la France de 27 p. c. Ainsi que le montre le tableau ci-après, l'expansion du volume de nos exportations fut nettement plus faible que celle réalisée par nos concurrents (à l'exception de la Suisse). Aussi, en 1950, la Belgique avait-elle perdu la place enviable qu'elle occupait en 1948 et se trouvait-elle en dernière position avec l'Allemagne qui n'avait pas encore retrouvé son volume d'exportation d'avant-guerre. Les progrès spectaculaires accomplis par la France et les Pays-Bas leur avaient permis de combler leur retard et même de nous dépasser. Grâce à la forte dévaluation de sa monnaie, la Grande-Bretagne avait réalisé de nouveaux progrès : sa capacité industrielle et sa main-d'œuvre étaient entièrement employées.

Volume des exportations en 1950 (*)		
	1948 = 100	1938 = 100
France	200	160
Grande-Bretagne	127	160
Suisse	112	143
Pays-Bas	202	131
Italie	143	128
Belgique	117	112
Allemagne	—	82

(*) Source : O.E.C.E., sauf pour la Belgique où les indices de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de l'Université de Louvain ont été utilisés.

Il est donc inexact de dire que la position de la Belgique s'est affaiblie sur les marchés étrangers à partir de 1950. C'est entre 1948 et 1950 que l'expansion de nos exportations fut particulièrement faible.

Le boom de Corée.

Les événements de 1950 provoquèrent un retournement complet du marché. A partir de la fin de cette année, la concurrence sur les marchés internationaux cessa de s'exercer sur les prix. De 1950 à 1951, l'indice des valeurs unitaires des exportations belges monta de 37 p. c. ; la hausse atteignit 50 p. c. entre juin 1950 et la fin de 1951 (chiffres extrêmes).

Cette hausse fut plus importante que celle enregistrée dans les pays étrangers. Il faut cependant tenir compte de la place prépondérante de nos exportations sidérurgiques et du niveau particulièrement bas auquel s'établissaient les prix de l'acier au milieu de 1950. Entre 1950 et 1951, nos demi-produits enregistrèrent une hausse de 55 p. c. qui influença d'une manière très importante l'indice global. Nos produits finis virent leur valeur unitaire augmenter de 10 p. c. seulement. Cette hausse ne fut pas plus considérable que celle qui eut lieu dans ce secteur dans les pays voisins.

L'accroissement du volume des exportations fut particulièrement marqué en Belgique, en Italie et en Suisse, trois pays dont la capacité industrielle n'était pas pleinement utilisée en 1950. Il fut également très prononcé en Allemagne et aux Pays-Bas où l'expansion industrielle se poursuivait à un rythme rapide.

Les trois dernières années.

Le retournement de la conjoncture en 1951 vit la fin de la période d'expansion rapide de la demande étrangère. L'économie européenne connut une stagnation prolongée en 1952 et 1953. La reprise qui se précisa à la fin de 1953 coïncida avec le début d'une récession aux Etats-Unis. Ce n'est qu'à partir de 1954 qu'une amélioration sensible se dessina réellement dans la conjoncture mondiale.

La Belgique a été particulièrement touchée par ces événements et le montant total de nos exportations a diminué de façon continue de 1951 à 1953 pour se stabiliser en 1954. Notre pays a été l'un des seuls à ne pas avoir accru la valeur de ses exportations de 1953 à 1954. Cet état de chose a parfois conduit à mettre en doute la capacité de notre économie à soutenir la concurrence étrangère.

Une analyse plus précise des données statistiques suscite toutefois des conclusions rassurantes. Le tableau ci-après fait ressortir que la Belgique a pu défendre sa place sur les marchés internationaux, au cours des dernières années.

Volume et valeurs unitaires des exportations
(neuf premiers mois de 1954)

	1951 = 100		1950 = 100	
	Volume	Valeur unitaire	Volume	Valeur unitaire
Allemagne	147	98	211	119
Pays-Bas	136	86 (2)	162	102 (2)
Suisse	109	97	130	107
Belgique	108 (1)	76 (1)	128 (1)	105 (1)
France	102	97	120	113
Grande-Bretagne	102	101	103	118
Italie	97	96 (2)	112	116 (2)

(1) Le nouvel indice de Louvain a été lié à l'ancien pour permettre la comparaison.
(2) six mois.

Le volume de nos exportations a augmenté de 8 p. c. de 1951 à 1954 (neuf premiers mois). Cet accroissement se compare assez favorablement aux résultats obtenus par la plupart des autres pays européens. Seules l'Allemagne et la Hollande ont progressé à un rythme supérieur. Ainsi qu'il a été signalé plus haut, l'expansion de ces deux pays a des causes dont la nature déborde le cadre de notre étude.

L'examen des indices fait apparaître le fléchissement des prix belges à l'exportation depuis 1951. Ce dernier explique à la fois la baisse de la valeur totale de nos exportations et le rétrécissement des marges bénéficiaires dont souffre notre industrie. Il est certain que nos entreprises ont obtenu une expansion du volume de leurs ventes grâce à des réductions de prix qu'aucun de leurs concurrents n'ont consenties. Il est vrai aussi qu'en 1951, les valeurs unitaires des exportations belges étaient très élevées, en raison spécialement du niveau des prix de vente des aciers sur les marchés d'outre-mer.

Afin de faire ressortir l'évolution depuis 1950, la comparaison a également été établie sur la base de cette année. Les résultats ainsi obtenus ne sont pas sensiblement différents. La Belgique conserve une place satisfaisante au point de vue de l'expansion du volume et est aussi, avec les Pays-Bas, le pays dont les prix ont le moins augmenté depuis 1950.

Cette comparaison de prix apparaît, cette fois, faussée, dans l'autre sens. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'en 1950, les prix de l'acier furent particulièrement faibles et la hausse de 4 p. c. de l'indice total fut le résultat de mouvements contradictoires. D'une part, nos demi-produits — dont les prix sont dominés par ceux des produits sidérurgiques — augmentèrent de 16 p. c. de 1950 à 1954, reflétant la stabilisation des prix de l'acier depuis l'ouverture du marché commun. D'autre part, nos produits finis baissèrent de 8 p. c., au cours de la même période, pendant que ceux de nos voisins augmentaient.

Ces phénomènes expriment essentiellement la surévaluation de nos prix en 1950, particulièrement marquée vis-à-vis des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne — qui avaient dévalué leur monnaie de 30 p. c. — et vis-à-vis de l'Allemagne, dont les salaires étaient spécialement bas. Il est clair que nos exportateurs ont perdu, de 1948 à 1950, un terrain considérable à l'égard de leurs concurrents. Depuis lors, ils ont réussi malgré une situation souvent difficile sur les marchés d'outre-mer et une structure de coûts fréquemment plus élevée que celle de leurs voisins, à maintenir leur place et à prendre leur part des possibilités d'expansion qui se sont présentées. Ce mouvement continue. Au cours des dix premiers mois de 1954, le volume de nos exportations a augmenté de près de 5 p. c. par rapport à la même période de 1953. Ce résultat a été atteint au moyen de sacrifices sur nos marges bénéficiaires. En ce qui concerne les prix, il semble qu'à présent, une disparité sérieuse n'existe plus qu'à l'égard des Pays-Bas dont les prix n'ont guère haussé depuis 1950 malgré leur bas niveau à cette époque.

Il semble aussi que l'on puisse raisonnablement escompter, en raison de l'expansion économique que le monde connaît en fin d'année et de la tendance généralisée au raffermissement des prix, un arrêt du mouvement de baisse dans les prix à l'exportation. Cela permettrait à nos entreprises de récolter le bénéfice des sacrifices consentis. Ayant rétabli leur position concurrentielle nos exportateurs paraissent être maintenant en mesure de prendre part au développement des échanges que pourrait connaître l'année 1955.

Jusqu'à présent, nos acheteurs étrangers ont seuls bénéficié des accroissements de productivité réalisés par nos industriels. On peut espérer qu'avec l'arrêt du mouvement de baisse de nos prix de vente, les progrès de la productivité vont permettre la reconstitution des marges bénéficiaires et l'amélioration de la rentabilité de nos entreprises exportatrices.

Remarquons en terminant que les conclusions auxquelles une étude de ce genre peut conduire doivent être formulées avec prudence. L'examen est basé sur des indices globaux et ces derniers ne peuvent faire apparaître les différences qui existent au sein de chacun des secteurs de l'économie. La réalité concrète, que ne peuvent faire entièrement ressortir les données statistiques utilisées, est plus complexe. Les comparaisons internationales, toujours délicates, exigent encore une plus grande réserve dans les jugements.

Le volume de nos exportations a augmenté de 8 p. c. de 1951 à 1954 (neuf premiers mois). Cet accroissement se compare assez favorablement aux résultats obtenus par la plupart des autres pays européens. Seules l'Allemagne et la Hollande ont progressé à un rythme supérieur. Ainsi qu'il a été signalé plus haut, l'expansion de ces deux pays a des causes dont la nature dépasse le cadre de notre étude.

Od Beelen

BILAN DU GOUVERNEMENT VAN ACKER DEPUIS SA CONSTITUTION.

Mesures positives.

I. Revenus des travailleurs.

- Lois améliorant les pensions des ouvriers, instituant les pensions pour travailleurs indépendants.
- Relèvement des pensions pour les Services Publics.
- Augmentation des allocations en faveur de certains bénéficiaires d'indemnités d'accident de travail ou de maladie professionnelle.
- Suppression de la taxe sur les femmes mariées travailleuses.

II. Politique de l'emploi.

- Depuis mai 1954, le nombre de chômeurs remis au travail par les communes s'élève à 21.800 unités en janvier 1955.
Les autres chômeurs remis au travail dans l'industrie grâce à l'amélioration conjoncturelle de la situation économique, leur chiffre s'élève à 15.000 en un an.

III. Pour les cultivateurs.

- Réduction des barèmes fiscaux sur les revenus agricoles à l'hectare.

IV. Politique militaire.

- Introduction du service militaire de 18 mois.
Par contre, l'armée de métier a continué à se développer depuis.

