

Mes chers Cheminots,

Vous avez tous appris que le Gouvernement a approuvé un plan de réforme et d'assainissement de la situation financière de la Société nationale des Chemins de fer belges. C'est de ce plan que je voudrais vous entretenir dans ces colonnes.

Dans votre entourage, vous avez vraisemblablement déjà entendu poser la question de savoir si le chemin de fer n'a pas fini sa carrière, en raison de la lourde charge financière que la communauté doit supporter sous la forme d'interventions que l'Etat inscrit annuellement à son budget.

Eh bien ! rien n'est moins vrai. J'en suis convaincu et, au nom du Gouvernement, je puis vous assurer que le rail reste un appareil indispensable à la vie économique et sociale du pays. En outre, il doit pouvoir jouer un rôle efficace dans la défense des intérêts belges au sein de l'Europe de demain. Dans le cadre du Marché commun, le chemin de fer est appelé à contribuer au maintien, en faveur de notre pays, des principaux courants de trafic.

La concurrence internationale nous impose toutefois de diminuer de 15 à 20 % les prix de transports en Belgique.

Il est clair que, pour atteindre ce but, il est absolument indispensable de diminuer le prix de revient. Cette question est d'une importance vitale pour la S.N.C.B. Je sais que, dans le passé, la direction et le personnel ont déjà fourni de grands efforts dans ce domaine. Mais il n'en reste pas moins vrai que la Société n'est pas à même de résoudre seule ce problème. Les capitaux nécessaires pour adapter, renouveler et moderniser l'appareil ferroviaire et pour éliminer complètement la traction vapeur sont d'une telle importance qu'ils dépassent les possibilités de la S.N.C.B. et que la collaboration de l'Etat est nécessaire. Je suis heureux de pouvoir vous apporter ce concours. Pour l'exercice 1959, l'intervention totale de l'Etat se chiffre à plus de 8 milliards de francs, c'est-à-dire la plus grande intervention qui ait jamais été obtenue par une entreprise.

Je suis convaincu que tout cheminot reconnaîtra qu'il est demandé ainsi un grand sacrifice de la communauté belge. En compensation, celle-ci peut, dès lors, exiger que la S.N.C.B. adapte ses tarifs, améliore ses services, rationalise son exploitation et veille à un prix de revient permettant au pays de mettre à la disposition de l'économie belge un réseau qui réponde aux besoins réels.

Le chemin de fer doit être rendu viable, parce qu'il est un moyen de transport magnifique avec ses locomotives électriques et diesel, ses voitures et ses wagons modernes, et parce qu'il est servi par un personnel d'élite.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement a conçu et élaboré le plan dont je tiens à vous donner un aperçu.

AUGMENTATION DU RENDEMENT FINANCIER ET COMMERCIAL

Le programme gouvernemental vise, en premier lieu, à augmenter le rendement financier et commercial par une adaptation justifiée des tarifs voyageurs et marchandises. Ceci implique que les tarifs voyageurs seront majorés, alors que, en vue du Marché commun, certains tarifs marchandises seront diminués. Cette dernière mesure ne peut être décrétée sans plus ; elle doit être accompagnée d'une intense propagande commerciale, non seulement afin de maintenir la clientèle existante, mais aussi afin de l'étendre.

D'autre part, le Gouvernement introduira les projets de loi nécessaires pour décharger le chemin de fer de certaines dispositions qui limitent sa liberté d'action en ce qui concerne le transport des marchandises. Il y a lieu aussi d'assouplir les dispositions désuètes de la loi de 1891 sur le contrat de transport.

En outre, des dispositions seront prises pour indemniser équitablement le chemin de fer pour les lourdes charges qui lui sont imposées par voie d'autorité. Il s'agit notamment des réductions accordées à différentes catégories de voyageurs privilégiés et celles découlant du transport à très bon marché des abonnés à la semaine.

DIMINUTION DU PRIX DE REVIENT — ACCROISSEMENT DE LA PRODUCTIVITE

Certes, ces mesures sont de nature à améliorer la situation, mais elles seront finalement insuffisantes si elles ne sont pas accompagnées d'une diminution substantielle du prix de revient du transport par fer et d'un accroissement de la productivité.

A cette préoccupation répond un programme à long terme, qui doit conduire finalement à l'élimination complète de la désuète traction vapeur.

