

Chambre des Représentant .

SÉANCE DU 31 JUILLET 1919.

BUDGET GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE 1919

Tableau X. — Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes (1).

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. IMPERIALI

MESSIEURS,

La Section centrale se trouve en présence de difficultés toutes particulières dans l'examen du Budget qui lui est présenté. En effet, la guerre, en opérant le bouleversement mondial dont nous sommes les témoins, a transformé l'administration publique de telle sorte que ce qui était sage hier, est devenu erreur aujourd'hui.

La Chambre doit examiner aujourd'hui un Budget qui, d'après la première évaluation, se montait à 2,324,243,686 francs, réduit actuellement à 1,864,211,477 francs.

Dans les difficultés extrêmes de la situation actuelle, je pense qu'il y a pour nous un devoir élémentaire à rendre hommage au travail et à l'énergie de l'honorable Ministre des Chemins de fer et de ses collaborateurs.

En se reportant à la date du 11 novembre 1918, on peut constater que le personnel se trouvait dispersé, par suite des événements, en France, en Angleterre et en Belgique; que le matériel se trouvait dans un état déplorable par suite du service intensif qu'il avait fourni tant en Belgique au pouvoir occupant, qu'à l'étranger pour les besoins de l'armée.

D'autre part, la signalisation avait été complètement modifiée par l'ennemi

(1) Budget, n° 107.

(2) La Section centrale, présidée par M. Poullet, était composée de MM. Niechelynck, Bertrand et Tibbaut, vice-présidents; MM. Wauwermans, Houtart et Vilain; Imperiali, Poncelet et Pussemier; Van Limburg Stirum, Feron et Buyl; Delporte, Pepin et Lamborelle; Debunne, Liebaert et Troclet; Honinckx, De Kerchove d'Exaerde et de Wouters d'Oplinter.

et les voies non entretenues depuis quatre années, étaient dans un état lamentable.

Tout était donc à refaire, à réorganiser, et voici qu'après un délai de quelques mois, malgré les difficultés et les obstacles de tous genres, le service des trains s'opère avec une célérité et une régularité presque aussi grandes qu'avant la guerre.

Les transports de marchandises ont repris d'une façon à peu près normale, mais encore légèrement insuffisante, tandis que le télégraphe et le téléphone reprennent progressivement leur activité.

Nous reviendrons en détail sur chacun de ces points. Ces faits posés, nous pouvons entrer au vif du sujet et nous nous trouvons dès l'abord en face d'un problème inquiétant, celui du nombre toujours croissant des fonctionnaires.

Il y aurait, me semble-t-il, des modifications profondes à apporter au recrutement du personnel. Les majorations sont effrayantes. En vingt ans, le poste « Administration centrale » passe de 271,230 francs à 1,411,000, c'est-à-dire monte de 500 %.

Nous ne pouvons perdre de vue que dans le travail de la reconstitution nationale, dans quelque domaine qu'il se présente, la nation a le droit supérieur de vivre et qu'elle peut exiger de chacun qu'il apporte à l'œuvre commune, sa part d'intelligence, de volonté ou de travail.

Sans cette collaboration de tous, sans l'abnégation personnelle de chacun, la patrie meurtrie ne pourra se relever de ses ruines, car les intérêts égoïstes étoufferont le souffle généreux qui doit la régénérer promptement.

Il est inutile, pensons-nous, de publier dans ce Budget de très nombreuses statistiques et de multiples tableaux comparatifs.

*
*
*

L'année 1919 doit marquer une ère nouvelle et pourquoi la comparer à celle de 1914, alors que pendant ces cinq années, un monde très différent s'est créé sur tant de ruines, situation dont il faut que nous tenions compte si nous voulons marcher de l'avant.

Nous savons que nous pouvons compter sur l'énergie de l'honorable M. Renkin, pour faire disparaître ces choses surannées qui se nomment routines et traditions administratives.

L'Administration des chemins de fer doit entrer hardiment dans une voie nouvelle et étudier avec l'industrialisation du réseau, son électrification là où elle s'impose. Ce problème doit être envisagé dans son ensemble.

Peut-être n'est-ce pas le moment de réaliser cette grave entreprise, vu le prix des matières premières et de la main-d'œuvre, mais, quand un taux normal se rétablira, il faudra exécuter ces améliorations complètement et non pas à demi.

Quand un travail est jugé nécessaire, il faut qu'il soit décrété et exécuté envers et contre tous les intérêts particuliers que l'on pourrait faire valoir.

Nous pouvons citer ici l'exemple de la jonction Nord-Midi.