V. Politique scolaire.

- Vote et début d'application de la loi Collard.

Mesures négatives.

I. Revenus des travailleurs.

1°/ Prix et salaires.

- En automne 1954, manipulation de l'index afin d'éviter des hausses conventionnelles de salaires et de traitements des fonctionnaires.
- Augmentation de la taxe de transmission, avec comme conséquence (partielle peut-être) des prix.
- Acceptation des augmentations de toute une série de produits première nécessité : charbon domestique, viande, lait, etc...

2°/ Pensions.

- Pension des employés (revision législation inchangée).
- Pension des Services Publics (réforme projetée non réalisée).

3°/ Allocations familiales.

- Suppression allocation de la mère au foyer (400 millions de perte globale pour 263.000 familles). Rétablissement pour trois mois au frais du patronat.

4°/ Allocations de chômage.

- Aucune augmentation des allocations. Maintien des trois zones d'allocation.

5°/ Assurance-Maladie.

- L'arrêté royal du 14 décembre 1954 n'accorde aucun avantage nouveau aux assurés. Il ne leur apporte que des inconvénients, étant donné que les conditions d'octroi des allocations sont rendues plus difficiles grâce à un système de contrôle compliqué.

II. Politique de l'emploi.

- Réduction sensible du nombre de bureaux de paiement de chômage, ce qui forcera de nombreux chômeurs à des déplacements, réduira le taux de leurs allocations à cause des déplacements, amènera peut-être certains chômeurs à abandonner l'allocation.
- Faible reprise des chômeurs dans l'industrie (15.000 en un an). Une des causes : l'augmentation de la productivité prônée et soutenue par le gouvernement.
- En exonérant les industriels de 3 milliards d'impôts en 5 ans, le gouvernement déclare qu'il vise à augmenter les investissements productifs et à assurer l'emploi (loi Liebaert du 1.7.54). En fait, le patronat n'est tenu à aucune condition concernant l'emploi pour obtenir l'octroi des exonérations.

III. Pour les cultivateurs.

- Fixation du prix du froment 1955, défavorable aux petits cultivateurs.

IV. Politique financière envers le patronat.

- Loi Liebaert du 1.7.54 se traduit par des exonérations fiscales atteignant 3 milliard en 5 ans (voir justification et conditions plus haut).
- * Allocations de crédits de l'ordre de 1.600 millions pour investissements nouveaux.
- Lois sur les fusions et absorptions de sociétés accorderont également des exonérations importantes au moment même où de nombreuses fusions sont envisagées.

- Accord passé avec les banques en automne 1954 se traduit par une diminution de 50 millions environ dans les ~~entrées~~ entrées de l'Etat.
- Accord sur la baisse des charbons industriels, alors que parallèlement le gouvernement laissait augmenter le prix des charbons domestiques.

V. Pour la politique patronale des salaires, productivité, semaine de 5 jours.

La position prise par le gouvernement au cours de la petite C.N.T., Protocole de productivité, envers les grèves, démontre à suffisance qu'il apporte son appui à la politique patronale.

VI. Politique militaire.

- Augmentation du Budget de la D.N.

VII. Politique étrangère.

- Application intégrale des engagements envers l'O.T.A.N. et le Traité de Bruxelles.
-

BP 38-1955-02

Ed. Ozden
Aux membres du Bureau Politique .

NOTE COMPLEMENTAIRE A CELLE DU 14.2.1955

(Quelques chiffres à titre de renseignements . -)

Si nous voulons déclarer des salaires de 4.550 - à la S.S. (taux pour bénéficier des indemnités maxima), cela nous coûtera:

- a) 3.036 frs (17,25 % cotisation patronale) à condition que nous retenons 44 frs de plus (8 % cotisation employés) des salaires .
- b) 4.454 frs - si le Centre prenait tout à sa charge, pour éviter de diminuer encore les salaires .
- c) Dans le dernier cas, quelques centaines de frs s'y ajouteraient encore pour les taxes qu'on aurait à payer en plus .
- d) Nous avons actuellement :
12 militants politiques, non membres du C.C. qui sont dans le cadre permanent .
23 membres du C.C. (parlementaires compris)

Ces indications sont données pour permettre aux membres du Bureau Politique, de calculer une éventuelle augmentation de salaire.

Il y avait proposition de 300 frs pour les non membres du C.C.

e) Cotisations :

La moyenne des mois de juin / novembre 1954, pour les cotisations, était la suivante :

7.400	à 5 fr	{	Recette totale : 129.108 frs	
5.644	à 10 "		Centre :	48.254
856	à 20 "		Féd:	67.812
235	à 50 "		Sect:	13.042
80	à 100 "			

14.215

- La deuxième partie de l'année (même en excluant décembre) n'est certainement pas la plus favorable (mois de congés, etc..)

- Pour arriver à une recette de 100.000 frs pour le Centre avec la répartition des pourcentages - 70/20/10 - et de nouveaux taux de cotisation, il faut réaliser ce qui suit:

- 1) augmenter le nombre de cotisants,
de 5 , à 10 frs , de 20 %
- 2) ceux de 10 à 15 frs , de 10 %
- 3) faire passer de 20 à 25 frs - 250
" " " 20 à 30 frs - 150
- 4) les cotisants de 50 et 100 frs, restant les mêmes .

Ceci nous donnerait les résultats suivants:

456	x	20	=	¢	9.120
250	x	25	=		6.250
150	x	30	=		4.500
235	x	50	=		11.750
80	x	100	=		8.000
560	x	15	=		8.400
6530	x	10	=		65.300
5920	x	5	=		29.600
<hr/>					<hr/>
14.181					142.920

$$142.920 \text{ fr.} : 70 \% = \underline{\underline{100.044 \text{ frs.}}}$$

BP 38-1955-03

Cd. Becken

Bruxelles, le 7 mars 1955

AUX MEMBRES DU BUREAU POLITIQUE

Chers Camarades,

La première réunion du bureau d'études a eu lieu le 3 crt.

- 1) Huit camarades font partie du bureau d'études. Nous tâcherons de mettre d'autres camarades au travail.

Le bureau d'études travaillera en collaboration avec un groupe de Liège. La liaison sera faite par Vuidar.

- 2) Voici où nous en sommes avec les tâches qui nous ont été proposées par le B.P. :

a) Monographies

/sur diverses régions

Nous pensons procéder de la façon suivante : monographies succinctes (15 à 20 pages) sur principales industries du pays / - / premières à établir par Joye, nous parviendront respectivement fin du mois et mi-avril.

Monographies des principales usines.

Pour le 20 crt. Vuidar nous fera parvenir un schéma - type de monographie-usine basée sur un ouvrage très fouillé de la F.G.T.B.

- b) Electricité - Distribution et production.
Une première étude sera faite par Vuidar - Promise pour le 15/4.
- c) Concentration capitaliste.
Une première étude sera faite par Joye - Promise pour le 15/4.
- d) Situation dans le secteur de la construction de matériel roulant. Travail confié à Jeanne Montfort.
- e) Contrôle de la gestion.
Travail confié à Lalmand.
- f) Subsidés totaux accordés aux Charbonnages depuis libération.
Une demande parlementaire a été introduite.
- g) Relevé des commandes off-shore obtenues par la Belgique au cours des exercices 1953-1954.
Une demande parlementaire a été introduite.
- h) Bénéfices totaux réalisés par les charbonnages depuis 1945; estimation valeur capital investi dans les mines.
Nous espérons obtenir incessamment ces renseignements.

- i) Le problème qui pose un éventuel renoncement à l'électrification du réseau ferroviaire - les motrices électriques étant remplacées par des moteurs Diesel - sera étudié par l'équipe liégeoise.

Premier rapport promis pour fin mars.

- k) Les camarades K. et M. élaboreront :
mensuellement un bref rapport, l'un sur l'évolution de la situation économique en Belgique, l'autre sur l'évolution économique dans le monde capitaliste;

semestriellement des rapports plus développés sur le même sujet.

- 3) Selon les problèmes qui se posent, nous travaillerons individuellement ou par équipe.

Certains membres du Bureau d'Etudes nous ont fait remarquer que le nombre important de problèmes à examiner, d'une part, et les effectifs très réduits dont nous disposons, d'autre part, influenceront défavorablement la qualité de nos travaux. Ces cdes préconisaient de s'en tenir à l'étude d'un ou deux problèmes au maximum et de la pousser à fond, afin de fournir un travail scientifique de qualité. Nous nous sommes mis d'accord sur une solution intermédiaire:

chaque fois qu'il s'agira d'un problème important, le Bureau d'Etudes fournira, dans le délai le plus bref possible, une première étude succincte. Celle-ci sera communiquée au B.P. et aux membres du Bureau d'Etudes.

Le travail sera éventuellement poursuivi après avis du B.P.

- 4) En ce qui concerne la publicité à donner aux travaux du Bureau d'Etudes, celui-ci propose de publier mensuellement soit dans "Communisme" soit dans un Bulletin polycopié :

- a) tout ou partie des études terminées
- b) les rapports succincts sur la situation économique.

Au cas où le B.P. serait d'accord avec la publication de ce matériel, nous aimerions connaître son avis au sujet de la diffusion du dit matériel.

- 5) Nous prévoyons, pour la deuxième quinzaine d'avril, une nouvelle réunion du Bureau d'Etudes au cours de laquelle nous procéderons à un nouvel examen du fonctionnement du Bureau sur base de l'expérience acquise.

Fraternellement,

E. Lalmand.

14.3.1955

E. Lalmand aux Membres du B.P.

Le total des commandes off shore / Europe s'est
élevé de 1951 à fin juin 1954 à 3,2 milliards de \$ (2.5
directs - 0.7 indirects) dont 191 millions (principale-
ment des munitions) placés en Belgique.

Commandes placées 2.560 millions \$

dont 142 en Belgique

Livraisons effectuées 617 millions dont

13.4 pour la Belgique.

Paielements effectués 672 millions dont

13.4 pour la Belgique.

7 milliards
en 3 ans

cam. E. Burnelle.

le 16 mars 1955 .

