

**FERNAND BAUDHUIN**

*Professeur à l'Université de Louvain*

**HISTOIRE  
ÉCONOMIQUE  
DE LA BELGIQUE**

---

**1 9 5 7 - 1 9 6 8**

**B R U X E L L E S**

**ÉTABLISSEMENTS ÉMILE BRUYLANT**

*Société anonyme d'éditions juridiques et scientifiques*

**RUE DE LA RÉGENCE, 67**

---

**1 9 7 0**

## TABLE ANALYTIQUE

	PAGES
PRÉFACE . . . . .	5
ÉPHÉMÉRIDES . . . . .	9
LES GOUVERNEMENTS . . . . .	15
<b>PREMIÈRE PARTIE. — ASPECTS GÉNÉRAUX . . . . .</b>	<b>21</b>
CHAPITRE I <sup>er</sup> . — <i>Douze années fertiles en événements</i> . . . . .	21
§ 1 <sup>er</sup> . Une haute conjoncture finissante (p. 21). — § 2. Récession et crise (p. 26). — § 3. Conjoncture ascendante (p. 38). — § 4. Naissance de la récession (p. 50).	
CHAPITRE II. — <i>Les orientations majeures</i> . . . . .	64
§ 1 <sup>er</sup> . La politique économique générale (p. 64). — § 2. Les investissements (p. 68). — § 3. La programmation (p. 72). — § 4. La politique régionale et les conversions (p. 75). — § 5. Le problème de l'eau (p. 78).	
<b>DEUXIÈME PARTIE. — LES DIFFÉRENTS FACTEURS . . . . .</b>	<b>81</b>
CHAPITRE I <sup>er</sup> . — <i>La population</i> . . . . .	81
§ 1 <sup>er</sup> . Mouvement général (p. 81). — § 2. Population active (p. 86). — § 3. Le rapport Sauvy et la fécondité wallonne (p. 87). — § 4. L'accroissement de la masculinité (p. 91).	
CHAPITRE II. — <i>L'agriculture</i> . . . . .	94
§ 1 <sup>er</sup> . La population agricole (p. 94). — § 2. Les moyens de production (p. 95). — § 3. La politique agricole nationale (p. 99). — § 4. La politique agricole commune (p. 102). — § 5. Le remembrement (p. 104). — § 6. Les laiteries, etc. (p. 107).	
CHAPITRE III. — <i>L'industrie</i> . . . . .	110
§ 1 <sup>er</sup> . L'énergie (p. 110).	
I. Les charbonnages (p. 110). — II. Les centrales électriques (p. 119). — III. Le gaz (p. 121). — IV. Le pétrole (p. 124).	

