

tribué à ce que la Commission - Delta fit accélérer l'achèvement des travaux de clôture des voies d'accès à la mer. Dans le 3ème rapport d'interim de cette commission on exprima à l'unanimité l'avis de boucler les voies d'accès à la mer de Haringvliet, Brouwersgat, Oosterschelde, et Veerse. La commission est d'avis que le rehaussement des digues, dont il fut également question, n'est pas une solution efficace pour prévenir avec certitude de nouvelles catastrophes éventuelles. Le rehaussement qui devrait être de 1,5m à 2 m., exige en outre, un élargissement de la base de la digue, d'environ 30 mètres, ce qui retirerait à la Hollande 2.500 Ha. de bonne terre arable; sans parler des nombreuses maisons d'habitation et entreprises qui devraient disparaître par ces travaux d'élargissement.

C'est pour cela que la Commission se range place au point de vue de la clôture des voies d'accès à la mer. La durée de ce travail est estimée à 20 à 25 ans. Les frais - à 2 milliards de florins (26 milliards de francs belges) . A côté de la considération ^{pour} la sécurité de la population, se trouvent, cela va de soi, également d'autres intérêts. Avec le temps, des lacs d'eau douce se formeraient, ce qui apporterait une solution à l'approvisionnement en eau douce, de la Hollande. Se pose évidemment aussi le problème de la récupération de territoire. On estime la récupération de terrains à 10.000 à 20.000 Ha. avec une amélioration générale du sol à la suite de la naissance de lacs d'eau douce. En plus de cela on compte encore sur la naissance de Centres Sportifs nautiques, et enfin, on compte sur une navigation intérieure plus sûre, derrière les barrages.

Les préjudices sont: la disparition de quantités de petits ports Delta qui perdront leur accès à la mer et provoqueront la perte de l'économie de la Hollande du Sud, laquelle consiste en la pêche, la culture d'huîtres et de moules. Le gel plus rapide des lacs d'eau douce, ce qui pourrait arrêter ou rendre plus difficile la navigation intérieure.

Notre Parti-Frère de Hollande est d'accord avec le 3ème rapport d'interim de la commission-delta, mais n'est pas d'accord avec le délai d'exécution des travaux - soit 20 à 25 ans qui est considéré comme étant bien trop long.

En Belgique, le plan Delta a éveillé la méfiance dans divers milieux compétents, et ce pour des raisons ~~diverses~~ variées.

Dans notre pays, il y a d'abord l'inquiétude des conséquences hydrauliques provenant du barrage des voies d'accès à la mer, pour l'Escaut-Occidental et ses rivages.

Ensuite, en rapport de la communication Rhin-Escaut - dont nous parlerons plus loin.

Selon les techniciens hydrographiques de l'Etat d'eau belge, il n'y a pas de doute que l'Escaut Occidental et le Nieuwe Waterdeg, qui resteront ouverts après le barrage des voies d'accès à la mer, - recevront plus d'eau que prévu. La Commission Delta parle d'une hausse du niveau d'eau " de quelques centimètres seulement " en temps normal. Ce qui se passera toutefois en cas de grande marée, n'est pas dit ni prévu. En Hollande on observe un silence assez frappant

en ce qui concerne l'Escaut Occidental, et cependant la situation - après barrage des voies donnant accès vers la mer - sera bien plus dangereuse pour l'Escaut Occidental que pour le Nieuwe Waterweg.

en retrait

On se fait des inquiétudes à propos du Nieuwe Waterweg, pour cela on a déjà suggéré de barrer partiellement la voie d'accès vers Rotterdam (par un genre de porte) (?) (op een soort van poort..) ou d'installer des barrages de tempête, pour la protection du hinterland. Et cependant le Nieuwe Waterweg est bien moins un véritable bras de mer que l'Escaut Occidental, et la forme à l'embouchure est bien moins disposée au captage de la marée. L'Escaut Occidental, parcontre, est un véritable entonnoir (voyez schéma) large de plusieurs kilomètres dont les côtes de la Flandre Zeelandaise et de Walcheren, tant du Nord que de l'Occident, livrent passage aux courants de grandes masses d'eau, tant du Nord que de l'Ouest. L'embouchure de l'Escaut Occidental pose donc un problème bien plus important que le Nieuwe Waterweg et le barrage des ouvertures, bien que s'effectuant sur territoire Hollandais, concernant donc aussi directement les intérêts belges. La catastrophe de tempête de février a démontré que dans notre pays, les digues ne savent pas résister à la violence des eaux. En outre, les quais de l'Escaut à Anvers ont été inondés, sans plus, et l'eau s'est trouvée à un moment donné 1m. au dessus du niveau des quais de l'Escaut.

Si donc en temps normal de marée normale, le niveau d'eau monte, il est clair que, par marée-haute grande marée, et plus encore par une coïncidence de facteurs défavorables - tempête et grande marée, - le niveau de l'eau montera sensiblement.

Comme l'Escaut Occidental ^{deviendra} est le seul bras de mer resté libre, le refoulement de l'eau aura lieu en quantité bien plus grande. A ce propos deux solutions possibles ont été prévues par des personnalités du port (pas techniciens) :

- 1) l'emplacement de barrages à l'embouchure de l'Escaut,
- 2) un rehaussement général et solide des digues et leur renforcement.

Mais entretemps a paru un rapport de l'Ingénieur en-Chef hydraulicien en Chef L. DE KESEL, en date du 29 mars 1955, qui a fait de ce problème une étude approfondie et a examiné de façon critique le rapport d'interim de la Commission Delta. Nous donnons ici les principaux commentaires de ce rapport.

Le rapport commence par la constatation de la différence des niveaux d'eau par marée normale, et le niveau d'eau enregistré par grandes marées.

Exemple: crue moyenne périodes normales 41/50

Crues enregistrées pendant tempête 1 févr. 1953.

| | | |
|--------------|--------|--------|
| Flessingue | + 4.28 | + 6.95 |
| Terneuzen | + 4.46 | 7.36 |
| Hansweert | + 4.58 | + 7.47 |
| Liefkenshoek | + 4.88 | + 8.02 |
| Fort Marie | + 4.91 | + 7.99 |
| Anvers | + 4.98 | + 7.85 |

On peut donc constater que la différence en hauteur atteinte par le refoulement des eaux ne temps de grande marée, n'est pas insignifiante. Et l'Ing. De Kesel fait remarquer le fait que le 3^{ème} rapport d'interim ne parle que d'une élévation du niveau "de quelques centimètres seulement".

De Kesel s'en réfère à la situation née après le barrage du Zuiderzee; à certains endroits de la côte Hollandaise, le relèvement des amplitudes (c.à.d. la différence entre marée haute et marée basse) avait doublé ou avait augmenté de 50 %. Selon De Kesel il y a une confusion distincte - on pourrait aussi dire - une confusion voulue - dans le 3^{ème} rapport d'interim à propos de la détermination notable des crues de marées hautes et grandes marées, après le barrage éventuelles des voies d'accès, ce qui doit éveiller la méfiance.

Certes, on ne peut établir une comparaison directe entre la situation née à la suite du barrage du Zuiderzee, et la situation qu'il pourrait y avoir après le barrage des 4 embouchures delta. De toute façon le barrage de ces voies d'accès aura une influence sur le régime de l'embouchure de l'Escaut Occidental, puisque certains courants peuvent se modifier, avec la conséquence d'un glissement ou aplanissement du fond de l'Escaut Occidental. Il est probable que le 3^{ème} rapport d'interim a tenu compte de tout cela, mais le fait qu'on garde le silence à ce sujet et la légèreté du jugement en ce qui concerne la hausse du niveau d'eau par les crues, n'est pas pour diminuer les inquiétudes des techniciens belges.

de la hausse

En regard de la prévision "de quelques centimètres" de l'échelle de marée haute, on pense la déclaration du rehaussement du sommet des digues du Nieuwe Waterweg et de l'Escaut Occidental, qui devraient atteindre 1,5m à 2 m.

Que dit le 3^{ème} rapport d'interim sur la modification du fond des niveaux de la mer du nord, après le barrage des voies d'accès (stroombgaten)? Les renseignements complémentaires que l'on trouve à la fin du rapport déclarent ce qui suit:

"L'on s'attend à ce que la suite des dunes, se joindra insensiblement, après le barrage des voies d'accès, sauf là où de grandes quantités d'eau douce seront évacuées régulièrement. (ceci est à la hauteur du Nieuwe Waterweg et éventuellement à l'endroit de Haringvliet, où l'on prévoit une digue avec écluse.) La lenteur de ce procès d'ensablement ~~apparaît~~ ^{ressort} entre autres, par les expériences en cours depuis très longtemps au sujet des mouvements de sable le long de notre côte et le sondage de la pleine de la Meuse du Briel (Brielse Measvlakte) après le barrage près de Oostvoorne".

Plus loin le rapport dit: "à la suite des changements de courants, les modifications des déplacements de sable, et l'absence de l'arrivée de sable par les bras de mer, les bancs situés devant les voies d'accès vers la mer, disparaîtront petit à petit, ~~enxxxxxxxixxxxx~~ la quantité de sable qui se trouve à cet endroit sera poussé à un rythme lent vers la côte, de sorte que pour les prochains siècles - tant que les bancs ne sont pas épuisés - on pourra s'attendre à un élargissement de la plage au Nord de Westcapelle."

Ce texte en soi est ~~assez~~ suffisamment clair.

Les bancs existant actuellement, disparaîtront insensiblement. Cependant il y a lieu de le comprendre dans ce sens que la zone profonde "chenal" (geulen) - sera ainsi comblée, ce qui en fin de compte doit mener à l'élargissement de la plage, élargissement que l'on espère d'ailleurs pour, 1- pour le renforcement des de la construction des barrages. Pour ne rien dire du rythme qui est une notion relative, ou l'épuisement des bancs de sable, qui est un grand point d'interrogation. Il est surprenant que les hollandais s'attendent à un élargissement de la plage uniquement au nord de Westkapelle.

Pourquoi au Nord de Westkapelle, et non au Sud ou Sud-Ouest ?

Un coup d'oeil sur l'ensemble des bancs de sable le long de la côte Belge et devant le domaine de la Delta dans sa forme actuelle, nous enseigne à quel point l'état du fond est sensible aux courants. Il est incontestable qu'après le barrage des ouvertures, non seulement l'état du fond se modifierait au Nord, mais également au sud et Sud-Ouest, de Westkapelle.

Il est impossible de préciser actuellement en combien de temps cela s'accomplira. Il suffit que le fond doit se modifier et non seulement dans la direction indiquée par le 3^{ème} rapport intérimaire.

En premier lieu, l'attention doit être attirée ici sur l'Ouverture Orientale (chenal) dénommé ainsi) (le Oostgat)

à son extrémité Nord, parce que ce chenal est visé directement dans l'effet attendu à la suite du barrage des voies d'accès vers la mer et l'aplanissement du littoral. (au Nord de Westkapelle) Ce chenal est donc condamné à l'avance. Ce que cela signifie pour la navigation sur l'Escaut Occidental et entre autres pour Anvers, est suffisamment souligné, lorsqu'on se rappelle que ce chenal représente la voie d'accès normale vers l'Escaut Occidental pour la navigation venant du Nord et du Nord-Est, ce qui signifie, pour Anvers seul, ~~au-t-~~ 50 % du trafic total de navigation.