NOTE AUX CAMARADES DU BUREAU POLITIQUE .

Rapport de la Commission d'Etude
"Transport"

Frans VANDENBRANDEN
ROTH

Ordre du jour : répartition des tâches .

La première discussion se rapportait au partage du travail de la question du transport .

Le cam. Vandenbranden est d'avis que nous ne pouvons traiter toutes les questions du problème du Transport, et que nous devons nous borner à nous occuper des trois éléments principaux du moment:

- 1) Chemins de fer ± 75.000 ouvriers et employés.
- 2) Le problème du port - Anvers - Gand.
- 3) Canalisation de la Belgique, - Canalisation du Nord-Ouest Européen dans le cadre de l'intégration européenne.

Examiner ces trois problèmes du point de vue économique, politique et social .

Des conclusions seront tirées pour chacun de ces trois problèmes. En plus, des conclusions générales seront déposées .

Répartition du travail :

F. VANDENBRANDEN : - Introduction -
Importance du problème du
Transport en Belgique.
ROTH : - Problème soc:-politique -
économique.- Chemin de Fer .
VANDENBRANDEN : - Problème du Port .
VANDENBRANDEN - ROTH :- Canalisation .

La réunion est prévue dans le courant des 15 jours à venir .

VANDENBRANDEN .

PROBLEMES DE PORT et de TRANSPORT.

Introduction :

Par sa (position) situation géographique, et à la suite du développement de l'industrie - notre pays est devenu un des centres de transport le plus important de l'Europe Occidentale.

Dans ce puissant réseau de chemins de fer, rivières, canaux et routes - Anvers-port s'est développé en un centre de moyens de transport. Pour la Belgique Anvers-Port assure 85 % du total des transactions de marchandises. Bruxelles, Gand, Ostende et Zeebrugge - prennent les 15 % qui restent, avec Gand et Bruxelles comme les plus importants parmi ces ports pour navigation maritime. Pour se rendre compte de l'importance de ce problème du transport dans notre pays, il suffit de regarder à quel point le trafic du port d'Anvers s'est développé au cours de ces dernières 50 années, ce qui démontre en même temps clairement combien sont imposants les problèmes que ce développement a entraîné, dans le domaine du transport de marchandises par chemin de fer, routes, canaux et rivières.

Développement du trafic du port d'Anvers depuis 1900.

<u>Année:</u>	<u>Entrée et sortie des navires .</u>	<u>Tonnage :</u>
1900	5.244	8.100.000 tonnes
1913	7.056	18.800.000 "
1925	9.971	20.700.000 "
1951	11.425	29.300.000 "
1954	12.900	31.600.000 "

C'est un fait que le développement du trafic du port est allé de pair avec une extension ininterrompue et l'installation de nouvelles industries dans les environs du port, de même que le long des voies d'arrivage et de dérivation du port.

C'est ainsi que le long de l'Escaut se sont installés divers chantiers de construction navale tels que Cockerill, Boel et autres. Des chantiers de réparation de navires, des industries d'automontage, industries alimentaires - sont autant d'entreprises qui fournissent du travail à des dizaines de milliers d'ouvriers et employés. Le Port d'Anvers, également port de transit pour de vastes arrières-pays, est devenu en 50 ans un port mondial, où, à côté des 15.000 ouvriers du port, des dizaines de milliers d'ouvriers et d'employés sont utilisés dans les entreprises d'expéditions, de navigation maritime, de navigation intérieure, transport par routes, rivières-et-pilotes de rivières et dock, personnel communal, ponts et chaussées, - ceci forme seulement une subdivision de tout ce qui se rapporte au transport dans notre pays.

Des données exactes quant au nombre d'ouvriers (et ouvrières) et employés - mis au travail dans le domaine du transport, n'existent pas. Selon les renseignements qui semblent les plus proches de la réalité on peut estimer ce nombre à 285000, et même un peu au delà. Les ouvriers et employés du chemin de fer belge, représentent avec leur 75.000 unités, le groupe de main d'oeuvre le plus important utilisés dans le transport. Au cours de ces dernières années, se posent, dans le cadre de l'intégration européenne, divers problèmes très importants pour les ouvriers mis au travail dans le domaine du transport, problèmes économiques-politiques ainsi que des questions sociales qui en dérivent; dans ces problèmes, notre parti n'a pas, jusqu'à présent, pris de position, ou une position très vague et même parfois opposée aux intérêts des travailleurs. Le but de ce résumé d'étude consistera à éclairer les problèmes de sorte que le Parti puisse ~~prendre sa~~ position déterminer sa position du point de vue économique - politique et social, dans les domaines les plus importants tels que développement et modernisation du Port d'Anvers, celui de Gand et Liège, le problème du Delta, la canalisation et le problème du chemin de fer. Inutile de dire que nous ferions ainsi un pas en avant qui nous fournirait à l'avenir l'occasion de nous adresser à ces groupes importants de travailleurs, avec une plus grande chance de succès.

Port d'Anvers :

Signification politique, économique et sociale.

Pour parler au sens figuré, l'Escaut et avec lui, le port d'Anvers, dispose de la bonne ou de la mauvaise fortune de milliers d'industriels et de commerçants, mais en tout premier lieu de nombreuses dizaines et dizaines de milliers de personnes qui doivent vivre de leur travail. Si le blocus de l'Escaut par les Néerlandais en 1579, fut un coup très dur pour Anvers, ce le fut en tout premier lieu pour les quelques milliers d'ouvriers qui gagnaient leur vie en déchargeant et chargeant les navires et du transport des marchandises. Un semblable blocus signifierait aujourd'hui non seulement un désastre pour les centaines de milliers d'ouvriers et employés, mais tout le système économique de notre pays et de l'arrière-pays de Belgique, en serait très durement frappé. La signification politique et économique de l'Escaut et du Port d'Anvers dépasse au cours de ces derniers cent ans, le cadre local et même national. L'Escaut et le port d'Anvers sont devenus un problème international. Anvers et ses excellentes communications par chemin de fer, canaux, rivières et routes vers l'intérieur et l'arrière-pays, avec son issue vers la mer, par sa situation avantageuse sur le continent d'Europe-Occidentale, jouit non seulement de l'intérêt des industriels, des sociétés de navigation et de la population travailleuse, - Anvers occupe une place importante dans le cadre de l'intégration européenne, et comme base de la politique de guerre menée sous la direction des impérialistes américains. De ceci témoignent, non

seulement l'extension de l'outillage nécessaire pour amener ~~aux~~ à ~~que~~ quai les lourdes pièces telles que tanks et autre matériel de guerre (grues et appareils élévateurs, dont il devient de plus en plus difficile de démontrer le caractère spécial, étant donné que ces appareils sont utilisés également pour le déchargement et le chargement de marchandises de transaction normale,) mais surtout la construction de 44 abris atomiques et les nombreux dépôts militaires et entrepôts installés dans la province d'Anvers et reliés par un réseau spécial de communications : routes, chemins de fer - au port d'Anvers .

Il est clair qu'en tant que Parti, nous devons prendre une position concrète contre ces travaux évidents de préparation à la guerre, et apparents pour chacun .

Toutefois, par le fait du développement économique continu, et l'extension industrielle de notre pays et du port d'Anvers, se posent d'autres problèmes encore. Depuis des années on parle de la construction d'un 5^{ème} dock (et déjà se pose en perspective le problème de la construction d'un 6^{ème} dock) afin de disposer de plus d'embarcadères pour les navires de lignes maritimes (services fixes) et autres navires qui entrent moins régulièrement au port d'Anvers . Il y a des indices qui démontrent que - tandis que les ports de la mer du Nord - tels que Rotterdam, Hambourg et Brèmes ont augmenté leur trafic au cours de ces dernières années - Anvers est resté en stagnation, et est même en recul . Les 9 premiers mois de 1954 sont un indice fort clair qui doivent retenir notre attention. Rotterdam et Hambourg ont augmenté leur trafic pour cette même période, respectivement de 4 et 3 millions de tonnes, tandis qu'Anvers recule d'un demi million de tonnes . Le pire est que, dans le domaine de marchandises diverses - la plus grande force d'Anvers - nous avons perdu plus de 100.000 tonnes dans la même période .

Une première cause de ce phénomène - et à ce sujet les patrons de navigation, le conseil communal d'Anvers et diverses autres organisations de transport , sont d'accord - est le manque de place pour navires de mer . Déjà en 1950 - lorsque 9.687 navires de mer ont fait escale à Anvers, les gens appartenant au milieu du port ont insisté pour que l'on construise un 5^{ème} dock au port . Que cette nécessité est devenue encore plus urgente depuis lors est démontrée par l'augmentation rapide du nombre de navires de mer qui viennent à Anvers. Pour 1953 - 13.010 navires de mer . Lors de la discussion du budget de la ville pour 1955, divers conseillers communaux, ainsi que l'échevin P.S.C. Lebon, ont affirmé que en 1954, on a dû refuser des navires, à défaut de places d'amarrage en outre de cela il y a eu de nombreuses plaintes concernant le manque d'amarrage de lieux d'amarrage en eaux profondes . (développement de la flotte commerciale dans le monde) .

Pour Anvers, l'installation d'un cinquième dock est donc devenue d'une nécessité urgente ; le gouvernement Van Acker était d'ailleurs du même avis lors de sa visite à Anvers en février 1955 .

Entretiens le gouvernement a inscrit au budget 35 millions pour commencer les travaux du 5^{ème} dock au port, lequel coûtera plus ou moins 450 - 500 millions. En outre, les instances du port et le Conseil Communal d'Anvers ont insisté pour un meilleur équipement et outillage du complexe du port. Par une note adressée au gouvernement à la date du 26 Mars 1954, les propositions suivantes ont été faites :

- creuser d'urgence le 5^{ème} dock au port, - pour mémoire: 6^{ème} dock;
- achever l'équipement du 4^{ème} dock ;
- travaux d'électrification;
- (expropriation) travaux d'expropriation en vue de l'installation Sud (pétrole) - et port pétrolier Nord;
- achat de nouveaux dragues ;
- achat de deux aspirateurs de grains (graanzuigers)
- achat de pontons-grues de 5 et 10 tonnes;
- construction de nouveaux ponts;
- nouvelle caserne pour pompiers et ponton-grue de 200 tonnes pour un ensemble de 1 milliard 555 millions .