§ 2. — La sidérurgie (p. 124). — § 3. Les fabrications métalliques (p. 132). — § 4. L'industrie textile (p. 138). — § 5. La chimie (p. 144). — § 6. Les industries diverses (p. 151) : I. Verrerie-glaceries (p. 151). — II. Brasserie (p. 153). — III. Le Bois (p. 156). — § 7. Conclusion (p. 157).	
CHAPITRE IV. — <i>L'outillage national</i> . . . . .	160
§ 1 <sup>er</sup> . Généralités (p. 160). — § 2. Les bâtiments administratifs (p. 164). — § 3. Les communications (p. 173) : I. Les chemins de fer (p. 173). — II. Les Vicinaux (p. 176). — III. Les Postes (p. 177). — IV. La Sabena (p. 179). — § 4. Les voies d'eau (p. 180). — § 5. Les routes (p. 185). — § 6. L'aménagement de Bruxelles (p. 194). — § 7. Les ports (p. 206).	
TROISIÈME PARTIE. — LES FAITS MAJEURS . . . . .	213
CHAPITRE I <sup>er</sup> . — <i>Expo 58</i> . . . . .	213
§ 1 <sup>er</sup> . — La préparation (p. 213). — § 2. Les résultats (p. 217).	
CHAPITRE II. — <i>La crise congolaise</i> . . . . .	222
§ 1 <sup>er</sup> . Les faits (p. 222). — § 2. Les conséquences économiques (p. 226). — § 3. Le reclassement (p. 231). — § 4. La dette congolaise (p. 233). — § 5. L'affaire de Monte Alegre (p. 234).	
CHAPITRE III. — <i>La crise de la Wallonie</i> . . . . .	236
§ 1 <sup>er</sup> . Ampleur du déclin (p. 236). — § 2. Les causes (p. 238). — § 3. Décadence enrayée (p. 240). — § 4. Les conséquences du romantisme (p. 242). — § 5. Mais la conversion? (p. 243).	
CHAPITRE IV. — <i>Les investissements étrangers</i> . . . . .	249
§ 1 <sup>er</sup> . Antécédents (p. 249). — § 2. Les nouveaux étrangers (p. 250). — § 3. Investissements en pétrole et chimie (p. 252). — § 4. Autres secteurs (p. 255). — § 5. Réactions belges (p. 257). — § 6. D'où viennent les capitaux (p. 258). — § 7. L'élément humain (p. 260).	
QUATRIÈME PARTIE. — ASPECTS FINANCIERS . . . . .	263
CHAPITRE I <sup>er</sup> . — <i>Revenu national, prix et niveau de vie</i> . . . . .	263
§ 1 <sup>er</sup> . Le revenu national (p. 263). — § 2. Le mouvement des prix (p. 266). — § 3. Le niveau de vie (p. 268).	

TABLE ANALYTIQUE

513

	PAGES
CHAPITRE II. — <i>La monnaie</i> . . . . .	273
§ 1 <sup>er</sup> . La loi monétaire de 1957 (p. 273). — § 2. L'Etat et la Banque Nationale (p. 274). — § 3. La monnaie dans la crise congolaise (p. 274). — § 4. Les avances au Trésor (p. 275). — § 5. Les billets Théo Lefèvre (p. 277). — § 6. Les certificats en devises (p. 278). — § 7. Un incident et une erreur (p. 279).	
CHAPITRE III. — <i>Les finances publiques</i> . . . . .	286
§ 1 <sup>er</sup> . Le Budget (p. 286). — § 2. La dette publique (p. 288). — § 3. Réforme fiscale (p. 293).	
CHAPITRE IV. — <i>Les finances privées</i> . . . . .	295
§ 1 <sup>er</sup> . La bourse (p. 295). — § 2. Les banques (p. 300). — § 3. Le marché des capitaux (p. 310).	
CHAPITRE V. — <i>Le commerce</i> . . . . .	312
§ 1 <sup>er</sup> . L'exportation (p. 312). — § 2. Le commerce intérieur (p. 314).	
CINQUIÈME PARTIE. — LA VIE ÉCONOMIQUE . . . . .	321
CHAPITRE I <sup>er</sup> . — <i>Les affaires</i> . . . . .	321
§ 1 <sup>er</sup> . Les grandes administrations (p. 321).	
I. L'Etat (p. 321). — II. Les établissements para-étatiques (p. 327). — III. La F.I.B. (p. 335). — IV. Le « Vlaams Economisch Verbond » (p. 337). — V. L'organisation syndicale (p. 339).	
§ 2. La rénovation des villes (p. 346).	
§ 3. Les incidents financiers (p. 351).	
I. Banque Lambert - Sofina (p. 351). — II. Barcelona Traction et Sodec (p. 353). — III. Un procès en contre-façon de roses (p. 357).	
§ 4. Heurs et malheurs (p. 358).	
I. Les incendies (p. 358). — II. Les catastrophes (p. 364).	
§ 5. Les incidents judiciaires (p. 367).	
I. Le procès Gérard (p. 367). — II. Quelques défaillances commerciales (p. 368). — III. Autres procès (p. 375).	
CHAPITRE II. — <i>Le mouvement des idées</i> . . . . .	383
§ 1 <sup>er</sup> . Les questions qui se sont posées dans l'industrie (p. 385). — § 2. L'enseignement économique (p. 389). — § 3. Institutions diverses (p. 392). — § 4. Les organisations interna-	

tionales (p. 398). — § 5. La presse (p. 400). — § 6. Les personnalités (p. 408).