Reste encore l'influence provoquée par les modifications des courants sur Wielingen (chenal sud).

A propos des problèmes fondamentaux : influence sur les échelles de marées hautes de l'Escaut, influence sur les niveaux par ~~grands~~ raz de marée et l'influence sur les modifications du fond des chenaux vers l'Escaut Occidental, les données du rapport ne peuvent nous tranquilliser, parce que l'on y voit une négligence par trop apparente.

On pourrait rétorquer ^{que} la Commission Delta du Nieuwe Waterweg et de l'Escaut Occidental, ^{relative} ~~par rapport~~ aux intérêts de la navigation

On pourrait rétorquer que la Commission Delta a, en ce qui concerne les intérêts de la navigation, ont tenu le Nieuwe Waterweg et l'Escaut Occidental à l'écart du projet des barrages, et restent donc des voies ouvertes. Ces deux voies navigables se trouvent au Nord et au Sud, exactement à la limite de la zone de barrage. On ne doit pas croire que c'est par crainte pour les conséquences

Ne faut-il pas croire que la crainte des suites des barrages projetés, existe aussi bien à la limite Nord qu'à la limite Sud (Escaut Occidental). Y a-t-il lieu d'avoir des inquiétudes quant à l'accès de l'Escaut Occidental, étant donné que l'accès jusqu'à Rotterdam (Nieuwe Waterweg) sera bien examiné consciencieusement par la Hollande ?

En liaison avec cette remarque, l'attention doit être attirée particulièrement sur le fait que les conséquences dans ces deux cas seront fondamentalement différentes, parce que les régimes du Nieuwe Waterweg et de l'Escaut Occidental, se différencient fondamentalement.

L'Escaut Occidental a un débit d'eau douce (débit de surface) qui est plutôt minime, - il atteint 230 m³ par seconde à l'embouchure, cela veut dire quelque 10.500.000 m³ par marée.

En regard de ceci se trouve à Flessingue un débit de marée de 1.100 millions de m³, qui est poussé avec une telle force en amont, que plus de 60 millions de m³, passent encore à Anvers, et encore environ 3,5 millions de m³ - à Termonde. Il résulte de ces chiffres que pour l'Escaut Occidental/l'énorme débit de marée (débit d'eau salée) qui - par le c'est

déplacement constant d'eau en amont et puis en aval - est le facteur principal qui entretient les profondeurs dans un lit qui de nature est particulièrement "sensible", donc influençable et transformable.

Il n'en est pas de même pour le Nieuwe Waterweg.

Selon les données, le Nieuwe Waterweg dispose, dans les circonstances actuelles, de 30 % d'écoulement d'eau douce du Rhin, ce qui, par marée (calculé à raison d'un débit-moyen-de-2 écoulement d'eau moyen de 2.300 m³ par seconde) - représente pour l'accès vers Rotterdam une évacuation d'eau douce de plus de 30 millions de m³. Le débit de marée (arrivée d'eau salée) à l'embouchure du Nieuwe Waterweg, où l'amplitude de marée (état niveau entre la marée haute et marée basse) s'élève seulement à 1 m 60 (par rapport à Flessingue 3.76 m - est d'autre part bien plus bas que celui de l'Escaut Occidental. Il y a lieu d'opposer 167 millions de m³ par marée - à 1.100 millions de m³ à Flessingue pour l'Escaut Occidental.

Simplifié, cela signifie :

Pour l'Escaut Occidental le rapport entre l'évacuation d'eau douce (eau douce en aval) et le débit de marée (arrivée d'eau salée) est donc de 1 à 100. C'est bien plus favorable pour le Nieuwe Waterweg, avec une proportion de 1 à 5;5 environ. Mais ceci signifie que pour le Nieuwe Waterweg le débit de surface (l'écoulement d'eau douce) joue un rôle bien plus important dans le maintien des profondeurs. En outre de ceci il est connu que la Commission Delta a la possibilité de refouler la limite d'eau douce sur le Nieuwe Waterweg, en faisant écouler plus d'eau de surface.

Comme conclusion de tout ceci : quelle que soit la situation que pourrait avoir sur le régime de profondeur, le barrage des voies d'accès à l'embouchure du Nieuwe Waterweg, cette rivière est préservée, étant donné que non seulement une plus grande partie

DU DOMAINE DU RHIN (eau de surface) lâchée, mais pourra en outre disposer d'un débit régulier, puisqu'on prévoit l'installation de réservoirs d'eau douce, qui serviront à cela .

Pour l'Escaut Occidental, certains effets du plan de barrage, restent sans moyens de défense .

L'aplanissement prévu de la côte, également au Sud de Westkapelle, avec son influence sur les chenaux navigables et bancs de sable, se fera également sentir dans le domaine de la mariée, (montée d'eau salée) de l' Escaut, avec la conséquence que le danger existe pour le maintien et l'importance de la navigation .

En outre des considérations développées ci-dessus, il y a en plus le fait des complications provenant des barrages secondaires, pour notre navigation intérieure .

La Commission Delta ne parle pas encore des lieux où ces barrages secondaires seraient installés. Ce cas est encore à l'étude et un rapport spécial à sujet sera publié . Il y a quelques mois pourtant, une brochure du Dr.M.C. VERBURG sur " Le Plan Delta , le passé, actuellement et le futur de ce domaine Delta " - nous tenons à y attirer l'attention. Qu' y lisons-nous ?

"Sur l'exécution technique du plan Delta et par rang d'ordre de noms, Le directeur général de l' Etat du régime des eaux , Dr. A.G. Magis, donne encore diverses particularités provisoires.

La première phase est le barrage primaire du Haringvliet et le secondaire du Volkerak et le Sduit : Ceci semble être une position officielle .

Il ressort donc de cette communication que le barrage du Volkerak viendra aussitôt premier lieu, ce qui signifie que des modifications profondes auront lieu dans la voie de communication vers le Rhin pour la navigation intérieure en Belgique. A la suite de ceci le projet du Moerdijkkanaal vient encore davantage à l'avant-plan .

De ce qui précède il est clair que le projet Delta provoque bien des soucis à la Belgique et particulièrement dans les milieux du transport et du port . A ce propos nous devons réfuter l'argument des hollandais lorsqu'ils prétendent que le Plan Delta est une question exclusivement hollandaise ..

Les intérêts de la Belgique et en tout premier lieu des travailleurs, à l'égard de ce plan, vont bien plus loin que ce que les Hollandais, en bons voisins, nous communiquent de leurs intentions . Nous estimons que, de droit, l'on doit accorder à la Belgique pouvoir de contrôle et participation aux discussions du problème Delta ainsi que des changements qui interviendront dans la communication Escaut-Nord/Rhin .

Il y a lieu d'observer qu'il n'est pas possible de s'opposer en principe aux plans de barrage, comme tels . En tout premier lieu, les raisons humanitaires s'y opposent. Nous ne pouvons perdre de vue que lors de la catastrophe provoquée par la tempête du 1. février, un domaine de 150.000 Ha. peuplé de 600.000 personnes, fut inondé, - que 1.800 personnes y périrent et que 12.000 furent évacuées . Que cette dernière catastrophe a alerté la

la population de Hollande, est bien compréhensible, et que ceci a eu une répercussion sur la rapidité avec laquelle la Commission Delta s'est mise au travail.

C'est d'ailleurs avec grande peine et aux dépens de gros efforts, que les Hollandais ont été préservés d'une catastrophe plus grande encore le 1 février 1953. Une débüt de rupture des digues du IJssel Hollandais, a pu être évité au tout dernier moment. Si on n'y était pas parvenu, toute la partie Centrale de la Hollande aurait été inondée, d'où l'économie Hollandaise aurait été désaxée durant de longues années. Il s'agit notamment d'un domaine ayant 10 fois la superficie - comptant 1.500.000 habitants.

Tout ceci ne peut pourtant mener à résoudre des problèmes, tels que le plan Delta, de façon unilatérale, car ils peuvent mettre en cause les intérêts économiques du pays.

D'ailleurs, sur le plan juridique, notre pays a le droit, d'après les conventions internationales, à participer aux discussions concernant le plan Delta. En effet, l'Escaut est un fleuve international et bien du fait qu'il parcourt le domaine de plus d'un état. Ce qui rend cette chose claire pour chacun, sur la base de la logique même, est le cas juridique, en vertu des articles 1 et 2 du règlement du 24 mars 1815, concernant la navigation libre, et les art. 108 et 109 de l'acte de clôture de Vienne du 9 juin 1815.

Aux termes de ces articles, sont considérés comme fleuves internationaux, ces fleuves qui parcourent ou séparent un ou plusieurs états; ce fut en effet au Congrès de Vienne en 1815 à l'occasion de la réorganisation de l'Europe après la chute de Napoléon, que la conception de fleuves internationaux fut le centre d'intérêt, et bien parce que, à cette occasion, le principe de la navigation libre fut confirmée solennellement de façon générale.

Il fut convenu en 1815, que la navigation serait libre sur tous les cours d'eaux internationaux; après la révolution de 1830 de sérieuses difficultés surgirent étant donné que la Hollande fit à nouveau valoir un droit de souveraineté illimité sur l'Escaut - ce qui ne put être accepté par la Belgique; après de longues négociations, un traité fut conclu le 19 avril 1839. Ce traité contient les articles de clôture du traité de Vienne, et prévoit donc la navigation libre sur les cours d'eaux internationaux.

Il est admis généralement qu'il ne faut pas seulement considérer la navigation libre comme une obligation de s'abstenir de provoquer des l'obstruction, mais comprend aussi l'obligation positive d'entretenir le fleuve de telle manière qu'il n'offre pas la moindre difficulté à la navigation.

L'article 13 de l'acte de clôture du Congrès de Vienne est fort significatif à cet égard, il déclare que tout état riverain est chargé de l'entretien et de l'exécution de travaux du lit du fleuve de manière à ce que la navigation ne rencontre pas la moindre gêne.

Et plus loin il a été déterminé dans le traité conclu entre la Hollande et la Belgique, que la navigation de l'Escaut et ses embouchures, les pilotes, le service des phares,

de même que l'entretien du courant du chenal en navigable en amont d'Anvers, seront soumis à un contrôle commun, - lequel contrôle commun sera exercé par des commissaires, désignés mutuellement à cet effet. Les ~~de~~ deux gouvernements s'engagent en outre de ~~tenir-en-état-~~ maintenir en bon état les chenaux de l'Escaut et ses embouchures, et d'y placer les phares et les bouées requis, chacun pour le parcours du fleuve sur son territoire. Et enfin il fut déterminé que, ^{en cas où} les obstacles naturels ou travaux techniques ~~en~~ rendraient impraticables les voies navigables, les gouvernements de Hollande ~~et de Belgique~~ devra prescrire à la Belgique d'autres voies navigables, en remplacement. Des voies aussi sûres et aussi faciles que celles devenues inutilisables.