Nous également sommes d'avis que le Parti ne peut garder une position négative à l'égard du creusement de ces nouveaux dock et l'achat et le remplacement de ~~nouvel~~ outillage du port .

Certes, en poussant l'analyse politique on peut conclure que le creusement de nouveaux (dock au port) bassins, l'amélioration et l'achat d'un équipement technique pour le port, n'est pas souhaitable dans le cadre de la politique de guerre menée par les ~~américains~~ impérialistes américains et la docile soumission du gouvernement belge à l'égard de cette politique. Nous devons cependant nous rendre compte qu'une telle attitude n'est guère comprise par les travailleurs de notre pays, et, d'autre part, que ces travaux sont - en dehors de leur caractère politique - devenus d'une ~~une~~ nécessité économique qui ne sera niée par personne.

De plus, beaucoup de ces travaux ont été projetés depuis 25 à 30 ans, comme p. ex. le creusement du canal de Moerdijk comme une nécessité économique; à la suite de cela il est plus difficile de présenter à notre population, que le creusement du canal du Moerdijk se trouve dans le centre de la préparation à la guerre. Ce qui importe, à notre avis, c'est de suivre et de veiller à ce que l'élément humain et le développement social marchent de pair avec la modernisation et l'amélioration technique du domaine du port. Cela veut dire, p.ex. pour nos ouvriers du port, que le système d'équipes, en usage au port, devra être adapté à la modernisation des machines et appareils - élévateurs qui auront incontestablement pour conséquence une plus grande productivité et demandera de la part des travailleurs du port un travail à une cadence plus accélérée encore .

Cela signifie qu'il y aura lieu d'examiner et d'adapter la durée du travail, à cette nouvelle situation. En outre, ainsi que l'a déclaré De Keyser, président du syndicat Belge du Transport, - lors de son intervention au Conseil Communal d'Anvers,

qu'il est nécessaire que des mesures soient prises pour diminuer les milliers d'accidents de travail qui se produisent annuellement au port d'Anvers, en instaurant un contrôle sérieux des appareils par la ville, des appareils élévateurs, et en créant un comité de sécurité et de santé, avec de larges compétences. En plus de cela, il faut tendre à l'installation d'institutions sociales aux nouveaux bassins, et l'amélioration de ce qui existe déjà, tels que: salles d'attente, bains, premiers soins à accorder en cas d'accidents, eau potable etc... L'attention doit également être retenue par l'adaptation du salaire dans le cadre de la productivité accrue, pour tous les travailleurs du port.

Les données suivantes fournissent déjà une image claire de la productivité accrue au port d'Anvers :

années 1935 à 1937 .

transaction moyenne par an, en tonnage.	Nombre moyen d'ouvriers du port inscrits, y compris déchargeurs de charbon.	Chômage moyen par jour.
± 24.600.000 Tonnes	18.300	32 %
	nombre moyen de dockers mis au travail journalièrement.	ou 5.856

12.444

années 1951 à 1953 .

	(livrets bleus , y compris déchargeurs de charbon et veilleurs)	
28.600.000 tonnes	15.100	37 %
	nombre moyen de dockers mis au travail journalièrement .	
	9.513	5.587

Nous constatons donc que, pour les années 1951 à 1953, 2.931 ouvriers du port en moins, ont été mis au travail journalièrement que pour les années 1935 à 1937, alors que la transaction de marchandises par an, a augmenté de 4.300.000 tonnes. Il est vrai que nous devons tenir compte de certains changements dans la nature des marchandises, comme l'augmentation du tonnage en pétrole et minerais, où l'on utilise moins de main d'oeuvre, toutefois ceci n'est absolument pas en rapport avec l'augmentation du trafic. Il y a ensuite la diminution des travailleurs du port actifs, représentant environ un quart en moins en comparaison des années 1935 à 1937.

Que par suite de l'augmentation de la productivité, la cadence accélérée s'est encore développée pour nos ouvriers du port est prouvée par le tonnage obtenu en 1954, qui a dépassé les 31.600.000 tonnes, alors que, proportionnellement, le nombre moyen

de dockers mis au travail journellement, baissait encore .

La preuve de la cadence accélérée ne se trouve pas seulement dans les chiffres précités . Voyons ce qui dit M. Osterrieth, Président de la Chambre de Commerce d'Anvers , au cours d'un discours prononcé en décembre 1953 . " Je voudrais souligner un point que l'on passe par trop souvent sous silence lorsque l'on émet un jugement sur le port d'Anvers. Il s'agit ici de l'avantage que seul notre port/offre régulièrement (en Europe)

à la navigation: la possibilité de charger et de décharger à toute heure du jour ou de la nuit, jour de semaine ou jour férié, et ce à une cadence qui éveille l'admiration du monde entier . Preuve: les nombreux navires qui, malgré le salaire double du dimanche, profitent de cette facilité pour augmenter la rapidité de leur course. "

Il y a plus. A propos du salaire de nos ouvriers du port, M. Verhulst, président de la chambre industrielle a admis publiquement, que ce n'est pas le haut salaire des dockers qui joue un rôle dans les hauts prix de notre port .

Ainsi nous avons la confirmation de la part du patronat du port, de ce que nous avons déjà déclaré et écrit avant, que les salaires de nos dockers sont bien trop bas et qu'un système de surmenage , se pratique dans notre port .

Entretiens cette situation s'était développée à une telle proportion que nos ouvriers du port ont, à la suite de pourparlers sur un plan paritaire, ont obtenu une ~~augmentation~~ adaptation de salaire de 12 frs par jour, en mai dr. - pour tous les ports belges alors que le plafond de l'index a été changé pour prévenir des baisses de salaire . (indexgrens ?)

L'état du niveau du salaire, comparé aux années d'avant guerre, malgré l'adaptation des 12 frs par jour, reste à un pouvoir d'achat inférieur .

De ce qui précède ressort clairement que notre Parti ne doit pas toujours s'opposer ~~aux~~ à toute modernisation , mais qu'il y a lieu, lors d'éventuels problèmes de modernisation, de proposer l'adaptation de la main d'oeuvre, de même que de veiller à ce que le développement ^{socia} pour le travailleur marche de pair avec ces problèmes .

Dans ce domaine, les communistes ont pour tâche d'accorder leur entière attention à ces problèmes dans leurs syndicats de la F.G.T.B.

Si toutefois nous parlons de la modernisation des installations du port et le creusement de nouveaux bassins , notre attention doit en même temps être retenue par d'autres problèmes qui en découlent, comme p.ex. le financement de ce problème . Comme on le sait, le port d'Anvers constitue une communauté de la ville d'Anvers . Depuis 1946 il y a sans cesse déficit . Le total des pertes accumulées pour le port s'élevait, en 1953 , à 1.076.000.000 . 600.000.000 de cette perte sont provoqués par l'inactivité des années de guerre , le restant provient du fait de la non application des tarifs du port . = (het niet aanpassen) (adaptation ?)

Puisque chaque année un nouveau déficit vient s'ajouter, les charges du capital augmentent. Pour 1953 il y avait un déficit de 196.000.000 de frs. - Pour 1954, la perte était de 251.000.000 f. Et en 1955, ce dernier déficit sera encore dépassé.

Le Port d'Anvers se trouve donc devant un problème sérieux:

- a) le souci du développement et de l'outillage du port;
- b) endiguer et éliminer la charge de dettes et de déficit.

Pour ce qui concerne la première partie du problème, le creusement d'un 5^{ème}, avec perspective d'un 6^{ème} bassin et l'équipement en grues modernes, qui s'en suit, il est clair qu'une telle charge ne peut d'aucune façon être supportée par les 50.000 contribuables ~~xxxxxxx~~ d'Anvers-ville. Ce problème ne peut se résoudre que nationalement, étant donné que le port d'Anvers est un port national, et que celui-ci apporte des avantages à tout le pays. Il nous semble d'ailleurs équitable que l'Etat intervienne, - ce qui se fait aussi, partiellement. Aussi est-il normal que notre Parti adopte à ce propos une position positive, comme le font les conseillers-communaux et parlementaires socialistes. Il en est de même pour les ~~élégés~~ ^{représentants} syndicaux de la F.G.T.B. qui prennent une position semblable.

Pour ce qui est du deuxième problème: endiguer en éliminer les dettes, la question se pose de façon quelque peu différente de celle telle que la représentent les représentants du Capital du Port et le Conseil Communal d'Anvers; selon eux la seule manière de résoudre le problème consiste des interventions plus importantes de l'Etat.

Cette formule est certes la plus avantageuse pour les armateurs et les entreprises stevedoring, qui veulent tout simplement détourner la charge des dettes ~~xxxxxxxx~~ et la mettre sur le dos de chacun, de l'état. Et ce, alors qu'ils ont augmenté depuis longtemps leur tarif de transaction de marchandises, le portant à 4 et 4,50 par rapport aux prix d'avant guerre. Leur âpreté au gain est telle qu'ils protestaient toutes les fois où la ville d'Anvers augmentait légèrement le prix lorsqu'ils utilisaient le nouveau matériel - par lequel il leur était possible de faire un travail bien plus rationnel.

Aussi il y a lieu de mettre fin à cette politique d'indemnité financière aux capitalistes du port. Nous estimons que, en adaptant certains tarifs au coefficient 4 pour l'usage des appareils de la ville et des entrepôts il y aurait moyen de trouver une solution partielle à ces pertes financières. Quelques tarifs du port seulement, ont été porté au coefficient 3, - mais la grande majorité des prix s'applique à raison de 1,75. Il faudrait évidemment décider d'interdire aux armateurs et entreprises stevedoring qu'ils ne peuvent d'aucune manière augmenter leur tarif de transaction, si nous voulons éviter que notre concurrent principal - Rotterdam - ne tire profit de la situation créée. D'autre part nous pouvons soutenir la proposition de R. De Keyser, qui pousse à ^{la hausse} l'augmentation du niveau de salaire des ouvriers du port de Rotterdam et d'Amsterdam.