ANNEXES . . . . . 424

ANNEXE I. — *Statistiques économiques* (p. 424-430).

1. Population (p. 424). — 2. Industrie (p. 425). — 3. Finances (p. 426-427). — 4. Commerce (p. 428). — 5. Communications (p. 429). — 6. Population des grandes agglomérations (p. 430).

ANNEXE II. — *L'industrie* (p. 431-444).

1. L'industrie charbonnière depuis la seconde guerre (p. 431-432). — 2. L'industrie du pétrole (p. 432-434). — 3. L'industrie des fabrications métalliques (p. 435). — 4. Les transformations dans l'industrie cotonnière (p. 436-437). — 5. L'expansion industrielle d'Anvers (p. 438-441). — 6. L'industrie du verre 1957-1968 (p. 442-444).

ANNEXE III. — *L'outillage national* (p. 445-452).

1. R.T.B. (p. 445-447). — 2. Le progrès des chemins de fer (p. 447-448). — 3. Mise en exploitation des autoroutes (p. 448-450). — 4. Douze années d'expansion portuaire à Anvers (p. 450-452).

ANNEXE IV. — *Les investissements étrangers* (p. 453-456).

1. Les investissements étrangers 1957-1968 (p. 453-454). — 2. L'implantation du SHAPE et de l'OTAN (p. 455-456).

ANNEXE V. — *Statistiques financières* (p. 457-458).

1. Rémunérations dans l'industrie (p. 457). — 2. Résultat des sociétés anonymes exerçant leur activité en Belgique (p. 458).

ANNEXE VI. — *Les affaires* (p. 460-481).

1. Entreprises nouvelles en pays wallon (p. 460-464). — 2. Entreprises nouvelles en pays flamand (p. 466-473). — 3. Les principales fusions (p. 474-475). — 4. Fermetures d'entreprises (p. 476-478). — 5. Faillites (p. 479-480). — 6. Concordats (p. 481).

TABLES ALPHABÉTIQUES . . . . . 483

- I. Généralités (p. 483). — II. Personnalités (p. 498). — III. Entreprises privées (p. 501).

TABLE ANALYTIQUE . . . . . 511

du quartier de la Gare du Nord. L'Université de Bruxelles a retenu 12.000 mètres carrés pour y construire une clinique d'urgence.

Le « World Trade Center » de Bruxelles doit être jumelé avec une initiative analogue, à réaliser à Anvers, et peut-être à Liège.

### § 3. — Les communications.

#### I. — LES CHEMINS DE FER (1).

La Société Nationale des Chemins de fer belges, qui avait été créée en 1926 pour « désétatiser » l'exploitation, est revenue progressivement à sa position antérieure. Ses déficits d'exploitation sont à charge du Trésor, qui doit aussi financer ses renouvellements et ses investissements. Les problèmes de personnel sont résolus en pratique par les organisations syndicales. Aussi la situation s'y est-elle détériorée au point de vue administratif et financier, malgré les perfectionnements techniques dont nous dirons plus loin l'importance.

Concurrencés par la route et par les voies d'eau, les chemins de fer n'ont pu augmenter le trafic parallèlement à l'expansion économique du pays. Dans la fixation des tarifs, ils étaient tenus par des exigences concurrentielles. Les frais d'exploitation ont été abaissés par une électrification (le personnel est revenu, principalement de ce fait, de 78.500 en 1957 à 56.200 en 1968), dont les chemins de fer ne supportent pas les charges financières. Cette électrification avait bénéficié après la guerre de priorités non justifiées ; à notre époque, elle s'avère cependant utile.