En résumé, les techniciens Belges estiment pouvoir retenir comme inattaquables, les dispositions suivantes :

1. Que la Hollande est tenue à entretenir les chenaux des cours d'eau internationaux, en général, et l'Escaut en particulier, de telle façon à ne causer aucun obstacle à la navigation ; que la Hollande doit s'abstenir de créer n'importe quel obstacle freinant la navigation ;
2. Que, en cas où des événements naturels ou des travaux techniques entraîneraient n'importe quel obstacle, de nouvelles voies navigables doivent être mises à la disposition.
3. Que la Hollande est tenue, à régler en commun tout ce qui concerne la navigation sur l'Escaut.

En ce qui concerne donc le plan Delta il est acquis que quelque chose doit être entrepris en vue de la protection de la sécurité des habitants riverains de l'Escaut et ses affluents, ainsi que pour le maintien des installations maritimes le long du fleuve.

A la suite des conférences qui eurent lieu à Anvers sur les problèmes politiques, économiques et juridiques - de l'Escaut et le Plan Delta, la position adoptée par la Belgique semble être en voie de se modifier.

Là où les milieux gouvernementaux se contentaient auparavant des renseignements fournis par le gouvernement Hollandais, on s'engage aujourd'hui de plus en plus vers la notion d'avoir voix au chapitre.

Nous estimons que notre Parti ne peut rester indifférent à l'égard de ce problème aussi important pour notre pays et les ouvriers ; d'après les éléments dont nous disposons actuellement, il est clair que notre Parti Frère Hollandais a posé le problème du plan Delta d'une façon ~~superficielle~~ superficielle.

De ce qui précède, il semble qu'en se basant uniquement sur le 3^{ème} rapport intérimaire de la Commission Delta, l'on a trop peu tenu compte des intérêts belges, auxquels sont liés également ceux de notre population et en premier lieu ceux des ouvriers du transport.

A notre avis, notre Parti doit revendiquer le droit de collaboration dans le projet Delta.

Il est pour ainsi dire certain aujourd'hui, que des mesures qui s'imposent pour éviter des risques, et étant donné que la sauvegarde de la navigation sur l'Escaut Occidental ne peut se réaliser par n'importe quelles mesures - la discussion en commun est plus indispensable que jamais. Un endiguage de la tempête, p. ex. est déjà une mesure minimum qui s'impose.

Les milieux qui s'occupent de travaux techniques hydrauliques, sont d'avis qu'un endiguage de la tempête (barrages) favoriserait l'ensablement du chenal de l'Escaut, étant donné que ce chenal, qui actuellement ne donne déjà plus entière satisfaction, est maintenu par les courants de marée, qui, s'affaibliraient incontestablement à la suite de ou des barrages.

Nous estimons qu'il y a suffisamment d'éléments pour faire connaître notre position aussi bien dans la presse qu'à l'occasion d'une discussions éventuelle sur les problèmes de transport au Parlement.

Concerne le problème du TRANSPORT .

CONCLUSIONS .

Ainsi que nous avons pu le constater, - en traitant des divers problèmes, le rapport a mis surtout l'accent sur les conséquences sociales qu'entraînerait l'accomplissement des problèmes traités .

Certes, nous ne pouvons perdre de vue les aspects politiques qui sont liés à ces problèmes. Mais d'après nous - comme nous l'avons déjà signalé au début de ce rapport - ce serait une erreur de classer l'ensemble de ces problèmes dans le cadre des plans de la militarisation impérialiste .

En agissant de la sorte notre Parti persévérerait dans une position néfaste et incompréhensible pour notre population, attitude qui nous a déjà fait perdre pas mal de crédit .

Lorsque nous parlons de la modernisation de l'appareil du transport et de l'installation du port, cela comprend certains dangers pour les travailleurs . Un des plus grands dangers est le problème du chômage . Au stade actuel du capitalisme, le chômage a pris un caractère chronique. On ne peut s'imaginer quel serait le danger résultant de la modernisation et du développement des divers plans projetés - le fléau du chômage se développerait encore davantage . Surtout que nous nous trouvons momentanément dans une période de haute conjoncture, et que nous savons qu'en économie capitaliste, une dépression suit toujours la hausse . En déterminant sa position dans n'importe quels problèmes économiques ou techniques, notre Parti doit toujours accorder une attention particulière aux conséquences qui en résulteraient pour les travailleurs, et diriger son action de façon à ce que les revendications des travailleurs marchent de pair avec l'évolution technique et économique .

Ce sont ces principes qui nous ont surtout guidés en tirant les conclusions se rapportant aux problèmes étudiés du port et ceux des travailleurs .

Nous avons déjà défendu dans le rapport certaines prises de position qui visent en tout premier lieu, sans ambiguïté, à servir les intérêts des travailleurs, et, en second lieu pour nous donner la possibilité d'avoir un contact plus étroit avec les organisations économiques et sociales qui, en des circonstances déterminées prennent une position semblable à la nôtre . Ici nous pensons surtout à la F.G.T.B. Anvers, ou plutôt à certaines tendances de la F.G.T.B. en général dont les positions en bien des cas s'approchent des nôtres .

Afin d'être aussi précis que possible, nous répétons quelles sont les positions à prendre .

A. Politique de Port .

1) Equipement et outillage du Port d' Anvers :

- a) accorder notre appui aux points dont il est fait mention dans la note du 26 mars 1954 adressée par le Conseil Communal d' Anvers au gouvernement .

Pour ce qui concerne le creusement d'un 5^{ème} et 6^{ème} bassin au port, nous ne voyons provisoirement aucun dommage social pour les travailleurs.

Le creusement de ces bassins est devenu une nécessité économique, dont on ne discute point

L'amélioration de l'outillage peut, cela se conçoit, avoir des conséquences sur les salaires et les conditions de travail . En appuyant les revendications des travailleurs pour diminuer la durée du travail, révision éventuellement du système des équipes pour les dockers, le reclassement de fonctions déterminées du personnel communal pour un meilleur salaire, leur tarif de salaires, la lutte contre les accidents de travail, l'installation de cabinets de toilette où les ouvriers peuvent se laver et se vêtir de même que le transport vers des quais éloignés - tous ces points doivent être mis résolument en avant et défendus par nous .

- b) Financement - les dettes publiques pèsent lourdement sur la situation financière de la ville d' Anvers, à cause des tarifs très réduits que doit payer le patronat du port pour l'utilisation de l'outillage mis par la ville d' Anvers à leur disposition .

Les arrimeurs ont augmenté leurs tarifs jusque 4 à 4,5 par rapport à 1938 tandis que la ville d' Anvers n'a pu augmenter ses tarifs que jusque maximum 3, et, dans certains services seulement jusque 1,75 .

Le patronat du port a profité très favorablement de cette situation .

Une adaptation des tarifs pour l'utilisation des tarifs outillages, du matériel mis à leur disposition par la ville devrait être faite au prix de revient réel, sans que ceci ait pour conséquence une hausse des tarifs de transaction .

Les bénéfices fabuleux du patronat du port permettent de couvrir l'augmentation des tarifs de la ville sans augmenter les prix de leurs services .

Le mauvaise situation financière de la ville d'Anvers, ne peut d'aucune façon entraîner le transfert de certains services à une direction privée .

Tout doit être mis en oeuvre pour rejeter et combattre les changements de la structure du port, tels que le vise le patronat du port . (Il s'agit ici de ^{l'installation}quais fixes, clôturés, réservés aux agences de navigation) .

Tout ce qui pourrait léser les droits acquis par les dockers, doit être dénoncé et combattu opiniâtrément par nous en

mettant les revendications à l'avant-plan .

- c) Marchandises en transit : les statistiques témoignent d'une diminution constante des marchandises en transit. Le développement du commerce - Est - Ouest pourrait amener une amélioration importante dans cette situation . Le développement industriel des démocraties populaires, particulièrement l'importation de matières premières et l'échange de nombreux produits a eu pour conséquence d'accroître de façon importante le trafic de - et vers ces pays .

Dans les milieux des expéditeurs, on constate un certain intérêt qu'il n'y a pas lieu de sousestimer et dont nous devons pouvoir nous servir pour le développement du commerce Est - Ouest .

L'envoi en transit qui procure aux ouvriers du port beaucoup de travail, y trouverait intérêt .

- d) Canalisation : un développement de la navigation intérieure se constate dans tous les pays du monde (en tout premier lieu en Union Soviétique) .

Aussi dans notre pays, le transport par les voies navigables de l'intérieur, joue un rôle important et se développe encore .

Le creusement d'une jonction Escaut-Rhin dans la direction du Nord (Canal du Moerdijk) et le creusement d'une jonction Meuse-Rhin, éveille l'intérêt des milieux intéressés .

Quelques uns de ces plans ont été repris dans le cadre de la C.E.C.A. pour en vue de considérer leur exécution .

On ne comprendrait pas si nous écartions, sans plus, certains projets déterminés pour le creusement de canaux. Le problème du Canal du Moerdijk a déjà été posé depuis 25 à 30 ans, - il serait significatif pour Anvers et pour toute l'économie Belge . Le fait de repousser le projet de creuser ce canal - sur la base des plans de la C.E.C.A. - ne pourrait être compris .

Le fait d'appuyer les projets du creusement du Canal du Moerdijk, - de l'élargissement du canal Gand-Terneuzen, - la suppression du Bouchon de Lanaye, - est acceptable .

Il ne nous apparaît cependant pas nécessaire d'être les promoteurs de ces travaux.

En liaison avec les projets de canalisation vers l'Est, on peut constater que ceux-ci s'incorporent dans la stratégie militaire occidentale, - et nous estimons qu'étant donné la conjoncture économique actuelle, nous ne pouvons prendre de position positive .

Considérant les longues discussions et les pourparlers négociations qui se poursuivront encore à propos de ces projets de canalisation avant d'arriver à une solution pratique du problème de l'Escaut - Meuse - Rhin, il est recommandable d'observer le silence sur ce problème .

Au moment où ce problème sera posé de façon plus pressante, il sera encore temps de déterminer une position précise, si la chose semble nécessaire.

La classe ouvrière ne se sent que peu associée à tous ces vastes plans, - et quant au contre-coup social que ceci pourrait avoir sur les salaires et conditions de travail, - il y a peu à remarquer, de sorte que nous pouvons accorder notre attention aux autres problèmes plus pressants.

- e) Plan Delta : pour certains camarades l'exposé détaillé des problèmes qui ont surgi à la suite de la communication du soi-disant plan Delta Néerlandais - prévoyant la fermeture de diverses voies d'accès dans le Delta de l'Escaut, semble un peu exagéré.

Ceux qui connaissent les problèmes de communication et les problèmes du port, savent toutefois qu'il s'agit ici d'une question de vie pour le port d'Anvers, et par conséquent aussi de grande importance pour l'économie du pays.

Les préoccupations essentielles qui ont guidé ceux qui ont projeté le plan Delta, est la protection de l'élément humain contre les terribles catastrophes - calamités qui s'abattent sur les îles et les presqu'îles de l'embouchure de l'Escaut.

Les inondations de février 1953 - ont aidé pour que l'on prépare de manière rapide et drastique un projet mettant fin aux sinistres provoqués par les calamités. Le rapport a exposé en détail cette question, tant du point de vue économique que technique.

Pour nous se pose la question : quelles conséquences peut avoir la clôture des voies d'accès sur la navigabilité et la rapidité des navires sur l'Escaut - Occidentale ?

Donner une réponse immédiate à une question semblable nous semble exagéré, étant donné les nombreux aspects qui y sont liés.