Ces propositions ne rencontrent guère l'approbation des Compagnies Maritimes Belges et Stevedorings, ceux-ci se ont ~~présent~~ des perspectives bien différentes en ce qui concerne le Port-d'Anvers.

Ces dernières années il se concertent pour faire passer les branches les plus rentables de l'exploitation du Port, sous le contrôle de capitaux privés. De là le fait qu'ils ont tout intérêt à maintenir en déficit l'exploitation du port par la ville d'Anvers. Conformément à ceci, m. Oidtmann, Président de l'Association Anversoise de Navigation, a proposé en 1953 de mettre durant 5 ans - 100 millions annuellement à la disposition pour rééquiper le port - mais en échange de participation à la direction.

A la base de cette proposition d'une communauté Anversoise du port, dont m. Oidtmann est en même temps le président, ne se trouve très certainement pas l'intérêt général.

A la base de cette co-direction à la communauté du Port, par le patronat du Port, se trouvent liés de gros ~~aven~~ intérêts privés et des perspectives privées, à l'exemple des méthodes utilisées par Rotterdam et Amsterdam, où pratiquement l'ensemble des ports constitue une entreprise patronale avec leurs propre main d'oeuvre, dockers en louage fixe (in vast dienst - verband) et police patronale. Inutile de souligner que les patrons anversois du Port soient alléchés par une semblable structure du port, et tentent d'arriver à ce but. Qu'une telle structure, à côté des catégories déjà existantes et qui divisent les travailleurs du port, - les mettrait dans l'impossibilité de mener la lutte pour leurs conditions de vie, - doit être clair pour chacun.

Il est ~~évident~~ ^{évident} tout aussi clair que le rôle et l'influence de l'organisation syndicale parmi les ouvriers du port, recevrait un coup sensible. C'est aussi à cause de cela que les propositions de ces capitalistes du port, ont provisoirement échoué, d'une part, à la suite de l'opposition ferme de l'organisation syndicale du Transport (B.T.B.) et la Centrale Générale des services Publics (C.G.S.P.) - d'autre part, par l'opposition de la majorité des conseillers communaux de tous les partis. (d'Anvers)

La position que notre Parti doit prendre dans cette affaire ~~est~~ ^{est} importante pour les ouvriers du Port et autres travailleurs du port - ~~ainsi que les organisations syndicales~~ ^{ainsi que les organisations syndicales} - est claire. Ensemble avec les ouvriers du port et les organisations syndicales, nous devons empêcher que se réalisent les efforts tentés par le capital du port pour participer à la direction du port. L'un des moyen consisterait, comme nous l'avons déjà démontré, à écarter la situation déficitaire du port d'Anvers - en la mettant sur les épaules des capitalistes du port.

Problème des marchandises en transit : Canalisation -

Dans ce qui précède nous avons démontré en passant la grande signification qu'a pour le Port d'Anvers et le transport en général, le maintien et le développement des marchandises en transit. Comme nous le constatons, le trafic maritime du port d'Anvers a augmenté par rapport à la période d'avant guerre. Si nous prenons la valeur totale du tonnage de l'année 1938 en

en la réduisant à 100, le chiffre correspondant en 1951 est de 124, avec une légère baisse pour 1952 jusque 116,- et pour 1953 nous obtenons 120 .

Il y a donc progrès indiscutable, mais avec une exception importante : le transit, et plus particulièrement le transit vers l'exportation a baissé .

Les chiffres des dernières années, toujours en prenant comme chiffre de base : 100 pour 1938 , sont de 94 en 1951 , (encore relativement élevé à la suite de la guerre de Corée) / Pour 1952 - plus que 79 , - en 1953 - recul jusque 73 .

Ce chiffre exprimé en tonnage représente une perte en transit vers l'exportation

Exportation en tonnage 1938	5.500.000 tonnes
perte \pm 25 % en 1953	1.375.000 "
pertes sur tonnage général : 20 % 1953 :	
1.100.000 Tonnes	
perte totale	2.475.000 "

Cette perte concerne donc seulement le transit vers l'exportation . La diminution de la totalité des marchandises en transit (donc importation et exportation) est naturellement beaucoup plus élevée et s'approche des 4.000.000 tonnes . Ceci est d'autant plus grave parce que ces marchandises sont en grande partie des marchandises diverses . (stukgoederen) .

La manipulation exige bien plus de main d'oeuvre que pour la marchandise volumineuse -- en vrac . Non seulement cette perte constitue une perte de travail pour nos ouvriers du port, mais elle signifie également une grande perte pour le chemin de fer, le transport par routes et la navigation intérieure, qui obtiennent pour le transport de ces marchandises des prix plus élevés que pour le transport de pièces en vrac / L'état aussi subit une grosse perte financière, car pour ces marchandises coûteuses on paie un droit de transit plus élevé . Il est clair que sur le plan de la concurrence, le transport en transit est le point sensible, et que les autres ports de la Mer du Nord font l'impossible pour faire entrer ces marchandises par leur port . C'est ainsi que, depuis 1951, Rotterdam est parvenu à nous retirer une partie de nos marchandises en transit . On trouve une explication partielle de cette diminution de marchandises en transit, si l'on fait la comparaison entre les prix de transaction comptés par les import - et exportations anversoises , et les prix comptés par Amsterdam et Rotterdam .

Les frais sur place, pour ce qui regarde les ports hollandais, sont calculés en % - alors que Anvers on prend toujours 100. Ces premières données se rapportent aux expéditions d'importations .

Transbordement Devis via quai (tous frais compris) données de 1953 .

Quantités :	Anvers.	Rotterdam-Amsterdam.
1 - 5 tonnes	100	59,50 %
5 -10 "	100	58,15 %
10-30 "	100	56,65 %

Transbordement direct sur bateau du Rhin .
(directe overslag in Rijnschip) (?)

30 - 40 tonnes	100	21,11 %
40 - 50 "	100	21,11 %
50 -100 "	100	14,11 %
100 tonnes et plus	100	11,25 %

Les proportions sont les suivantes pour l'expédition - exportation

Transbordement via quai

1 - 10 tonnes	100	69,06 %
10 - 20 "	100	62,66 %
20 - 30 "	100	63,21 %
30 tonnes et plus	100	57,40 %

Transbordement direct

30 - 50 tonnes	100	52,-- %
50 -100 "	100	32,-- %
100 tonnes et plus	100	28,-- %

Cette position moins favorable (ostensiblement) trouve cependant un correctif dans le fait qu'Anvers est le premier port continental de relâche (aanloophaven) et le dernier port de départ. A cela se rattache certains avantages se rapportant à la transaction de marchandises, et la rapidité. Anvers a, en plus, un très grand nombre de services réguliers pour le transport maritime et intérieur et un plus vaste arrière-pays industriel propre, qui fournit des plus grandes chances de frêt de retour. Signalons encore le système de prime en cours pour la navigation sur le Rhin.

Mais tout ceci n'empêche que Rotterdam et Amsterdam y sont parvenus en partie à priver Anvers de sa clientèle. C'est en partie pour cela que les associations professionnelles du Port ont décidé de diminuer les prix pour ceux qui utilisent le port, au cours des "journées du Port" qui ont eu lieu à Anvers fin 1954. Les tarifs qui ont été ~~manipulés~~ entièrement remaniés donnent maintenant des prix diminués de 5, 10, en, dans certains cas de 15 %.

Tout ceci sont des tentatives pour maintenir et développer surtout le transport en transit. Nous constatons aussi que depuis quelques années certaines personnes des milieux du Port, manifestent un intérêt croissant pour recevoir plus de marchandises en manipulation des pays de l'Europe Orientale. (goederen ter behandeling te krijgen).. L'association des expéditeurs poussaient surtout pour obtenir des marchandises de Tchéco-Slovaquie.

A la suite des difficultés surgies depuis que notre politique extérieure doit s'orienter vers celle du grand capital américain, il ne nous sera pas aussi facile d'augmenter les échanges de marchandises avec la Tchéco-Slovaquie. Entretemps la Pologne a perfectionné son transport maritime et a pu intéresser davantage la Tchéco-Slovaquie pour ses ports. Cependant, le développement du commerce entre l'Est et l'Ouest favoriserait naturellement les moyens de transport /. La perte partielle de la clientèle

Tchéco-Slovaquie se manifeste surtout pour le Port d'Anvers, dans le domaine du transport de marchandises en général (stukgoederen). En 1954, la Pologne a placé un ordre de 500 millions de produits achevés pour les 3 années suivantes.

Canalisation :

Se pose toujours la question du développement et de l'amélioration des voies navigables pour le mouvement des transports, vers le port d'Anvers.

Inutile de souligner que ce problème, à côté des chemins de fer est l'un des principaux pour favoriser le développement du transport. Ce n'est pas par hasard que la plupart des pays de l'Europe Occidentale mettent tous leurs efforts pour relier l'intérieur de leur pays à la mer, par la route la plus courte. Le plus frappant exemple dans ce domaine est la régularisation (bevaarbaar-making) du Rhin, qui, en fait a demandé des siècles. Jusqu'avant 75 ans, le Rhin n'était navigable que jusqu'à Mainz. En 1882 - jusque Mannheim et Ludwigshafen. Dans la suite ce fut jusqu'à Strasbourg, pour aller vers Bâle; aujourd'hui des projets existent pour rendre le Rhin navigable jusqu'à Constanze (lac de Constance). Il est clair qu'Anvers, mais plus encore Rotterdam, ont, comme voie la plus courte, tiré-avantage vers la mer, tiré avantage de cette situation.

Il est par conséquent compréhensible que le problème de canalisation - lié à l'Escaut et au Port d'Anvers - avec l'étranger, se trouve en Belgique à la base de discussions très nombreuses, d'études, de négociations internationales. Voyons la signification économique de la navigation intérieure sur l'Escaut, rivières et canaux, - l'on constate ainsi directement la grande valeur de la canalisation.