Ce n'est pas aux cheminots qu'il faut dire que la traction vapeur coûte plus que le double de la traction électrique ou diesel. D'accord avec la direction, le programme élaboré prévoit, outre l'électrification des lignes Bruxelles-Nord-Denderleeuw, Alost-Melle, Landen-Hasselt et Bruxelles-Mons-Quévy et Saint-Ghislain, la construction (dans une période de dix ans) d'environ 760 nouvelles locomotives diesel afin de pouvoir retirer du service les dernières locomotives à vapeur. Ce programme sera réalisé en même temps que le renouvellement et l'adaptation du parc de wagons à marchandises et l'élimination des voitures en bois. D'autre part, compte tenu du renouvellement normal des voies et des installations, les investissements dépasseront 27,5 milliards de francs dans le courant des dix prochaines années. Il est clair qu'une telle charge ne peut être supportée par la S.N.C.B. seule. L'aide de l'Etat est nécessaire et elle sera accordée dans une large mesure.



ADAPTATION DES EFFECTIFS — PROBLEMES CONCERNANT LE PERSONNEL

Personne ne niera que la modernisation de l'appareil ferroviaire entraînera nécessairement une diminution progressive de l'effectif du personnel. La S.N.C.B. se trouve ici dans la même situation que n'importe quelle autre entreprise qui se modernise.

A ce point de vue, comme d'ailleurs pour toute autre mesure, je tiens à confirmer, une nouvelle fois, que les réformes projetées ne peuvent être menées à bonne fin qu'avec la collaboration des cheminots et dans le respect de son statut.

Les mesures qui intéressent directement le personnel seront appliquées avec circonspection, et les cas sociaux seront examinés avec bienveillance.

Dans cet ordre d'idées, je désire attirer l'attention sur le problème de l'utilisation des journaliers. Il est malsain de faire appel chaque année à des milliers de journaliers, qu'on ne peut mettre au travail qu'en été et qui sont sans emploi chaque hiver. Il faut rechercher des solutions sociales pour leur procurer une plus grande stabilité de travail.

Pour le personnel statutaire, je répète que c'est uniquement par la suspension du recrutement que s'opérera la diminution graduelle des effectifs. D'autre part, le personnel statutaire sera encouragé à réaliser un accroissement de sa productivité.

Encore un mot au sujet de la charge des pensions, qui, comme vous le savez tous, grève lourdement le budget de la S.N.C.B. Les causes de cette situation sont nombreuses. Mais le Gouvernement reconnaît qu'une intervention financière de l'Etat est équitable. Le personnel a été encouragé à rester en service jusqu'à l'âge de 65 ans, par l'instauration d'une allocation de fidélité

*
**

Ce programme se situe dans le cadre général d'une adaptation de la politique des transports qui couvre également les trafics routier, fluvial et aérien.

Tous ensemble, nous devons joindre nos efforts pour renouveler, tant qu'il en est temps encore, notre appareil de transport au service de l'expansion économique qui s'offre à la Belgique dans le cadre du Marché commun.

Je fais confiance aux cheminots, qui forment un corps d'élite et qui, dans de nombreuses circonstances, ont donné la preuve de leur sens des responsabilités. Dans l'intérêt du pays, ils sauront mener à bien la nouvelle tâche qui les attend.

P.W. SEGERS,
Ministre des Communications,
Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.B.

SIMPLIFICATION DE L'EXPLOITATION ET REFORMES DE STRUCTURE

Mais cette intervention ne pourra être assurée que pour autant que la communauté soit persuadée que toutes les dépenses insuffisamment productives ont été éliminées et que l'exploitation ferroviaire est adaptée aux besoins réels.

Plus particulièrement, il s'agit de l'examen et de l'étude de :

- La simplification de l'exploitation sur environ 1.200 kilomètres de lignes, n'assurant que 4 % du trafic total des voyageurs ;
- L'élimination d'un nombre de gares à marchandises dont le trafic moyen n'atteint même pas un wagon par jour, sans qu'il soit dérogé à la règle prévoyant que la clientèle doit disposer d'une gare dans un rayon de cinq kilomètres ;
- Des réformes de structure dans les services d'exécution de la Société, qui résultent automatiquement de la modernisation des méthodes de traction, de l'augmentation de la productivité du matériel roulant et d'une exploitation plus économique.

Le Gouvernement est conscient des inconvénients que l'exécution de ces mesures peut entraîner aussi bien pour la clientèle que pour le personnel. Dès lors, il importe d'agir avec prudence. C'est d'ailleurs pourquoi il a été décidé que les organisations représentatives du personnel seraient associées aux études préliminaires. Cette décision constitue, sans aucun doute, une garantie pour le personnel.