Des services techniques de la Hollande et de la Belgique s'occupent de ce problème et en juillet 1955 les Ministres des affaires étrangères, du Transport et des Travaux Publics ont visité le laboratoire hydrauliques de Delft, afin d'étudier la question de près.

L'argument humain mis à l'avant plan par la Hollande ne peut d'aucune façon être ignoré par nous et il y a lieu d'y accorder une très grande attention.

Les dangers qui menacent d'autre part le port d'Anvers par la clôture des voies d'accès ne sont pas à concevoir non plus et il y a lieu de trouver une solution qui tienne compte de ces deux situations - aspects.

La position officielle de la (C.P.N.) - que nous retrouvons dans un article très détaillé de la main du cam. Ingénieur Rutgers dans "Politique et Culture", du fait remarquer qu'il y a un jugement par trop unilatéral de la question qui ignore tout néglige tout simplement les intérêts de la classe ouvrière Belge.

Dans ce cas une confrontation de nos positions est vivement souhaitable .

Sur le terrain officiel un véritable pouvoir de contrôle Belge est exigé .

Les problèmes posés par le Plan-Delta doit être résolu de telle manière que les intérêts nationaux réciproques et surtout les intérêts de la classe ouvrière ne soient pas lésés .

CHEMIN DE FER .

- a) Dans notre rapport on a exposé clairement la politique du grand capital à l'égard des chemins de fer .

De même qu'en ce qui concerne les tarifs du port, les grands capitalistes jouissent de tarifs de faveur pour le transport de leurs marchandises, c.à.d. - charbons, minerais, produits métalliques .

Ces marchandises représentent environ 61 % du total du transport de marchandises du pays, et jouissent de tarifs de faveur qui, en général, sont de moitié plus bas que le prix moyen de revient au kilomètre-tonne .

Les formidables fournitures de matériel d'entretien procurent aux monopolistes également de gros bénéfices .

Il faut que notre tâche consiste à dévoiler le rôle de ces monopolistes de façon intelligible, de limiter par tous les moyens possibles et d'endiguer leur pouvoir en exigeant la suppression des tarifs de faveur, en exigeant de la part du gouvernement une politique qui envisage la fourniture de matériel roulant Belge .

- b) Les rapports internationaux imposés par la C.E.C.A. ont pour conséquence que la S.N.C.B. touchera 450 millions en moins comme recettes, à la suite de l'introduction de soi-disant nouveaux tarifs internationaux harmonisés pour le charbon, acier, et minerais.

Ces tarifs ont été mis en application depuis le 15 avril 1955 et n'amélioreront certes pas la situation financière de la S.N.C.B.

S'il est ^{pratiquement} impossible pour nous, étant donné les rapports politiques actuels, de faire renoncer dans un avenir immédiat aux ~~accords~~ accords internationaux qui lient en ce moment notre pays, la possibilité existe cependant d'entamer avec succès la lutte à l'égard de certains aspects qui découlent des accords internationaux et au sujet desquels s'intéressent certaines couches de la population et en particulier, la classe ouvrière .

La question des tarifs de chemins de fer internationaux harmonisés et la lutte contre les tarifs de faveur rencontrent de la part des cheminots et dans certains milieux

qui s'intéressent aux problèmes du chemin de fer - une bonne compréhension .

- c) L'exploitation simplifiée : Dans cette question nous y ajoutons nous pouvons également prendre une position claire et utile .

Nous devons particulièrement nous soucier de ce que la petite industrie locale, le commerce et l'agriculture - ne soient pas menacés du fait de la suppression de lignes de chemin de fer, de la suppression de trains de marchandises et de la fermeture de stations .

L'exemple du Westhoek (région de Roulers - Cortemarck - Ypres - Thielt - Furnes) - a démontré que de larges couches de la population peuvent être mobilisées pour empêcher la fermeture de lignes de chemin de fer .

A la suite de l'initiative prise par certains cheminots progressistes - le secteur voies ferrées du syndicat A.C.O.D. de la Flandre Orientale a été mis en bruxelles branle, de telle manière que les bourgmestres et les parlementaires d'opinions divergentes - se sont opposés et se sont prononcés contre la suppression des chemins de fer de l'endroit.

Pour éliminer le déficit financier et pour permettre au chemin de fer de jouer son rôle dans la vie économique de notre pays, il y a lieu de rechercher les moyens pour développer le transport et le trafic . La fermeture de voies ferrées ne peut apporter une solution au déficit .

- d) La rationalisation et la centralisation :

La manière de laquelle se pose la question de la rationalisation et la centralisation dans le domaine du chemin de fer, est un danger direct pour les cheminots .

Les chiffres cités concernant la diminution des effectifs, et l'accroissement du trafic, prouvent l'augmentation considérable du rendement individuel de chaque cheminot .

La centralisation par la fermeture d'ateliers et de dépôts de locomotives, par conséquent, soumet le personnel à des mutations vers des dépôts éloignés et a également pour conséquences le déclassement de certaines professions devenues inutiles .

Les conséquences sociales de cette rationalisation et centralisation, sont très graves. La défense et l'aide à apporter aux cheminots pour la réalisation de leurs revendications, est l'un des meilleurs moyens pour mener la lutte contre ces conséquences sociales . L'instauration de la semaine de 40 heures, diminution du nombre de catégories professionnelles, lutte contre la suppression de personnel, augmentation du salaire minimum à 48.000 frs . réduction de la durée de la carrière, etc...etc... sont des revendications qui sont de signification décisive pour nous pour aider les cheminots dans leur lutte contre la super-exploitation .

e) L'adaptation de la traction :

La position à prendre a été clairement exposée. Nous résumons e+ succinctement.

- accorder la priorité à l'électrification .
- application d'une traction Diesel limitée sur les lignes secondaires à trafic fréquent .
- tendre vers l'utilisation de matériel roulant belge, qui, selon les circonstances, serait fabriqué dans les ateliers de la N.E.C.B.

Dans le cadre de l'adaptation des méthodes de traction il y a lieu de souligner particulièrement la diminution de la durée de travail du personnel machiniste qui, par les moyens de traction modernes, sera utilisé de manière plus intensive.

f) Il est clair que, dans un petit pays comme la Belgique, le trafic par chemin de fer n'est nullement arrivé à sa fin, comme certains osent le prétendre.

Il s'agit simplement de faire marcher au pas le chemin de fer et le progrès technique du trafic, sans toutefois perdre de vue l'aspect humain du personnel.

Les chemins de fer se trouvent pour une grande partie, sous la domination, pour une très grande partie, des monopolistes, — c'est à dire que nous devons, par notre action, les faire relâcher prise.

Nous n'y parviendrons que pour autant que nous sachions prêter l'oreille aux intérêts de la classe travaillante.

• • •

Conclusion Générale .

Les divers points de vues et positions présentés dans ce rapport, sont encore incomplets.

Nous ne disposons, pour ainsi dire, pas de données en ce qui concerne la navigation maritime et la navigation intérieure. Nous n'avons qu'une connaissance limitée du problème du transport par route, lequel a pris une énorme extension au cours de ces dernières 20 années. Ce sont des problèmes que nous étudierons à l'avenir et que nous devrons suivre, à l'avenir, avec plus d'attention.

Ce rapport toutefois offre déjà une première base pour nous occuper plus étroitement des problèmes du transport et du port et de prendre position conforme aux intérêts des travailleurs et aux intérêts du pays. L'importance que l'on a attaché à mettre à l'avant-plan les positions positives, le fut surtout en vue d'un développement économique ayant la paix pour objectif. Le fait de rejeter tout développement économique en raison de l'existence d'un conflit armé dans une économie de guerre, nous apparaît comme étant trop schématique et incompréhensible pour les travailleurs.

Tenant compte de ces remarques, en faisant connaître nos positions, nous mettrons l'accent sur la nécessité de mettre le développement économique sous le signe de la Paix, sous le signe d'un plus grand bien-être et du bonheur pour la classe travailleuse .

Les Chemins de fer

Il ne sera certainement pas nécessaire de souligner l'importance de l'appareil de transport dans l'ensemble de l'activité économique du pays.

Les chemins de fer représentent particulièrement un des plus importants moyens de transport qui, tant au point de vue des capitaux investis, de la capacité de transport, du nombre des forces de travail occupées au travail que du point de vue d'aspects de transport et économiques, occupent une place prépondérante dans l'activité du pays.

Les investissements dans les chemins de fer s'élèvent à un montant de 58 milliards et l'extension du réseau ferroviaire sur le territoire du pays est très dense.

Les différents centres industriels et commerciaux du pays ainsi que les ports sont raccordés à un réseau ferroviaire très dense qui atteint sur la superficie totale de 30.500 Km² du territoire du pays une longueur de 5.034 Km. dont 3.000 Km. avec lignes de chemins de fer doubles.

Ce réseau ferroviaire étendu a des correspondances directes avec l'étranger allant jusqu'en Europe Centrale et Orientale.

Des lignes internationales directes raccordent la Belgique à Paris, Lille, Luxembourg, Cologne, Munich, Gladbach, Amsterdam et Londres (via les ferry-boats).

Suite à leur importance, les chemins de fer ont toujours suscité l'intérêt des milieux politiques et économiques et cela pour diverses raisons.

La constitution, en juillet 1926, de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges était la conséquence d'une série de manipulations politiques et financières entraînant finalement la remise d'une très grande partie des anciens chemins de fer de l'Etat entre les mains du capital privé.

Depuis la constitution de la S.N.C.F.B., l'on est passé - lentement mais sûrement - d'une entreprise rentable (4.400.000 frs. de bénéfices en 1921 - 107.000.000 frs. de bénéfices en 1932) - à une exploitation financière très défavorable, qui exerce aujourd'hui une pression nuisible sur l'exploitation même des chemins de fer, sur la situation sociale du personnel ainsi que sur l'ensemble de la situation économique du pays.

Depuis la constitution de la S.N.C.F.B., les déficits se sont accrus sans cesse et cette situation s'est encore empirée depuis la guerre.

| | | | | | |
|---------|----------------|-------------------------------------|--------|---|---|
| En 1945 | 435 millions | (7% des dépenses d'exploitation) | | | |
| 1946 | 1.149 millions | (13,7% des dépenses d'exploitation) | | | |
| 1947 | 2.396 | " | (24,7% | " | " |
| 1948 | 2.350 | " | (22,8% | " | " |
| 1949 | 3.100 | " | (29% | " | " |

En 1949, ce déficit d'exploitation représentait 5% du budget national ordinaire.

Afin de couvrir ce déficit, la S.N.C.F.B. a reçu un subside de 2 milliard au budget national ordinaire et 600 millions au budget extraordinaire.

Pour 1950 et 1951, l'intervention de l'Etat a été limitée à 1 milliard 400 millions et pour 1952 à 750 millions.

En 1953, 450 millions ont encore été accordés ~~xx~~ et pour 1954 encore 150 millions.

Le budget pour 1953 se clôturait avec un déficit de 491 millions contre 220 millions en 1952, d'où que la perte cumulée s'élevait, le 31.12.53, à 1.640.900.000 frs.

Ces chiffres démontrent suffisamment l'importance de la ~~gestion~~ ~~xxxx~~ des chemins de fer et les difficultés avec lesquelles les chemins de fer sont confrontés.