Trafic de navigation intérieure sur le bas et le haut-Escaut :

Avant la guerre, ce trafic en marchandises s'élevait en 1938 à 1,2 millions de tonnes.

En 1951, on arrive à 1,8 millions de tonnes.

Trafic entre Anvers et les eaux intérieures (cours d'eaux intérieurs) en Belgique.

Les voies principales du mouvement de transport en Belgique sont :

Canal de Bruxelles & Rupel - Anvers	1.200.000 tonnes
Canal du Centre	450.000 "
Sambre via Escaut	350.000 "
Canal de Gand-Terneuzen - Anvers	200.000 "
Canal de Gand - Bruges - Ostende	190.000 "
Canal de Bruxelles - Charleroi	260.000 "

En général, les chiffres sont bien plus élevés qu'avant guerre, pour le total des voies navigables. D'après ce plan nous obtenons ce qui suit : 1938, un trafic de 2,6 millions de tonnes seulement.

en 1951 cependant - 4,2 millions de tonnes

en 1953 - 3,7 millions de tonnes .

Ces chiffres ne comprennent pas le trafic sur le canal Albert, lequel s'établit comme suit :

Trafic Anvers - Canal Albert :

	Arrivée :	Départ :
1938	993.063 tonnes	1.790.773 tonnes
1951	1.834.134 "	2.989.800 "
1953	2.533.702 "	2.899.778 "

Ce trafic a donc triplé par rapport à 1938 . Nous avons encore le trafic avec la France : en 1953 - 400.000 tonnes, avec la Néerlande - 2.300.000 tonnes, Allemagne - Rhin - 5.300.000 tonnes (en dessous du niveau d'avant guerre) .

En résumé : Le trafic de l' Escaut - Canal Albert - Néerlande - France et Rhin - atteint, comme trafic de marchandises sur les cours d'eau intérieurs :

1938	15 millions de tonnes
1951	18,9 " " "
1953	18,4 " " " (pour ce trafic en 1953 - on compte 44.131 navires de navigation intérieure) .

Il est remarquable que la navigation intérieure ait, non seulement pu se maintenir, mais qu'elle a pu se développer considérablement .

Il ressort de ces données quelle est l'importance pour la Belgique du transport par voies navigables vers le port d' Anvers . L'Escaut a incontestablement contribué, dans une bonne mesure, au progrès du développement industriel de notre pays , le creusement de canaux, la régularisation des rivières se trouvent de même à la base du développement industriel de l'intérieur du pays, dans la suite de l'avenir .

Le fait d'avoir rendu navigables le Haut-Escaut, la Senne et la Dendre au cours de la seconde moitié du précédent siècle a contribué à développer de façon plus intense les bassins charbonniers du Borinage, l'industrie chimique, les entreprises du ciment, l'extraction du marbre, de la pierre et du gravier dans la région de Charleroi .

Le creusement du canal Albert a rendu possible un plus grand développement des bassins industriels Liégeois .

Il est naturellement de règle que le réseau des cours d'eau se développe de manière à toucher les centres ou les régions offrant des conditions susceptibles à faire renaître ou développer des activités économiques .

Les projets suivants sont en discussion pour le développement du réseau des cours d'eau en Belgique et les pays limitrophes .

- a) canal du Moerdijk ou une communication Est - Ouest (Visé - Neusse ou une communication au delà, par la plaine) .

- b) la jonction du canal Bruxelles-Charleroi (pour des navires de 1.500 tonnes) et (continuer la régularisation de la Sambre) - bevaarbaar maken van de Samber -
- c) Régularisation de la Meuse jusqu'à Sedan (avec suggestion de canaliser la petite rivière Chiers jusque dans le Luxembourg)

Ceci comme contre projet à l'égard de la canalisation de la Moselle .

- d) Canal Nimy - Blaton (perfectionner la navigabilité du haut Escaut)
- e) Le Bouchon de Lanaye (Liège) - rectification de la Meuse depuis Lanne jusqu'à Lanaye .
- f) Canal Gand-Terneuzen - élargir le canal et installer nouvelle écluse .
- g) (Postel kanaal) - ? avec élargissement et agrandissement des écluses de Loozen et approfondissement du Willem - kanaal du nord .

Certes, la plupart de ces projets de plans de canalisation font partie d'une politique d'unification européenne et de perspectives militaires que se posent les fauteurs de guerre .

D'après nous, ce serait toutefois une erreur de rejeter sans plus l'ensemble de ces projets . ~~Intéressé-tout~~ comme le bouchon de Lanaye, l'élargissement du canal Gand-Terneuzen, construction d'une nouvelle écluse, le creusement de bassins - sont devenus autant de travaux de nécessité économique, et ne peuvent être simplement rejetés . Ce qui ne veut pas dire que le Parti devrait mener une politique d'éclaircissement autour de la réalisation de ces plans de canalisation .

Voyons les projets de canalisation et les travaux hydrauliques qui se rapportent à la jonction des principales villes et centres d'industries de Belgique et pays limitrophes .

LIEGE ET LANAYE :

Le problème du Bouchon de Lanaye est bien le plus simple. Il est aussi le plus récent . Il a surgi au cours de la première guerre mondiale, lorsque la Hollande a voulu dériver une partie du trafic liégeois de la Meuse vers Rotterdam, en creusant de façon unilatérale le canal Juliana . La Belgique a refusé d'écarter le Bouchon de Lanaye et permettre ainsi aux grands navires de descendre le courant de la Meuse et rejoindre le Canal Juliana. Quelques années plus tard, ce problème reçut une décision définitive par le creusement du canal Albert, qui fit ainsi de Liège l'arrière-pays d'Anvers . La suppression du Bouchon de Lanaye est cependant important pour Liège et la Hollande même . L'industrie de Liège trouve dans la Hollande, un grand débouché . Au Limbourg également on est partisan pour la suppression du bouchon de Lanaye. Il est possible que Rotterdam profite en quelque sorte de la suppression du Bouchon de Lanaye, toutefois, Anvers reste toujours 100 Km. plus proche

de

de Liège - que Rotterdam . Seulement, dans certains milieux du port on a des inquiétudes à propos de la différence des tarifs du port appliqués à Anvers et Rotterdam, pour Rotterdam, les tarifs sont plus avantageux .

L'avis Van Cauwelaert-Steenberghe, propose comme résolution: " le problème de la suppression du Bouchon de Lanaye, a donné peu de ~~difficultés~~ difficultés. Les négociateurs (Hollande et Belgique) sont d'accord de la simple suppression de ce Bouchon, par des travaux au Sud de Maestricht, dont l'édification est à charge, à raison de 20 % pour la Hollande et 80 % pour la Belgique ." - " Ensuite ils désirent laisser la possibilité pour établir plus tard, une jonction directe entre le canal Albert et le canal Juliana, au Nord de Maestricht.

Soulignons en passant l'importance des ports-intérieurs de Liège pour le développement industriel de la province et pour la vie économique de tout le pays . Nous donnons ici un aperçu de l'activité dans les divers ports de Liège, pour nous rendre compte de l'importance de ce centre industriel. Notons que nous ne donnons pas le chiffre du trafic par chemin de fer et par route, lequel n'est pas non plus sans importance . Les chiffres ci-dessous nous démontrent que le développement ne s'est pas arrêté . Le chiffre de l'activité des ports est, en 1954 - de 17 % supérieur à celui de 1953, - et celui de 1953 est presque de 40 % supérieur à celui de 1952.

Aperçu des opérations des principaux ports au cours des trois dernières années.

Ports:	1952		1953		1954	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonn:	Navires	Tonnage
Monsin	1559	336.246	1928	455.684	2892	624.847
Coronmeuse	1244	314.430	1462	410.078	1713	523.848
Renory	1871	719.637	1962	762.765	1891	765.166
Autres ports	3923	712.489	4707	856.643	4473	1.001.047
total :	8597	2.084.792	10.059	2.485.170	10.969	2.914.908

Ces chiffres démontrent l'importance que revêtent les bassins industriels de Liège dans le cadre du problème du transport par eau . Inutile de dire que par la suppression du "Bouchon" ce centre économique se développerait encore plus rapidement . - Nous pensons que notre Parti ne peut pas adopter une position négative à l'égard de l'éventuelle suppression du Bouchon de Lanaye .

Port de Gand : (élargissement du canal Gand-Terneuzen , nouvelle écluse)

Gand, la ville où s'est accomplie la première révolution industrielle, s'atitole partiellement au cours de ces dernières années . La pulsation de Gand, le port qui est le baromètre des activités économiques bonnes ou moins bonnes, nous apprend que quelque chose ne va pas .

Certes, en dehors de la vie économique de Gand, se rapportant au transport vers le port, cette ville a encore une activité particulière, telle que une industrie du textile développée, industrie du métal et industrie chimique. Mais le port de Gand est malade, ce que prouvent clairement les chiffres qui décrivent les transactions de marchandises par mer et navigation intérieure .

Années :	Tonnage total :
1913	4.021.046
1930	9.939.967
1935	5.820/396
1938	6.893.559
1948	4.070.896
1954	5.090.421

Comme deuxième port national, le développement du trafic est loin d'être brillant . Comme on le constate par les statistiques, les transactions de marchandises dépassent, en 1954, légèrement le chiffre de 1913 et est de 50 % inférieur à celui de 1930 . Inutile de dire que cette situation est alarmante . Dans tous les milieux, aussi bien parmi les ouvriers du transport, les dirigeants de syndicat, les patrons du port et les personnalités de la ville - depuis bien des années on se fait des soucis sur cette situation . A la base du recul du trafic du port de Gand, se trouvent plusieurs causes . La cause principale est la concurrence du port d'Anvers qui donne une communication bien plus directe avec l'arrière-pays . Ensuite la communication du port de Gand avec l'Escaut Occidental , ne répond plus depuis longtemps aux grands navires dont le tonnage a augmenté considérablement . Il y a lieu de souligner que les travailleurs du port de Gand sont les premières victimes du recul du trafic du port.