Sous la pression des syndicats, les chemins de fer ont maintenu un régime abusif en ce qui concerne le personnel. Une pension prématurée (55 ans pour le service de route, 60 ans pour le service sédentaire) avec des anti-

---

(1) On trouvera en annexe des détails sur le développement des services des chemins de fer.

ceptions fréquentes se justifiait au temps où la traction à vapeur imposait au personnel des prestations souvent pénibles ; elle ne se justifie plus sur un réseau électrifié.

Le trafic s'est péniblement maintenu entre les deux dates qui constituent les limites de notre histoire, et qui sont équivalentes au point de vue de la conjoncture. En 1957, les chemins de fer ont transporté 251 millions de voyageurs ; en 1968, ils en ont transporté 255 millions. Mais le nombre de voyageurs/kilomètre est revenu de 8.555 à 8.177 millions. Le trafic des marchandises est revenu de 66,7 à 63,3 milliards de tonnes, bien que l'activité industrielle ait augmenté de 60 p. c.

Les charges budgétaires imposées par les chemins de fer à l'Etat furent de 10.780 millions en 1968, y compris ce qui était nécessaire aux investissements, correspondant à peu près aux amortissements. Le chiffre de 1957 n'est pas possible à établir d'après les documents publiés ; il doit avoir été de l'ordre de 4 milliards, dont la moitié représente les pensions prises en charge par l'Etat. C'est à partir de 1957 que l'Etat a commencé à payer les dépenses de renouvellement du matériel, précédemment supportées par le compte d'exploitation.

La gestion financière a donc été en dégradation continue. Ceci dit, nous mentionnerons une amélioration technique importante : les chemins de fer rendent en 1968 des services sensiblement meilleurs qu'en 1957, et surtout qu'en 1939.

Le fait dominant a évidemment été la substitution de la traction électrique ou diesel à la traction à vapeur. Cette transformation progressive a trouvé son aboutissement le 20 décembre 1966, lorsqu'a circulé pour la dernière fois un train à vapeur, sur la ligne Ath-Denderleeuw.

La statistique des gares de Bruxelles confirme l'importance des services rendus par la Jonction, inaugurée en 1952-1953. A douze ans de date, le nombre des voyageurs qui ont utilisé les gares de Bruxelles a varié comme suit.

**Mouvement journalier « voyageurs »  
des gares de Bruxelles.**

Gares	1956		1968	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
Midi . . . . .	47.800	45.900	46.673	47.294
Chapelle . . . . .	1.025	1.184	2.370	2.588
Central . . . . .	34.200	33.950	54.533	52.088
Congrès . . . . .	2.480	3.209	4.535	4.315
Nord . . . . .	25.400	29.250	27.132	28.225
Quart. Léopold . .	9.105	9.469	12.740	12.667
Schaerbeek . . . .	6.368	7.087	5.039	4.968

On observera la place sans cesse croissante prise par Bruxelles-Central, aux dépens des gares traditionnelles du Nord et du Midi, cette dernière se défendant cependant mieux que les autres.

Quant aux haltes intermédiaires (Chapelle et Congrès), leur trafic demeure insignifiant, et peu en rapport avec les investissements qu'elles ont nécessités et avec leur coût d'exploitation. Il est possible que l'utilisation complète de la Cité Administrative donnera un aliment au trafic de Bruxelles-Congrès.

Le service commercial des Chemins de fer s'efforce de conserver et d'accroître sa clientèle, et il déploie des efforts qui à beaucoup d'égards sont louables. Mais il a commis une erreur flagrante, lorsqu'il a supprimé les billets aller-et-retour, à une époque où précisément ceux-ci se justifiaient davantage. L'origine des aller-et-retour remonte aux premiers chemins de fer anglais. Beaucoup de leurs lignes étant en concurrence, les responsables voulaient s'assurer des voyages de retour, de façon à ne pas déséquilibrer leur exploitation, par des trains qui seraient moins occupés dans un sens que dans l'autre. Cette politique ne s'expliquait pas en Belgique jusqu'en ces derniers temps, les chemins de fer ayant un monopole. Mais ils viennent de le perdre et ils retrouvent la situation où il faut s'efforcer de faire en sorte que les voyageurs utilisent le train dans les deux sens.