Ce n'est pas l'intention de ce rapport de faire une analyse politique, économique ou financière complète de la situation des chemins de fer et de leur gestion.

Notre tâche se limitera surtout à l'analyse des conséquences sociales pour le personnel roulant qui découlent des moyens déjà pris ou envisagés et qui devraient donner lieu au redressement de l'équilibre financier de la S.N.C.F.B.

La rationalisation de l'exploitation, l'électrification du réseau ferroviaire, la modernisation et l'adaptation aux nouveaux moyens techniques sont déjà appliqués partiellement ou sont envisagés.

Les principaux moyens pour redresser l'équilibre financier ont été stipulés dans le rapport annuel de 1953 du Conseil de Gestion :

- 1) la diminution du personnel
- 2) l'adaptation de la traction
- 3) la concentration dans 47 centres routiers des services de reprise et livraison à domicile
- 4) la modernisation des installations techniques dans les gares de formation, la signalisation et l'équipement en général.

L'analyse de ces 4 points permet déjà à première vue de constater que les conséquences qui en découleront seront d'une signification décisive sur les conditions de travail du personnel ainsi que sur les possibilités d'avancement et la situation sociale en général.

1) La diminution du personnel

L'arrêt des engagements au cours de l'année 1949 a eu comme conséquence que depuis lors les effectifs de la S.N.C.F.B. ont diminué très rapidement.

| | | | |
|----------|-------------------|--------|-----------|
| En 1937 | il y avait encore | 90.244 | cheminots |
| fin 1949 | " " " | 92.000 | " |
| en 1952 | " " " | 86.240 | " |
| fin 1953 | " " " | 81.086 | " |

| | | | |
|--------------|-------------------|--------|-----------|
| début 1954 | il y avait encore | 77.622 | cheminots |
| octobre 1954 | " " " " | 77.204 | " |
| mars 1955 | " " " " | 76.314 | " |

| | | | |
|---------------------------------|------------|-------|-------------|
| De ces effectifs, il y avait en | déc. 1953 | 5.942 | temporaires |
| | janv. 1954 | 5.423 | " |
| | mai 1954 | 7.699 | " |
| | oct. 1954 | 7.406 | " |

Malgré cette diminution sensible du personnel, le trafic ferroviaire a augmenté par rapport à 1938. Particulièrement en ce qui concerne le transport des voyageurs, une augmentation systématique du nombre de kilomètres ~~de~~ voyageurs est à constater.

Au cours des dernières six années, ce chiffre varie entre 7 milliard et 7,5 milliards kilomètres ~~xx~~ voyageurs par année, et selon les chiffres officiels du Conseil de Gestion de la S.N.C.F.B. le trafic des voyageurs se stabilise aux environs de 7,5 milliards ~~xx~~ kilomètres ~~xx~~ voyageurs. Par rapport à 1938, cela signifie une augmentation de 20,4%.

Le trafic des marchandises - pleins chargements - était également plus élevé en 1953 qu'en 1938 et dépassait les chiffres de cette année de 5,4%.

En ce qui concerne le transport des marchandises générales, une baisse du trafic est à constater qui se manifeste d'ailleurs déjà depuis 1927 et qui est due surtout à la concurrence accrue du transport routier.

En 1927, 1.786.000 tonnes de marchandises générales ont encore été transportées contre seulement 708.836 tonnes en 1953.

L'ensemble de l'activité des chemins de fer n'est pas en recul comme certains milieux veulent le faire croire, mais par rapport à l'augmentation générale du trafic et de la production, les chemins de fer suivent très lentement, à l'égard de l'augmentation du transport routier et fluvial

| | 1931 | 1952 |
|-------------------|------|------|
| Chemins de fer | 68% | 51% |
| transport fluvial | 26% | 28% |
| " routier | 6% | 21% |

La comparaison de l'augmentation du trafic des marchandises (5,4%) et du trafic-voyageurs (20,4%) et la diminution du nombre de membres du personnel démontre cependant que le rendement individuel a augmenté considérablement. Il découle de la diminution du personnel que le nombre d'agents occupés au travail par l'exploitation s'élevait encore à 5,18 en 1953 à l'égard de 5,30 en 1952 et 6,45 en 1938 par rapport au millions d'unités de transport.

Dans une grande série de services les cadences sont considérablement accélérées d'où que dans de nombreux cas la sécurité du personnel et du trafic est en jeu.

L'année 1954 a été caractérisée par divers accidents de chemins de fer graves (Ste Cathérine-Lombeek - Kapellen - Wilsela) causant de nombreux morts et blessés.

Le nombre d'accidents de travail s'est élevé à plus de 12.000 en 1952 à l'égard d'une moyenne de 6.000 seulement en 1934-36, ce qui est une augmentation frappante démontrant que la diminution du personnel lors d'une augmentation du trafic, a une répercussion néfaste sur la sécurité au travail et au transport.

Une série de mesures comme la suppression du personnel du train sur pratiquement tous les trains de marchandises tirés par des locomotives à vapeur ont augmenté les possibilités d'accidents graves.

En cas de rupture de train, échauffement du réservoir à l'huile, c'est seul le personnel de la machine qui doit agir et qui doit prendre les mesures de sécurité nécessaires.

rangeurs

Dans les gares de formation, les équipes de ~~XXXXXXXXXX~~ ont été réduites au strict minimum, à tel point qu'un nombre très limité de rangeurs doivent faire les rangements sur la colline de rangement, l'arrêt en 1ère et 2e ligne.

Ce n'est pas la première fois que dans une grande gare de formation, les rangeurs de la 2e ligne d'arrêt doivent s'occuper de 10 à 15 voies et doivent faire les opérations de freinage ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ ~~XXXXXXXXXX~~ sur toutes ces voies dans une cadence infernale. Il va de soi que la sécurité tant du personnel que des marchandises ~~XXXXXXXXXX~~ expédiées est ici en jeu.

manutention

Aux quais de transbordement, à la ~~manutention~~ des marchandises générales, des mesures draconiennes d'économie ont été appliquées au personnel, à tel point qu'à certains moments le chargement et le déchargement des wagons laissent beaucoup à désirer et que la bonne et rapide marche d'envoi des marchandises en souffre.

Par la suppression de différents dépôts de locomotives, ateliers de réparation pour locomotives et wagons, des milliers d'ouvriers des services du "Matériel" ont été transférés à d'autres postes qui, dans de nombreux cas, se trouvaient très éloignés de leur domicile.

Des dépôts de gardes et chef-gardes ont été supprimés et centralisés en quelques endroits avec les mêmes conséquences néfastes de transfert de personnel.

Dans les ateliers de réparation - en rognant systématiquement les normes - l'on a su ~~XXXXXXXXXX~~ diminuer tellement la durée de travail imposée que les conditions de travail des ouvriers qualifiés sont loin d'être enviables.

Bref, la diminution du personnel a entraîné des ~~XXXXXXXXXX~~ répercussions graves pour les cheminots/qui se ~~XXXXXXXXXX~~ font sentir tant sur les conditions de travail, la sécurité au travail, les possibilités de promotion, le respect de la journée des 8 heures (A.B.13), l'obtention des congés et jours de repos légaux, que sur le moral du personnel.

De cette politique menée durant ces dernières années et que le Ministre des Communications socialiste semble continuer, il apparaît clairement que l'effort essentiel fait pour redresser l'équilibre financier de la S.N.C.F.B. tombe principalement à charge du personnel et que les milliards de déficit doivent être récupérés par une surexploitation des cheminots, par l'augmentation du rendement individuel.

2) L'adaptation de la traction

Dans le passé, les chemins de fer pouvaient être considérés comme le principal et exclusif élément de transport, qui détenaient pratiquement le monopole du trafic. Aussi bien le transport des voyageurs que des marchandises appartenait pour ainsi dire exclusivement aux chemins de fer.

Cette position favorable de premier plan occupée par les chemins de fer a été supplantée par le développement du transport routier, par la modernisation toujours plus poussée des autostrades et les véhicules mêmes.

Les ~~xxx~~ usagers exigent en premier lieu un transport rapide, fréquent, confortable et sûr au prix le plus bas possible.

A partir du moment que les chemins de fer ne répondent plus à ces conditions, les usagers envisagent d'autres moyens de transport qui peuvent satisfaire leurs besoins.

Depuis 1938, le développement de la capacité de transport des deux concurrents essentiels des chemins de fer progresse impétueusement.

Le nombre de camions de moins de 2 tonnes ~~x~~ est passé de 62.069 unités en 1938 à 93.142 en 1952.

Le nombre de camions de plus de 2 tonnes est passé de 15.531 unités en 1938 à 49.099 en 1952.

Le nombre de bateaux fluviaux motorisés s'élevait en 1952 à 3.539 contre 2.138 en 1938 et le tonnage respectivement 563.892 tonnes contre 1.139.538 tonnes en 1952.

Malgré le développement rapide et impétueux du transport routier et le transport par bateau fluvial, les chemins de fer occupent encore toujours une position très importante tant en ce qui concerne les voyageurs que le trafic des marchandises.

On peut considérer que les chemins de fer transportent pour leur compte 73% de la production nationale de charbon, 86% des minerais et 81% des produits métalliques.

La non-application d'une modernisation adéquate, de l'électrification de nouvelles formes de transport déterminées (transport-container) a influencé fortement la situation des chemins de fer à l'avantage du transport routier et la navigation fluviale.

Depuis des années et des années, il est question aux chemins

de fer de l'adaptation des moyens de traction, afin de pouvoir adapter le prix coûtant du transport par chemins de fer aux prix de transport plus bas des moyens de transport concurrents.

D'autre part, le développement des véhicules automobiles et le trafic aérien, les besoins toujours croissants des usagers, a obligé les chemins de fer à s'adapter aux nouvelles situations créées concernant la technique de transport économique.

En 1926, les premiers plans pour l'électrification d'une partie des chemins de fer belges ont été établis.

C'est seulement en 1935 ou 9 ans plus tard que l'on réalisa l'électrification d'une première voie entre Bruxelles et Anvers reliant ainsi la capitale au port et la ville commerciale la plus importante du pays.

En 1936, au cours de la deuxième année d'exploitation de cette voie, une augmentation de 21% du nombre de kilomètres-voyageurs fut enregistrée tandis que l'augmentation pour l'ensemble n'était que de 6%.

Selon les statistiques officielles en 1946, le trafic annuel s'élevait à 515 millions de kilomètres-voyageurs ou 7,25% de l'ensemble du trafic-voyageurs en Belgique sur une ligne qui atteint seulement 1% de la longueur totale du réseau.

En 1936, une commission parlementaire fut constituée pour examiner quelles étaient les lignes qui devaient être électrifiées et pour en étudier le financement.

En 1937, cette commission parlementaire fut élargie aux représentants et spécialistes de la S.N.C.F.B. et fut dénommée "Commission du métropolitain électrique de Belgique".

En 1939, un accord intervint entre la commission, l'Etat et la S.N.C.F.B. stipulant que la S.N.C.F.B. électrifierait quelques lignes dénommées "La petite Etoile" d'une longueur totale de 175 Km.

"La petite Etoile" comprenait l'électrification des lignes suivantes à l'exception de la ligne Bruxelles-Anvers :

Bruxelles-Louvain
Bruxelles-Alost
Bruxelles-Charleroi
Bruxelles-Braine-le-Comte
Bruxelles-Ottignies.