Depuis 1947 le port de Gand subit une crise très sérieuse dont il ne se remet pas encore jusqu'à ce jour . Un chômage inconnu jusqu'alors a frappé depuis cette époque nos ouvriers du port . Ceci eut pour conséquence que le patronat et les dirigeants droitiers ont poussé très loin l'assainissement . En 1947, le déficit en caisse de la sécurité ~~existait~~ d'existence, atteignait déjà 10 millions . Fin 1948, Gand se trouvait déjà endettée à l'égard de la "Caisse d'emprunts " - qui fut créée pour combler le déficit des ports se trouvant momentanément en difficultés - pour une somme de 16 millions . Le chômage persistait et variait entre 70 - 80 % . Le patronat et les dirigeants droitiers du syndicat appliquèrent entre 1947 et 1949 un assainissement massif qui reporta le nombre d'ouvriers du port inscrits, de 1800 à 1000 . Dans l'action qui s'est déroulée autour de ces licenciements, notre Parti a (joué un assez bon rôle) mené un assez bon combat . Ceci eut comme résultat qu'au Sénat il y eut une interpellation en date du 20 janvier 1948, mais sans suite.. Le

Le syndicat du transport a été obligé d'organiser quelques grandes assemblées en 1948. Des résolutions furent votées. Cette résolution exprimait l'aspiration des débardeurs gantois, de voir apporter une résolution - en plus d'autres questions différentes - à la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen. Quoique la construction de cette nouvelle écluse était devenue une nécessité depuis longtemps, il est clair que les dirigeants du syndicat du Transport s'empêchèrent de cette situation pour apaiser les débardeurs et pour obtenir pouvoir passer ainsi aux licenciements. En même temps on a instauré dans le Port de Gand ^{également} un système des catégories, qui divise encore davantage les débardeurs.

Le tableau ci-dessous donne une image fidèle du recul du Port de Gand :

Année:	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1946	1949
Nombre:	4107	3058	3043	2972	2996	2866	2715	2589	2450	998

Depuis lors la situation ne s'est pas améliorée et aujourd'hui, le Port de Gand compte plus ou moins 800 débardeurs. Si les réalisations sociales du Port de Gand ~~avaient~~ marchent encore de pair avec celles d'Anvers, cela est dû surtout à la combativité des débardeurs Anversoïis. Il est compréhensible qu'avec un tel recul du port de Gand, les débardeurs étaient placés dans une position très difficile pour mener avec succès la lutte pour des réalisations sociales.

Résoudre les difficultés économiques du Port de Gand ^{et d'Anvers} signifierait également faire un pas en avant pour les dockers Anversoïis. Aussi nous sommes d'avis que notre Parti a tout intérêt à essayer de résoudre les difficultés auxquelles le Port de Gand se heurte, et auxquelles le Parti a accordé ^{trop} peu d'attention dans le passé.

Comme nous avons pu le constater, les travailleurs s'intéressent également aux problèmes économiques, surtout lorsque leurs conditions d'existence sont en jeu. En ce qui concerne la solution des problèmes du Port de Gand, l'année écoulée a été significative. L'avis collectif de Van Cauwelaert et L. Steenberghe, a été signé le 11 mars et publié le 13 mai. La prise de position de Gand à l'égard de cet avis a déjà été transmise ~~au~~ à M. Le Ministre de l'Intérieur en date du 14 octobre 1954. En outre des considérations juridiques, techniques, économiques et financières, cette note comprend deux vœux relatifs à la séparation des trois problèmes d'eau et la nécessité d'accorder la priorité à Gand.

Dans sa réponse, le Ministre a indiqué que la séparation des problèmes d'eau intéresse exclusivement le gouvernement Belge et ne doit pas être réglé, en accord avec la Hollande. En ce qui concerne la priorité, aucune décision ne pouvait être prise aussi longtemps que les ^{conventions} ~~accords~~ ne sont pas signées.

Un point favorable pour Gand est toutefois le fait que le 16 octobre 1954, les travaux de jonction du canal Gand-Terneuzen entre le "Schepen Sifferdok" et le "Eendenkoeibrug" ont été inaugurés sur une longueur de 2203 mètres. L'achèvement de ce travail est prévu pour fin juin 1957. D'autre part les travaux de construction de la partie du canal entre le "Noorddok" et le "Schepen Siffersdok" - doivent être terminés sur une longueur de 1300 mètres, pour le 6 janvier 1956, de manière qu'à la mi-juin 1957 le canal

le canal Gand - Terneuzen soit élargi sur une longueur d'un quart du trajet Belge . Après cet accomplissement des travaux, il restera encore une partie de 10 Km.855m. de travaux d'élargissement à effectuer sur territoire Belge, - alors que les travaux sur territoire hollandais peuvent commencer, après signature de la convention en question . Bien que le gouvernement ne soit pas encore complètement informé au sujet du point de vue des diverses organisations économiques à l'égard de l'avis commun des MM. Van Cauwelaert et Steenberghe, le susnommé laisse sousentendre la déclaration ministérielle comme quoi les pourparlers s'engageront en 1955 avec les Néerlandais . (voir texte flamand 13/f)

Nous sommes d'avis que notre Parti doit, dans ce cas prendre une position positive, car il appert clairement que la nouvelle écluse à Terneuzen et l'élargissement du canal, sont une question vitale pour le Port de Gand et les débardeurs Gand - tois .

Réuti

Régularisation de la Meuse jusqu'à Sedan : canalisation à l'Est:

Comme déjà dit, quelques plans importants se rapportant aux cours d'eau sont posés en perspective par l'unification de l'Europe Occidentale. Un de ces projets est la régularisation de la Moselle de Coblenz à Metz ., (Bassins de la Lorraine), d'où l'on aurait plus loin communication avec Nancy .

Il ne faut pas nier que de semblables communications nuiraient en partie les intérêts de la Belgique, et qu'une grande partie du trafic emprunterait cette voie navigable des Bassins de la Lorraine, au lieu de prendre le chemin de fer ou les cours d'eau peu profonds de la Belgique . Ceci a eu comme conséquence qu'un consortium a été établi, sous l'impulsion du gouverneur Liégeois Clerdent - auquel Anvers et le "West Duits Kanalverrein" se sont joints . Ce consortium se pose comme but de défendre leurs intérêts communs se rapportant au "front de l'eau" ; l'un d'entre eux comprend la réalisation d'une partie du canal, qui fait encore actuellement défaut, dans la direction orientale devant lier la Meuse au Rhin, et donnerait ainsi communication avec Anvers .

Les aspirations de Liège visent surtout le projet Bonnet, lequel passe par Visé + Aix-la-Chapelle - Leus, - ou le projet Schneider - passant par Visé - Aix-la-Chapelle avec communication sur le Rhin au sud de Cologne . Ces projets présentent comme avantage qu'ils ne coupent pas par la Hollande, ce qui d'ailleurs ne plaît pas au Limbourg Néerlandais et le Brabant Néerlandais . De là au désir de ces derniers de voir la réalisation plus vers le Nord, d'une communication - Escaut - Meuse - Rhin. Le Brabant Hollandais est partisan du creusement du canal du Moerdijk, alors que le Limbourg Hollandais défend la jonction Canal Albert - Meuse - Rhin . Tout comme le projet Valentin - Canal Albert - Maastricht - Neus , - ou les communications proposées par le projet du gouvernement Belge: Canal Albert (prov. Anvers) - par Bocholt - au Nord de Maeseyck - vers Duisburg - Ruhrort. En outre les projets Havestadt et Contag - et le projet Hentrich, qui tous deux envisagent communication avec Canal Albert à Lozen - Venlo - Verdingen (Rhin) .

Surtout les tracées situées au sud : Visé - Aix-La-Chapelle - Neuss ou Visé - Aix-la-Chapelle - Cologne, procureraient en tout premier lieu des avantages à Aix-la-Chapelle, Liège et Anvers au détriment de Rotterdam . Le transport des marchandises du Bas-Rhin (domaine de la Ruhr) et le-Haut-Rhin les domaines du Haut-Rhin, le nouveau canal de la Moselle des domaines industriels de la Lorraine - seraient en partie interceptés par cette jonction Rhin-Meuse- Escaut . (voir schémas)

D'autre part, par ce raccourci Anvers-Rhin, bien des marchandises seraient ^{détournées} de Rotterdam (par Anvers) pour le transport vers ce même arrière pays . Dans les milieux allemands se manifeste ces derniers temps, la tendance perceptible de d'accorder la préférence à un tracé passant par le Limbourg, - ceci surtout dans le cadre Communauté Charbon-Acier, de sorte que l'on a déjà décerné au nouveau canal le nom de propagande " Rue de la communauté Charbon - Acier " Nous avons déjà dit que, de la part du Limbourg, la propension se dessine de plus en plus pour la réalisation d'un canal Escaut-Rhin, par le Limbourg avec destination Venlo - Ruhrort .

Il y a bien des discussions à propos des difficultés financières et techniques se rattachant à la communication orientale du canal, et particulièrement au tracé Visé-Neuss . Actuellement on est toutefois d'accord à trouver que ces difficultés ne sont pas insurmontables . En dehors des avantages économiques qui sont liés à la Meuse-Rhin - que ce soit situé à l'Est ou au Nord-Est de notre pays - se trouvent aussi à la base, des perspectives politiques . Il suffit de citer la déclaration faite par m. F. Gyssens - Directeur de l' Association Internationale des expéditeurs - dans sa récente brochure . " Par un tel canal on entre effectivement dans le plan Européen , et ce serait équitable de mettre à l'arrière plan les petits intérêts régionaux" - et plus loin " le creusement d'un canal Meuse-Rhin qui est un élément faisant partie du réseau de la Meuse, projeté - reliera non seulement la Belgique à l'Allemagne et rendra de grands service au domaine d'Aix-La-Chapelle, mais, à la suite de sa jonction avec les voies navigables Rhin - Main - Donau , - il reliera l'Est à l'Ouest , et sera ainsi une contribution réelle à la création de l' Union Européenne " .