Une autre erreur tactique a été l'établissement d'un régime vexatoire pour les remboursements de billets. Ceux-ci exigent évidemment des formalités administratives, mais ils ont l'avantage de dégager de toute préoccupation le voyageur qui craindrait de ne pouvoir faire usage d'un billet qu'il a payé. Ces nouvelles règles indisposent à l'égard du voyage en train. Les compagnies aériennes ont une mentalité très différente.

## II. — LES VICINAUX.

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, qui a rendu d'énormes services depuis 1884 jusque durant l'entre-deux-guerres, est devenue la plus importante des exploitations de transports par autobus du pays. Elle a créé non seulement des lignes régulières, mais aussi des services spéciaux pour la collecte des ouvriers et des écoliers.

Déjà en 1957, elle avait fortement réduit son service à vapeur, et elle avait commencé à en faire autant pour son service électrifié. Cette évolution s'est accélérée pendant la période que nous étudions, et il s'est avéré que la traction à vapeur et même la traction électrique étaient condamnées, cette dernière pouvant cependant résister sur quelques lignes dont les conditions d'exploitation étaient spéciales.

Comme les chemins de fer, les Vicinaux ont eu beaucoup de peine à retenir leur trafic. Ils avaient transporté 300 millions de voyageurs en 1957 ; ils sont revenus à 261 millions en 1968. Les transports de marchandises ont été entièrement perdus.

Jusqu'en 1965, les Vicinaux avaient réussi à garder leur équilibre financier, péniblement et non sans mérites. Ils payaient eux-mêmes leurs amortissements et leurs renouvellements, et, du moins partiellement, un dividende aux communes qui avaient fourni les capitaux.

Leur situation s'est aggravée à partir de 1967, par

suite de la contraction du trafic qui affecté tous les transports en commun, et d'autre part, en raison de l'augmentation des charges salariales, qui devaient être adaptées au niveau général des rémunérations. Jusqu'à la fin de la période étudiée, les Vicinaux avaient réussi à éviter toute subvention de l'Etat, et ils payaient des impôts auxquels échappaient les chemins de fer. Cette position devenait cependant de moins en moins facile à défendre.

Quant au personnel, il était revenu de 8.990 en 1957 à 6.585 en 1968. Le matériel avait été régulièrement amélioré, mais le rail était définitivement condamné.

### III. — LES POSTES.

Le service des Postes, que nous considérons jadis comme l'un des tout premiers du monde, s'est continuellement dégradé depuis vingt ans. La direction s'est montrée maladroite en présence d'une agitation syndicale s'appuyant sur une organisation déficiente du travail. Des revendications démagogiques ont abouti à la suppression des distributions dominicales et à la réduction des heures d'ouverture des guichets. Ces mesures allaient à l'encontre de l'intérêt légitime du public, et elles auraient pu être évitées moyennant la pratique intelligente du travail par roulement. Nous serons moins sévère pour la diminution des distributions journalières, qui est logique à une époque où les autres moyens de communication, et en particulier le téléphone et le telex, permettent de satisfaire les exigences raisonnables des usagers.

Le trafic postal a poursuivi son développement : il a pratiquement doublé entre 1938 et 1968. Les lettres sont davantage utilisées, aux dépens des cartes postales, ce qui reflète l'augmentation des ressources. Le public est moins regardant, malgré l'augmentation des tarifs qui depuis la seconde guerre a porté le port des lettres de 0,70 F à 3 F, celui des cartes de 0,35 F à 2 F, et celui des imprimés de 0,10 F à 1 F. Ces taux, qui furent majorés en 1969 tradui-