Très peu de ces plans fut réalisé et des circonstances dues à la guerre obligèrent la S.N.C.F.B. de procéder à la révision des plans d'électrification.

En avril 1945, une "Commission Nationale pour l'électrification des chemins de fer" fut constituée par le Ministre Rongvaux et sous la présidence de E. Anseele.

A la mi-janvier 1947, cette commission déposa un rapport détaillé visant à l'électrification de 1.500 Km. de voies ferrées ou 50% de la longueur totale des lignes à doubles voies, sur lesquelles, en 1938, 70% du trafic ferroviaire total eut lieu.

Les plans de la "Commission Nationale pour l'électrification des lignes de chemins de fer", prévoyaient 15 phases d'électrification.

- 1ère - Bruxelles-Charleroi
- 2e - Ligne marchandises Schaerbeek (Josaphat)-Anvers-Nord
- 3e - Bruxelles-Namur avec les ramifications Ronet-Gembloux et Ottignies-Louvain
- 4e - Bruxelles-Ostende avec les ramifications ~~Bruxelles-Liège~~
~~Namur-Liège~~
~~Bruxelles-Namur-Liège~~
~~Bruxelles-Liège~~
- ~~Bruxelles~~ Bruges-Blankenberghe; Bruges - Zeebrugge-Knocke
- 5e - Bruxelles-Liège et la correspondance Louvain-Malines
- 6e - Gand-Schellebelle-Muizen
- 7e - Schellebelle-Bruxelles
- 8e - Merelbeke-Monceau (correspondance du bassin de Charleroi avec le port de Gand)
- 9e - Mons-Charleroi et Haine St. Pierre-Manage
- 10e - Liège-Namur - Charleroi
- 11e - Achèvement de la ligne Bruxelles-Mons-St. Ghislain et Tournai-St. Ghislain. Ainsi la liaison entre Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai serait faite.
- ~~Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai~~
- 12 et 13e phase - Liège-Verviers-Herbesthal, Pepinster-Spa et Namur-Arlon
- 14e et 15e phase - Marloie-Herstal, Athus-Libramont, Betrix - Dinant et Namur-Dinant-Heer-Agimont.

Sur les 27 grandes gares de formation, 22 seraient électrifiées.

La succession des différentes phases proposées par la "Commission Nationale pour l'électrification des lignes de chemins de fer" a été légèrement modifiée pour des raisons financières, économiques et politiques.

Dans le cadre de la politique du transport menée par la "E.G.K.S.", il sera ainsi accordé priorité à la ligne Bruxelles-Namur-Arlon, afin de relier d'une façon intensive et fréquente le bassin du Sud du Luxembourg, l'Alsace-Lorraine au port d'Anvers.

Des rapports détaillés ont été introduits également par le Conseil Economique Wallon demandant d'accorder priorité à certaines lignes de chemins de fer dans la partie wallonne du pays.

D'autre part, la priorité fut demandée par certaines organisations flamandes (Association Economique flamande et la C.S.C.) pour certaines lignes en Flandres.

Dans le rapport annuel pour 1953 du Conseil de Gestion de la S.N.C.F.B. , l'électrification des lignes Bruxelles-Ostende - Bruxelles-Liège - Bruxelles-Namur-Arlon est prévue, pour arriver ainsi, en 1956, à l'électrification de 790 Km. de voies ferrées ou 16% du réseau avec environ 40% du trafic total.

Depuis octobre 1954, les lignes Bruxelles-Denderleeuw-Gand avec correspondance Alost et la ligne Bruxelles-Louvain ont été mises en service.

Les travaux continuent sur les lignes Louvain-Malines - Louvain-Liège et Bruxelles-Namur.

tion L'électrification des 1.500 Km. prévoit une économie annuelle d'exploita/ de 400 à 450 millions et une augmentation de recettes -voyageurs de 700 à 750 millions.

Dans le cadre de l'électrification des principaux lignes de chemins de fer et dans le cadre de l'adaptation de la traction aux besoins de transport modernes et économiques, certains milieux tendent au remplacement des trains de voyageurs à locomotive à vapeur par des locomotives électriques Diesel , autorails ou autobus.

Dans cette perspective, l'exploitation simplifiée de 2.000 km. de voies ferrées (considérées non rentables) est posée.

Le 31.12.53, 1.300 Km. furent déjà groupés en 10 points de jonction exploités selon cette exploitation simplifiée et dont le remplacement des chemins de fer par les autobus est la caractéristique la plus importante.

Les conséquences néfastes pour le personnel et certaines économies locales se font déjà sentir sérieusement. Par la suite nous reviendrons sur cette question.

Le dilemme de l'électrification ou la Dieselisation fut surtout posé quand le Ministre Segers était au pouvoir. La question est également posée avec l'actuel ministre socialiste des communications.

Dans les milieux intéressés ainsi que dans les organisations syndicales les opinions restent partagées et l'on rencontre des partisans des deux moyens de traction.

Lors du pouvoir du Ministre Segers, des mesures furent prises à ce sujet qui donneraient en quelque sorte la préférence à la traction Diesel.

A son retour de son voyage d'étude au U.S.A., en janvier 1953, le Ministre des Communications de l'époque, publiait qu'une commande de 95 locomotives électriques Diesel était passé dont 40 seraient motorisée - et cela jusqu'à un montant de 42% de leur valeur totale - au moyen de matériel de provenance américaine.

Ce matériel d'un montant de 42% de ~~leur~~^{sa} valeur totale repré-

senterait 1 milliard de dollars dont une somme inconnue pour l'utilisation de brevets appartenant aux firmes américaines Baldwin à Philadelphie et "General Electric" à Illinois.

L'orientation de la modernisation du matériel de traction vers la traction Diesel contient de graves dangers pour le pays qui plaident en faveur de la traction électrique.

1°/ Des capitaux très importants ont déjà été investis pour la création de sous-stations électriques, l'installation de conduites électriques aériennes et l'application pratique de la traction électrique sur des voies ferrées très fréquentées et importantes.

2°/ L'existence d'importants charbonnages qui font partie des richesses nationales de l'économie nationale, permettent au pays de créer de nouvelles et modernes centrales thermo-électriques qui exerceraient une double influence sur l'économie nationale.

a) La suppression de la traction à vapeur et l'électrification de 1.500 km. de voies ferrées feraient, selon les estimations, une économie d'environ 650.000 tonnes de charbon de bonne qualité par an qui pourraient ainsi servir à d'autres fins.

b) Afin de pouvoir fournir l'énergie électrique nécessaire, de nouvelles centrales thermo-électriques devraient être construites ce qui entraînerait une économie tant au point de vue ~~quantitatif~~ quantitatif et qualitatif.

c) La création de nouvelles et modernes centrales thermo-électriques pourrait exercer une influence sur le prix coûtant valable de l'énergie électrique et permettrait une augmentation de la consommation intérieure. La création et l'entretien de nouvelles centrales thermo-électriques donnerait du travail à l'industrie belge qui serait surtout basé sur des produits de qualité finis.

3°/ L'orientation des chemins de fer vers la traction Diesel aurait comme conséquence que l'économie belge serait, dans une très large mesure, en conformité avec l'étranger en ce qui concerne la fourniture des combustibles nécessaires.

La force propulsive émanant d'importants milieux patronaux pour la traction Diesel, la création d'importantes raffineries de pétrole à Anvers dont la capacité a déjà augmenté à 3,5 millions de tonnes par an, démontrent que l'électrification des voies ferrées les plus fréquentées rencontrera pas mal de résistance.

Les conséquences de l'électrification pour le personnel :

Si l'électrification des chemins de fer est devenue une nécessité pour résoudre les problèmes ~~techniques~~ techniques du transport, pouvoir

il est aussi nécessaire, dans les rapports sociaux actuels, de sauvegarder les intérêts du personnel des chemins de fer contre les conséquences ~~économiques~~ économiques découlant de l'électrification.

nefastes

Tandis que le personnel occupé au service des locomotives se composait de 3.414 unités, ce nombre fut déjà réduit à 1.890 unités et lors de la séance du 28 janvier 1955 du Conseil de Gestion, il fut décidé de réduire ce nombre à 1.695 unités suite à l'instauration de nouveaux moyens de traction.

Quoique le machiniste peut exercer sa profession dans de bien meilleures conditions hygiéniques, qu'il n'est plus exposé à la grande chaleur de la chaudière et le terrible courant d'air de l'extérieur et qu'il est bien mieux installé dans la cabine de la locomotive électrique, il n'en est pas moins vrai que les efforts à fournir sont bien plus grands.

Dans les conditions actuelles, la locomotive électrique est conduite par le seul machiniste, d'où qu'il est seul pour observer les signaux là il avait jadis l'aide du chauffeur.

La vitesse plus grande, la force de traction plus élevée et l'augmentation du tonnage des trains, influencent fortement les conditions de travail du machiniste car il s'ensuit qu'il doit faire preuve d'une plus grande vigilance et qu'il a à s'occuper et à contrôler d'un nombre plus élevé d'appareils techniques.

L'emploi intensif/et le grand rendement que celles-ci peuvent de locomotives électriques fournir, exigent du personnel de locomotives un effort permanent et sans interruption.

Pour les autres catégories de cheminots également, des efforts de grande tension nerveuse sont exigés et, en outre, de nombreux emplois sont supprimés.

Les réparations aux locomotives électriques demandent ~~xxxx~~ moins de temps que par ex. celles aux locomotives à vapeur.

L'allumage des feux, la prise d'eau, de grandes installations de pompes et de filtrage, le mélange et la prévision de charbon, le virage des locomotives, le lavage des chaudières, tout cela est complètement supprimé avec l'électrification.

Le personnel de tous ces services est supprimé et c'est par ce moyen aussi que l'on veut arriver à diminuer les effectifs.

Poursuivre cette politique signifie de faire des cheminots des victimes de la modernisation, un phénomène qui est d'ailleurs propre à l'exploitation capitaliste.

Les revendications posés par les cheminots tendant à diminuer la durée de travail à 40 heures sont plus que justifiées et contribueraient à résorber le chômage.

A ce sujet également, une revision complète de l'Ordre Général 13 de 1929 (réglementation de la journée des heures et la semaine de 48 heures à la S.N.C.F.B.) s'impose, tenant compte des propositions faites par les organisations syndicales.

Ce qui doit surtout nous préoccuper, c'est tout d'abord les conséquences sociales découlant de la modernisation et de l'utilisation de moyens de traction modernes. Dans les conclusions de notre rapport, nous ferons d'ailleurs des propositions concrètes.

3) La concentration dans 47 centres routiers des services de prise et reprise à domicile.

Depuis le 31 décembre 1953, les services de prise et reprise à domicile ont été concentrés en 47 centres routiers assurant 88% de ce trafic.

Les autres 12% sont assurés par des services locaux de camionnage.

Au total, 2.299 communes du pays-ou ~~88~~86% de l'ensemble des communes du pays - sont servies par ces services.

La concentration de ces services de camionnage a entraîné la suppression de différents quais de transbordement ainsi que d'une grande partie du personnel qui y travaillait.