Jusque là les perspectives pour ce qui concerne le réseau de l'Escaut - Meuse - Rhin , en direction Nord-Est .

Comme il s'agit ici d'un projet de canal qui s'inscrit surtout dans la stratégie militaire occidentale, nous estimons que nous ne pouvons prendre une attitude positive à son sujet, dans la conjoncture politique actuelle . Etant donné les longues discussions et négociations qui auront encore lieu à propos de ces projets de canalisation avant d'arriver à une solution pratique de ce problème Escaut-Meuse-Rhin, - nous croyons qu'il est prudent de garder le silence à propos de cette question . Lorsque le problème se posera de façon plus urgente, il sera toujours temps de déterminer clairement notre position, si ceci est nécessaire.

JONCTION ESCAUT-Nord / RHIN :

Nous nous écarterions par trop si nous devions faire l'historique des innombrables discussions qui ont eu lieu au cours de ces dernières trente années, en Hollande et en Belgique, entre la Hollande et la Belgique, sur cette jonction Escaut-Rhin, en direction vers le Nord. Déjà en Mai 1919 - on a imposé à l'Allemagne lors des conditions de Paix, qu'elle devait se déclarer d'accord avec certaines modifications du réseau navigable; entre autres: le creusement à frais commun d'un canal de grand profil Anvers - Moerdijk. Et ensuite, une communication Rhin-Meuse-Escaut (via le Limbourg Hollandais).

Au début la Hollande semblait d'accord avec les propositions de modifications très profondes sur le plan des voies navigables. Le 3 avril 1925, à La Haye, les ministres des affaires étrangères van Carnebeeck et Heymans, ont signé une convention pour la modification du réseau navigable et la liberté de navigation.

La Chambre et le Sénat Belges ont approuvé ce plan les 14 et 29 juillet 1926. Ce plan a été rejeté par la première Chambre Hollandaise en mars 1927 - Le canal du Moerdijk fut la pierre d'achoppement.

Après la deuxième guerre mondiale, les gouvernements émigrés de Belgique, de Hollande et de Luxembourg (Bénélux) ont signé à la date du 21 octobre 1943, à Londres. Dans cette convention on prévoyait également une solution aux problèmes des communications entre l'Escaut et son arrière-pays. En résumé, ceci comportait: question du canal de Moerdijk - élargissement de l'écluse de Terneuzen et communication avec Gand - Escaut Oriental - Communication avec le Rhin et Bouchon de Lanaye, dans l'intérêt de Liège. Mais déjà en décembre 1950, lors d'une discussion à la Commission de la Chambre des Affaires Etrangères, sous la présidence de Van Cauwelaert, on constata que - en ce qui concerne le Régime de l'Escaut - Benelux ne fonctionnait pas dans ce cadre, étant donné que la délégation Néerlandaise refusait les négociations à propos de cette question. Depuis lors il n'y a plus eu de progrès concernant le canal du Moerdijk. Le rapport de réconciliation proposé le 13 mai 1954 par Van Cauwelaert-Van Steenberghe aux deux gouvernements, a provoqué de la part de la Hollande les mêmes réactions acerbes - comme pour le canal du Moerdijk. Pourtant de larges concessions furent faites à la Hollande, non seulement en ce qui concerne les frais de ce canal sur territoire Hollandais, mais on a également proposé qu'en cas de réalisation de ce canal, la Belgique envisagerait de ne plus accorder des primes de compensations à la navigation sur le Rhin. (Jusqu'à présent, l'Etat paye des primes aux navires du Rhin qui viennent à Anvers - pour que Rotterdam n'absorbe pas davantage notre transit)

Tout ceci a été en vain. La Hollande d'au delà du Moerdijk (le Brabant partage le point de vue Belge) maintient ses conclusions provisoires - qui reviennent à dire: "le Canal du Moerdijk signifie un grand préjudice pour la Hollande".

Un pas en avant a été fait au sujet du Bouchon de Lanaye - les écluses et le canal Gand-Terneuzen - avec lesquels la Hollande est d'accord. Quoi qu'il en soit, le Conseil Communal

d'Anvers ne s'est pas départi de son point de vue et a continué à insister pour la réalisation du canal du Moerdijk . Le 2 Août 1954, il a encore insisté auprès du gouvernement pour qu'il entreprenne sans tarder les négociations requises. Entretemps est né le plan delta . Ce plan a suscité dans notre pays des inquiétudes et des soucis par rapport aux suites hydrographiques qu'entraînerait le barrage de l'Escaut Occidental à l'endroit où il accède à la mer , et ses rivages .

que le bouclage de cette voie d'accès à la mer aura également une influence sur la communication Escaut-Rhin est un fait qui est, dès aujourd'hui, partagé par les divers techniciens . De là donc les préoccupations dans les milieux Belges de navigation afin de trouver une solution pour créer le canal du Moerdijk .

LE PLAN DELTA :

Excusez-nous si nous nous étendons un peu plus sur ce problème. Le plan Delta qui prévoit le bouclage des accès à la mer entre l' Escaut Occidental et le Nieuwe Waterweg, est actuellement le centre d'intérêt . C'est un problème auxquels sont liés pour notre pays, des aspects importants. L'exécution du ~~projet~~ plan, d'après le projet présenté actuellement, pourrait avoir une influence assez importante sur le régime de l' Escaut . Nous pensons donc bien faire de faire ressortir le point de vue des ~~techniciens Néerlandais~~ du gouvernement et des techniciens Néerlandais, et de le comparer à la position des instances compétentes Belges en ce domaine .

Notre Parti Frère Hollandais, par la publication d'un article paru dans "Politique et Culture" en février - par S.J. Rutgers, a également pris position; l'article est intitulé : " La fermeture des accès à la mer, est d'une portée nationale" .

Comme le plan Delta est pour la Belgique également un problème national important, nous estimons que notre Parti doit examiner ce plan pour aboutir à une solution favorable pour le peuple Hollandais et Belge .

POINT DE VUE HOLLANDAIS DU PLAN DELTA :

L'histoire nous enseigne que la Néerlande a mené une lutte pendant des siècles contre la mer en vue de gagner du territoire . Les premières considérations, par la Zeelande, ont probablement eu lieu au VIIe. et VIIIe. siècle . Le combat contre l'eu de la mer et pour l'installation de digues en Zeelande et le long des îles au sud de la Hollande , démontre une série de succès mais aussi d'échecs . Déjà en 1308 on a récupéré, sur la mer, une grande partie du territoire perdu . Dans la suite, la récupération du territoire s'est poursuivie surtout du temps des Bourgons-Habsbourgeois (ex: Goeree - Overflakke) et au cours du siècle d'or (Nord du Beveland et Flandre Zeelandaise) . Depuis 1850 également beaucoup de territoire a été récupéré, par le colmatage partiel autour du Braakman (door gedeeltelijke inpoldering om de Braakman) .. Enoncer ici l'innombrable série de travaux faits par le peuple Néerlandais pour l'installation de digues et l'assèchement de terrains,

nous écarterait trop du sujet.

Les principaux assèchements de terres sont : les

Beemsters	6.700 Ha	en 1612
Turner	2.600 Ha	en 1612
Heer Hugo- waard	3.800 Ha	en 1625
Wijde Wormer	1.500 Ha	en 1626
Schemer	4.500 Ha	en 1635
Zuidplaspolder	4.400 Ha	en 1839
Haarlemmermeer	18.000 Ha	en 1850
Prince Alexander Polder	3.000 Ha	en 1874

Les multiples travaux hydrauliques ont, depuis 1886, été couronnés à la suite du plan de M. Buma pour l'assèchement du Zuiderzee. Le fait que les Hollandais discutent de l'assèchement du Zuiderzee depuis 1667, démontre le grand soucis de la part de ce peuple pour récupérer du territoire.

nouveau

Après avoir coupé le Zuiderzee (afsluiting van de Zuiderzee) on a commencé en 1938 à l'assèchement du Polder Nord-Est (47.000 Ha). Le Polder Ouest-et Sud est en cours d'exécution - à la suite de ces travaux les hollandais récupèrent à plus de 150.000 Ha. sur la mer. Comme déjà dit, le combat contre la mer a réclamé ses victimes dans le courant des siècles. Trop fameux sont les : ruptures des digues en 1421, la marée de Ste Elizabeth, et par dessus tout, la marée de la Toussaint en 1570, à la suite de laquelle disparurent toutes les îles de la Hollande du Sud, les îles Zeelandaises et où les eaux pénétrèrent jusqu'à Leeuwarden et Sneek, en Frise. Il y eut alors encore des ruptures de dunes à Zijpe, à l'endroit de l'actuelle Pettermeer. Le nombre de morts à la suite de cette rupture est évaluée à plus de 100.000. Dans les temps plus récents il y a les ruptures de 1825, à la suite desquelles la Hollande du Nord resta ~~sous-eau~~ en grande partie sous eau durant 15 mois, et plus loin la rupture de la digue de mer en 1916 - chaque fois on en parlait comme d'une catastrophe nationale.

Il est évident que, après une catastrophe, l'opinion publique exigea que des mesures soient prises afin d'éviter de prévenir de nouvelles catastrophes. De cette façon la digue fut chaque fois rehaussée tout juste à la hauteur du niveau atteint par les eaux par la dernière tempête. C'est en fait comme le dit le prof. Fr. Thijsse dans sa Conférence du 15 oct. 1954. "Après chaque catastrophe, on est alarmé - et on ajoute "une pelletée" aux digues." Ensuite la frayeur disparaît (et bien des fois aussi les digues s'affaissent).

En effet, le 1^{er} Février 1953 l'opinion publique était à nouveau effarée par la catastrophe de la tempête. 1800 personnes y laissèrent leur vie. 72.000 personnes furent évacuées, innombrable fut le bétail perdu, et les dégâts ~~causés~~ aux habitations et terrains étaient immenses. (150.000 Ha. étaient inondés) de plus de 600.000 habitants des îles sous eau ~~en la Hollande~~ au sud de la Hollande. Cette catastrophe a con-