Nous ne discuterons pas de son opportunité; la question a été soulevée quatorze fois devant le Parlement où tout a été dit pour et contre ce projet.

Un fait demeure, c'est que le travail ayant été décidé et les premiers crédits votés il y a vingt ans, il y en a dix-sept que la chose devrait être terminée.

Que diraient les actionnaires d'une société anonyme si leur Conseil d'administration laissait improductifs d'intérêts pendant vingt ans les capitaux engagés? C'est en 1900 que les premiers crédits ont été votés; oserait-on capitaliser à intérêts composés, ce que la jonction Nord-Midi nous coûte à l'heure actuelle?

*
* * *

La ligne Schaerbeek-Hal est commencée depuis vingt ans. Nous faisons pour ce travail la même observation que pour le précédent. De deux choses l'une, ou la ligne était nécessaire et il fallait alors qu'elle soit achevée il y a dix-huit ans, ou elle ne l'était pas, et il ne fallait pas la commencer. Si une société privée l'avait entreprise, financièrement et industriellement parlant, elle aurait dû l'achever il y a quinze ans.

Nous ne continuerons pas cette énumération qui serait fastidieuse et, laissant de côté la plupart des points de comparaison avec le passé que nous pourrions produire, nous passerons rapidement en revue les principaux postes du Budget, en formulant les observations que nous croyons nécessaires, pour mettre le Parlement au courant de la situation actuelle.

Nous nous excusons des lacunes qu'on trouvera dans cet exposé et qui sont dues à l'impossibilité où se trouve l'Administration, de fournir sur de nombreux points, des renseignements précis.

Elle se heurte au fait de la disparition de la plupart des archives du Ministère durant la période d'occupation et à la difficulté de certaines évaluations qui ne pourraient se justifier devant l'inconnu qui résulte de la pénurie des matières premières, de leur prix de revient et de l'impossibilité de procéder à certains travaux.

De nombreuses difficultés se rencontrent et notamment pour l'évaluation des dépenses arriérées.

En un mot, nous nous trouvons en présence d'un Budget anormal et nous devons en tenir compte.

L'honorable Ministre s'inspirant de conceptions larges a voulu prévoir toutes les dépenses probables.

Nous devons lui faire crédit, mais en insistant vivement pour qu'une stricte économie préside à tous ces travaux.

Nous voudrions que ce rapport reflète, dans son intégralité, la situation des services dépendant du Ministre, comme nous voudrions qu'il condense ce que nous espérons pour demain, et, c'est à cet effet, que nous nous proposons d'effleurer toutes les questions qui nous semblent vitales à l'heure actuelle.

BUDGET GÉNÉRAL.

Le projet de Budget de l'exercice 1919 se chiffre :

a) Pour les dépenses de 1919 à	fr. 1,415,325,386 »
b) Pour les dépenses arriérées à	908,918,300 »
	Soit au total à fr. 2,324,243,686 »

Ces prévisions ont été établies au commencement de l'année. Après six mois d'exercice, elles ont été soumises à révision et, d'après les faits connus actuellement, elles peuvent être réduites du :

a) Pour les dépenses de 1919 de	fr. 459,719,359 »
b) Pour les dépenses arriérées de	312,850 »
Ce qui ramène les dépenses normales à	955,606,027 »
Et les dépenses arriérées à	908,605,450 »

Les dépenses arriérées incombent pour leur totalité au compte de guerre.

Dans sa forme nouvelle, le Budget de 1919 comprend les dépenses de nature extraordinaire qui naguère faisaient l'objet d'un budget spécial.

Ces dépenses s'élèvent pour l'ensemble du Département des Chemins de fer, Marines, Postes et Télégraphes au total à fr. 83,447,300 »

Elles ont été aussi révisées et réduites à 11,932,944 »

Et ainsi ramenées à fr. 71,514,356 »

Le tableau suivant indique la répartition des diminutions :

	DÉPENSES ORDINAIRES ET EXCEPTIONNELLES.	DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.
Administration centrale.	65,000 »	»
Chemin de fer	442,250,818 »	9,741,300 »
Électricité.	3,646,100 »	386,100 »
Marine.	3,100,000 »	»
Postes et télégraphes	9,970,291 »	1,805,544 »
Dépenses exceptionnelles	1,000,000 »	»
	460,032,209 »	11,932,944 »
DIMINUTION TOTALE. fr.	471,965,153 »	

Elle résulte de la diminution des prix des matières, de l'ajournement de travaux qui ne sont pas d'une inéluctable et immédiate nécessité et de l'élimination de crédits proposés pour la régularisation de certaines dépenses payées avant la guerre et qui seront compris dans une loi spéciale d'apurement d'écritures.