Là où existaient auparavant des gares de dépôt régionales où les marchandises diverses furent rassemblées - et que l'on nommait des gares de transbordement - celles-ci ont été simplement supprimées et ont été concentrées à Bruxelles au Tour et Taxis.

Des dizaines et des dizaines de cheminots de catégorie inférieure ont été déplacés à cause de cela et envoyés dans d'autres gares et même menacés de licenciements.

La situation du personnel des chemins de fer chargé des services de camionnage ne s'est pas améliorée non plus.

Des parcours très éloignés doivent être faits selon un temps chronométré très minime, ce qui exige un effort considérable pour respecter l'horaire prévu.

A différents endroits, les camionneurs ont été supprimés et le chauffeur s'est vu ainsi obligé de faire également le travail du camionneur. Avec l'augmentation énorme du trafic d'autos, cela signifie une lourde charge pour un chauffeur. Les opérations financières (remboursements - reçus - factures) doivent être présentés et encaissés par le chauffeur également. Il s'ensuit donc que la concentration en 47 centres routiers n'allège pas la tâche des cheminots mais, au contraire, que la productivité est augmentée d'une façon inouïe grâce à des efforts physiques accrus.

En plus des conséquences néfastes pour le personnel, la concentration en 47 centres routiers a également ses conséquences sur la rapidité et le transport des marchandises diverses.

Il n'est pas rare que des colis doivent parcourir inutilement des centaines de kilomètres pour arriver à destination. (par ex. un coli à envoyer de Ninove à Alast, devra passer d'abord par Bruxelles T.T. pour arriver finalement à Alost).

La poursuite de la concentration des centres routiers ne présente aucun avantage ni pour les cheminots ni pour les expéditeurs. Au contraire !

4) La modernisation des installations techniques dans les gares de formation, la signalisation et l'équipement en général.

La mauvaise politique menée par la S.N.C.F.B. et la résignation des gouvernements successifs ont entraîné que les dirigeants responsables ont mené une politique tenant très peu ou pas du tout compte de l'adaptation des installations des chemins de fer aux conceptions modernes.

Des centaines de gares sont dans un état vétuste, délabré et ne répondent plus aux exigences actuelles.

Les gares de formation - à quelques exceptions près - sont encore équipées selon des conceptions périmées ainsi que les installations de signalisation, les systèmes de patching ^{et une} grande partie du matériel roulant (plus de 2.500 voitures en bois sont encore utilisées). les télécommunications

Ces dernières années, la S.N.C.F.B. semble vouloir faire un effort pour moderniser ses installations.

Les modernisations appliquées jusqu'à présent comprennent, dans la plupart des cas, les facteurs suivants :

- renouvellement automatique du ballast
- éclairage électrique progressif des signaux
- service électrique des aiguillages et des signaux à distance
- le ^{tele}commandement par radio sur les locomotives de rangement
- les ~~communications~~ ^{tele} dans les gares (annonce automatique des destinations, la nature et le départ des trains)
- livraison automatique des tickets (Schustermachine) imprimant à la fois le texte complet sur les tickets et l'enregistrement du prix et la nature du ticket.
- les services mécanographiques de la comptabilité ^{électriques}
- l'emploi de voitures à levier et de transport ^{pour le chargement et le déchargement des wagons de marchandises.}

L'utilisation de tous ces moyens techniques modernes a entraîné une aggravation ou lieu d'une amélioration des conditions de travail du personnel.

Les chiffres cités dans notre rapport démontrent la diminution énorme du nombre des membres du personnel et l'augmentation du trafic.

Par la modernisation la S.N.C.F.B. ne poursuit qu'un seul but: la réduction du personnel, et passer des commandes importantes à ceux qui, dans le Conseil de Gestion, font valoir leur influence.

En tant que Parti communiste, nous ne sommes pas contre le progrès technique et scientifique pour autant que ce progrès technique et scientifique est au service de la population laborieuse.

L'U.R.S.S., la République Populaire de Chine et les pays de démocratie populaire sont l'exemple de l'utilisation des moyens scientifique et techniques les plus ~~modernes~~ modernes. Dans ces pays, c'est le peuple - le peuple laborieux - qui bénéficie des avantages de l'emploi de ces nouveaux moyens techniques et scientifiques.

En régime capitaliste, la question se pose tout différemment comme le rapport l'a d'ailleurs démontré à plusieurs reprises.

Le rôle de notre Parti doit être surtout : être le défenseur de la classe ouvrière, le guide dans la lutte pour le progrès politique et social.

Dans le cadre des rapports politiques actuels, il appartient à notre Parti de mener une politique visant la réalisation de l'unité de toutes les couches de la classe ouvrière.

Le meilleur moyen pour réaliser cette unité, c'est d'activer la lutte des cheminots contre les conséquences de la rationalisation, la modernisation et la coordination du transport.

Dans les rapports politiques actuels, nous ne devons pas être les promoteurs du progrès technique et de la modernisation, mais nous devons nous trouver à la tête de la lutte sociale et économique menée par les ouvriers contre les causes et les conséquences des/méthodes ~~matérielles~~ d'exploitation capitalistes.
actuelles

Aussi, la défense des revendications sociales et économiques des cheminots représentera un des meilleurs ~~x~~ moyens pour lier davantage notre Parti aux cheminots.

Les plus importantes revendications mises en avant comprennent les points suivants : (revendications C.G.S.P. - N.S. -
C.S.C. et syndicats progressistes)

- 1) Adaptation des barèmes minima (12.000 frs. de salaire de base à 100 en 1946 x l'~~index~~ index actuel 4,2 = 50.400 frs. avec comme première mesure transitoire l'adaptation à 48.000 frs. de salaire minimum)
- 2) Instauration d'une nouvelle et meilleure formule de mobilité
- 3) La mise en ppplication de la semaine des 40 heures avec maintien du salaire pour 48 heures, afin de permettre aux cheminots de pouvoir bénéficier également de la modernisation des chemins de fer.
n° 13
b) Revision de l'Ordre Général/del926.
- 4) Réduction de la durée de la carrière professionnelle :

| | |
|---------------------------|----------------|
| Pour le personnel ouvrier | de 27 à 24 ans |
| " " " administratif | de 34 à 27 ans |
| " " " de factage | |
| et pers. mobile | de 34 à 27 ans |
| " " " de maîtrise | de 34 à 27 ans |
- 5) La validation des années temporaires à 100% pour le calcul de la rémunération et de la pension.

- 6) Adaptation des pensions à l'index et aux barèmes
- 7) ~~Exercice~~ Gratuité des soins médicaux et des produits pharmaceutiques
- 8) Réduction du ^{nombre}~~nombre~~ de catégories et de barèmes existant.

X
XXXXX

L'assainissement de la situation financière
de la S.N.C.F.B.

Aussi longtemps que les grandes monopoles pourront exercer leur influence sur la S.N.C.F.B., il ne pourrait être question d'une politique financière saine.

L'emprise des monopoles sur le S.N.C.F.B. leur permet de transporter leurs marchandises d'une façon très avantageuse.

Parmi ces marchandises, les minerais, le charbon et les métaux occupent une place très importante et, selon les statistiques officielles, l'on peut considérer que ces marchandises représentent environ 61% du trafic dans son ensemble.

Au sujet du transport de ces marchandises, Mr. Desorgher déclarait : " Beaucoup de ces produits sont envoyés par train complet dont le prix coûtant est de moitié inférieur au prix coûtant moyen par kilomètre-tonne".

En plus de ces tarifs avantageux accordés aux grands monopoles, l'industrie métallurgique du Luxembourg bénéficie également d'une diminution du tarif entraînant ainsi que l'Etat Belge a accordé un subside de 157.290.000 frs. en 1954.

Il est impossible de dire si ce subside amortit complètement les recettes diminuées.

Dans le cadre de la C.E.C.A., des mesures ont été prises par la Haute Autorité à partir du 1er mai 1955 visant à arriver à l'harmonisation des différents tarifs internationaux des chemins ~~xxx~~ de fer des pays participants.

Cette harmonisation entraînera pour la S.N.C.F.B. une diminution de recettes de 350 à 450 millions par an et il est à peu près certain qu'après 1956 ce chiffre sera encore quelque peu plus élevé.

Il est clair que ces tarifs avantageux exercent une influence particulière sur la situation financière de la S.N.C.F.B.

Selon les comparaisons faites dans le rapport annuel S.N.C.F.B. 1954, il aurait suffi d'augmenter de 5,33% les tarifs des voyageurs et des marchandises pour résorber la perte d'exploitation de 491 millions en 1953.

Selon les mêmes statistiques, l'index des tarifs voyageurs s'élève seulement à 2,82 et pour les tarifs marchandises à 3,37 par rapport aux tarifs de 1938; tandis que l'index des dépenses s'élève à 4,64.

Le bas niveau des tarifs voyageurs est surtout dû au fait que des dizaines de milliers de voyageurs bénéficient de tarifs ~~xxxxxx~~ avantageux qui ne sont pas compensés par l'Etat mais bien imposés par celui-ci. (Familles nombreuses, abonnements de semaine).

Le transport pour les P.T.T. et autres services publics est seulement compensé partiellement.

D'autre part, le système des tarifs avantageux se développe de plus en plus. Il s'ensuit qu'il y aurait lieu de mettre fin à cette politique en adaptant les tarifs et en empêchant les monopoles à compter ces tarifs plus élevés dans leurs tarifs de vente.

Il nous paraît plus qu'équitable également que l'Etat compense les obligations imposées par lui.

Ces quelques mesures permettraient déjà à la S.N.C.F.B. d'arriver à une exploitation plus saine donnant une image exacte de l'activité de la S.N.C.F.B.

C'est surtout dans ces situations que les déficits financiers de la S.N.C.F.B. sont à rechercher.

Dans le domaine parlementaire, le Parti pourrait élaborer des propositions pratiques en ce sens.

Pour conclure, nous voulons mettre, une fois de plus, l'accent ~~xxxxxx~~ sur le fait que ce sont surtout les problèmes sociaux qui doivent retenir notre attention.

La Commission du Transport

F. VAN DEN BRANDEN

L. ROTH

Schema afsluiting zeegaten



TRANSPORT KRONIEK CHRONIQUE *de* TRANSPORTS

OUDAAN, 10
ANTWERPEN

DRUKWERK

Ondergetekende

.....
(naam en volledig adres)

verzoekt om toezending van exemplaren van de brochure „De politieke en economische betekenis van de Schelde” tegen de prijs van fr. 55,— per exemplaar, verzendingskosten inbegrepen (voor België gebeurlijk fr. 58,—, overdrachttaxe inbegrepen). Hij stort het bedrag van fr. op Postrekening Nr. 815.68 van « Transportkroniek », Oudaan 10, Antwerpen. 1955.

.....
(Datum en handtekening).

Antwerpen, datum als postmerk.

Door de zorgen van de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging werd een voordrachtenreeks ingericht, gewijd aan Antwerpen en de Schelde. Als eerste spreker trad op de Heer C. LE BON, Schepen voor Handel en Scheepvaart van Antwerpen, die bij wijze van inleiding sprak over de ontwikkeling van de haven van Antwerpen.

Op 17 November 1954 trad als eerste spreker in de reeks over de Schelde op de Stadssecretaris van Antwerpen, Dr K. C. PEETERS, die als thema „de politieke betekenis van de Schelde” te behandelen had. Als volgende spreker kwam op 15 December 1954 de Directeur-Generaal van het Havenbedrijf, de Heer OSCAR LEEMANS aan de beurt, die de „economische betekenis van de Schelde voor Antwerpen” toelichtte.

Wegens de grote belangstelling, zo in binnen- als buitenland betoond voor het zo actuele Scheldeprobleem en voor de wijze waarop het door hogergenoemde sprekers werd behandeld, hebben wij gemeend aan de tekst dezer beide voordrachten een meer ruime verspreiding te moeten geven.

Het geheel is een brochure van 64 bladzijden, met 6 kaarten.

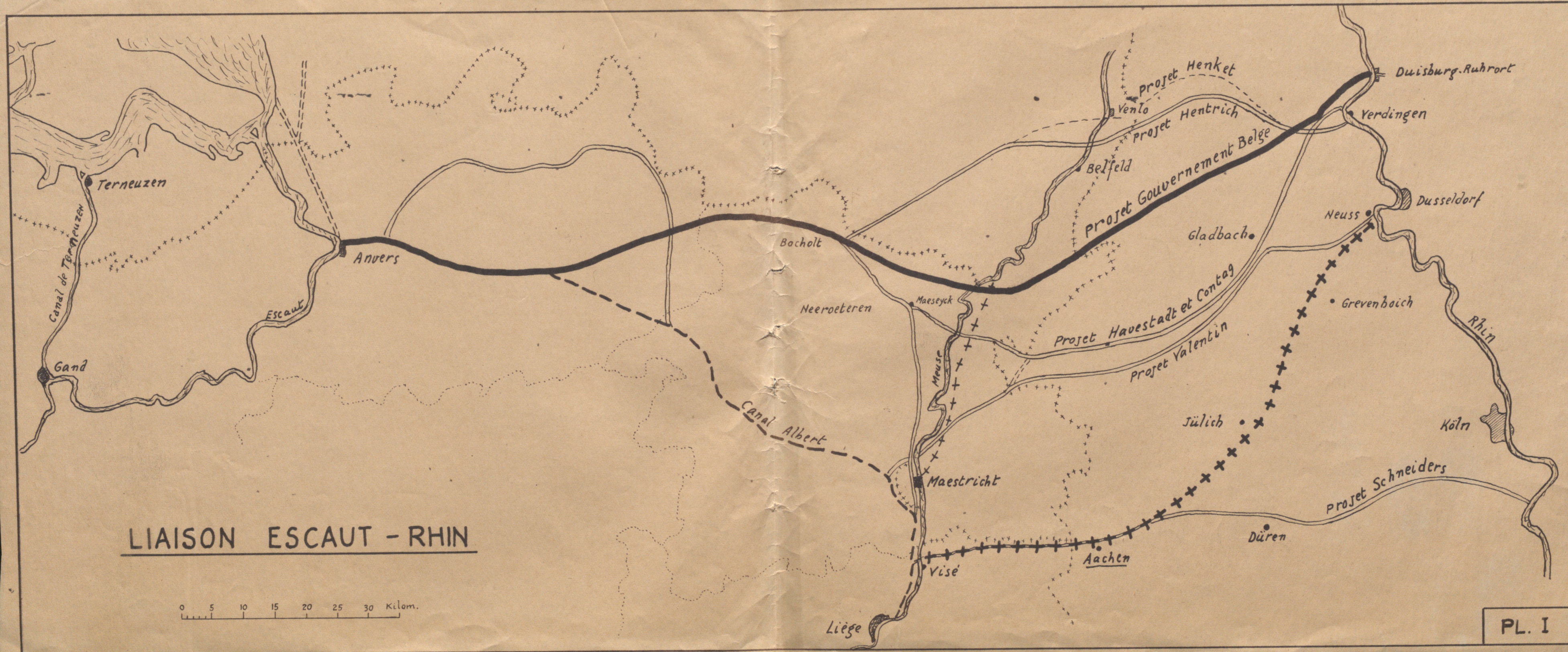
TRANSPORT KRONIEK CHRONIQUE & TRANSPORTS



TRANSPORTKRONIEK

Oudaan, 10

ANTWERPEN



CHARBONNAGES MARGINAUX BORINAGE

J'aurai demain une entretien avec Terfve et Noël afin de me documenter, dans la mesure du possible, au sujet

- a) des intentions du gouvernement qui ont fait l'objet d'une entrevue du Ministre Rey avec les parlementaires socialistes du Borinage et des délégués de la C.I.M.
- b) des intentions du P.S.B. et de la F.G.T.B.

Je proposerais éventuellement que Terfve et Noël fassent une démarche auprès du Ministre Rey.

Aussitôt que je serai documenté, je vous informerai. J'ajouterai à ma note le relevé des propositions qui ont été faites en vue de maintenir en activité les charbonnages borains.

En ce qui concerne les investissements nécessaires, il est certain que ceux-ci ne dépassent pas les possibilités des sociétés financières qui contrôlent l'industrie charbonnière.

Reste à voir comment les contraindre à procéder aux investissements non directement rentables que commandent l'intérêt de la Nation.

La question a été examinée dans le rapport de la F.G.T.B.

" Situation économique et Perspectives d'Avenir" (1954).

Ci-dessous quelques extraits de ce rapport qui pourraient nous aider à trouver des mots d'ordre adéquats :

- " Le volume des investissements est globalement insuffisant; le retard de la Belgique à cet égard par rapport aux autres pays est significatif."
- " Les pouvoirs publics n'ont pas exercé sur l'orientation des investissements l'action qui leur permettrait la prépondérance de fait qu'ils possèdent dans la collecte des moyens financiers disponibles."

Les pouvoirs publics pourraient ~~s'imposer~~ imposer par la force de la loi aux particuliers ou aux entreprises l'obligation de livrer ou de produire

- " La carence des investissements dans les charbonnages a pour cause essentielle l'incertitude de la rentabilité future."
- " Lorsque le secteur privé apparaît clairement comme défaillant, les pouvoirs publics ne doivent pas hésiter à prendre

eux-mêmes des initiatives en prenant des participations - à l'intermédiaire des organismes financiers parastataux - au capital de sociétés nouvelles à constituer ou d'entreprises à étendre ou à moderniser."

- " A cette fin il est nécessaire de réformer fondamentalement la Société de Crédit à l'Industrie."
- " Une S.N.C.I. transformée en institut public par et dotée du pouvoir de prendre des participations permanentes dans les entreprises, pourrait remplir une mission importante dans ce domaine. Cette institution recevrait des attributions très larges et pourrait jouer le rôle d'une société financière publique ... Elle devrait pouvoir reprendre le contrôle d'entreprises existantes et apporter son concours, par la voie de participations financières ou autrement, aux entreprises dont le développement est conforme aux objectifs du plan."

En matière de financement de l'économie, on peut envisager :

- " ... une ~~xxxxx~~ action sur les établissements privés de crédit. (banques).

Les pouvoirs publics doivent être mis en mesure d'obliger les banques, les compagnies d'assurances, les caisses d'épargne privées, les sociétés de capitalisations et les autres investisseurs institutionnels à placer un pourcentage déterminé de leurs moyens d'action en obligations émises par des institutions publiques de crédit dont les engagements sont garantis par l'Etat et acheminés de cette manière vers les investissements les plus utiles et les plus productifs."

- " On peut prévoir certaines directives relatives à la politique d'autofinancement des entreprises privées. L'importance considérable prise par l'autofinancement dans le financement des investissements privés est en effet bien connue".

- " ... Les facultés d'autofinancement sont les plus étendues dans les secteurs les plus favorisés ... Or, ce n'est pas toujours dans ces secteurs que les investissements sont les plus nécessaires économiquement ou socialement."

- " On peut observer que les décisions d'autofinancement qui ont des répercussions sur la collectivité et dont l'incidence est souvent reportée sans contrepartie sur les consommateurs ou les

salariés, sont prises aujourd'hui en dehors de tout contrôle. Cette épargne constituée par un gonflement des frais généraux ou des amortissements ou encore sous la forme de profits réservés est investie à la suite de décisions unilatérales des dirigeants d'entreprises, sans que ceux-ci doivent s'adresser au marché financier et subir ses conditions. Si aucun droit de regard ou contrôle public n'intervient, le développement de l'autofinancement conduira, dès lors, à des investissements excessifs, anarchiques ou superflus dans certains secteurs, alors que les capitaux peuvent faire défaut pour financer des investissements dans des secteurs essentiels."

" C'est pourquoi un tel droit de regard et un tel contrôle s'imposent. On pourrait prévoir l'affectation d'un pourcentage déterminé des bénéfices réservés à la souscription de bons de caisse émis par la S.N.C.I. ou par d'autres institutions publiques."

E. Lalmand

Edé Beelen

Bureau d'Etudes

23.3.55

Aux membres du B.P.

Il n'existe pas d'exemple en Belgique d'investissements obligatoires.

Depuis 1946, les Banques doivent obligatoirement une partie de leurs dépôts (de 50 à 65% selon les Banques) en bons du Trésor et autres titres représentatifs de la dette publique d'emprunts.

Le but de cette obligation est d'assurer à l'Etat le placement de ses emprunts à court terme et d'empêcher que les banques recommandent jamais leur coup de 1926 quand elles renversèrent le gouvernement Vander Velde-Paulet en refusant de ~~prorog~~ proroger les Bons du Trésor.

Depuis lors, des mesures d'assouplissement ont été prises et les milieux financiers (appuyés d'ailleurs par le Ministre des Finances) demandent qu'on aille plus loin.

Par ailleurs s'esquisse un mouvement pour l'abrogation de l'arrêté du 2.8.1934 mettant fin au système des banques mixtes (dépôts et placements à long terme) interdisant aux banques de dépôts de procéder à des placements à long terme (à s'intéresser comme associés à des sociétés industrielles).

Ce rôle fut alors réservé aux trusts financiers, holdings etc.. Cofinindus - Brufina - Sofina etc. créés lors de la scission des anciennes banques mixtes).

cc. Verdoodt

Bureau d'Etudes

23.3.55

Aux membres du B.P.

Il n'existe pas d'exemple en Belgique d'investissements obligatoires.

Depuis 1946, les Banques doivent obligatoirement une partie de leurs dépôts (de 50 à 65% selon les Banques) en bons du Trésor et autres titres représentatifs de la dette publique d'emprunts.

Le but de cette obligation est d'assurer à l'Etat le placement de ses emprunts à court terme et d'empêcher que les banques recommencent jamais leur coup de 1926 quand elles renversèrent le gouvernement Vander Velde-Péulet en refusant de prêter les Bons du Trésor.

Depuis lors, des mesures d'assouplissement ont été prises et les milieux financiers (appuyés d'ailleurs par le Ministre des Finances) demandent qu'on aille plus loin.

Par ailleurs s'esquisse un mouvement pour l'abrogation de l'arrêté du 2.8.1934 mettant fin au système des banques mixtes (dépôts et placements à long terme) interdisant aux banques de dépôts de procéder à des placements à long terme (à s'intéresser comme associés à des sociétés industrielles).

Ce rôle fut alors réservé aux trusts financiers, holdings etc.. Cofinindus - Brufina - Sofina etc. créés lors de la scission des anciennes banques mixtes).