Le Budget ordinaire de 1919 se monte donc à . fr. 955,606,027 »

Il se décompose :

a) en dépenses normales . fr. 457,394,525 »

b) en dépenses dues à la guerre 498,211,502 »

TOTAL . . . fr. 955,606,027 »

Les Budgets des Ministères des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et des Télégraphes de 1914 se montaient à fr. 301,178,140 »

Les dépenses normales de 1919, comparées à celles de 1914, sont donc en augmentation de :

fr. 457,394,525 — 301,178,140, soit de . . fr. 156,216,385 »

Les recettes présumées de 1914 étaient de fr. 402,835,250 »

Les recettes présumées de 1919 sont de 205,290,600 »

Les recettes de 1919, comparées à celles de 1914, sont donc inférieures de fr. 197,544,650 »

D'où un déficit présumé de fr. 353,761,035 »

Auquel il faut ajouter l'intérêt et l'amortissement de la dette des services du Chemin de fer, qui, en 1914, étaient d'environ 104,000,000 »

TOTAL. . . . fr. 457,761,035 »

Auquel il faudrait ajouter l'intérêt et l'amortissement de la dette des services :

a) Des Postes = capital . . fr. 26,736,649 14

b) Des Télégraphes et Téléphones = capital 109,985,336 39

c) De la Marine = capital . . 44,967,803 58

TOTAL. . . . fr. 181,689,789 11

Ces intérêts et amortissements peuvent être évalués à environ 7 ou 8 millions.

Notons dès maintenant, ce que du reste la suite du rapport démontrera, que l'évaluation des recettes est très inférieure à la réalité (1).

La Section centrale ayant demandé comment se subdivisaient les dépenses arriérées en dépenses normales et en dépenses provoquées par la guerre, le Budget ci-après répond à cette question.

(1) Pour le chemin de fer, notamment, les prévisions de recettes peuvent être évaluées à 300,000,000 de francs.

BUDGET DE L'EXERCICE 1919.

Numéro des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	DÉPENSES ARRIÉRÉES.		
		Dépenses normales des exercices antérieurs.	Dépenses résultant de la guerre.	Total des crédits.
PREMIÈRE SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.				
CHAPITRE PREMIER.				
Administration centrale.				
1	Traitement et frais de représentation du Ministre. fr.	2,500 »	»	2,500 »
2	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, etc.	10,000 »	908,500 »	918,500 »
3	Frais de route et de séjour, mission du Comité supérieur de contrôle	»	»	»
4	Traitements, salaires et indemnités : huissiers, messagers, etc.	»	125,500 »	125,500 »
5	Matériel, etc.	5,000 »	25,000 »	30,000 »
6	Honoraires des avocats	»	435,975 »	435,975 »
7	Encouragements aux unions professionnelles.	»	»	»
	TOTAL DU CHAPITRE PREMIER. . fr.	17,500 »	1,494,975 »	1,512,475 »
CHAPITRE II.				
Chemins de fer.				
PREMIÈRE SECTION. — Services communs.				
8	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . .	»	3,388,644 »	3,388,644 »
9	Rémunération des gens de service et salaires des ouvriers . .	»	764,500 »	764,500 »
10	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc.	80,000 »	»	80,000 »
11	Subsides aux caisses d'assurance et de retraite, etc.	»	»	»
12	Secours exceptionnels aux ouvriers.	»	160,000 »	160,000 »
13	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales, etc.	»	»	»
14	Honoraires des médecins pour visites, examens, etc.	70,000 »	»	70,000 »
	TOTAL DE LA PREMIÈRE SECTION. . fr.	150,000 »	4,313,144 »	4,463,144 »

BUDGET DE L'EXERCICE 1919 (suite).

Numéro des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	DÉPENSES ANTÉRIÉRES.		
		Dépenses normales des exercices antérieurs.	Dépenses résultant de la guerre.	Total des crédits.
	DEUXIÈME SECTION. — Voies et travaux.			
15	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	»	13,509,492 »	13,509,492 »
16	Rémunérations des agents de surveillance et de la police de la route, etc.	»	55,224,483 »	55,224,483 »
17	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie. . . .	1,356,000 »	1,343,000 »	2,699,000 »
18	Outils, ustensiles et objets divers; loyers de locaux; travaux d'amélioration, d'entretien et de renouvellement des voies, bâtiments, ouvrages d'art et dépendances du railway	40,000 »	57,165,611 »	57,205,611 »
	TOTAL DE LA DEUXIÈME SECTION. . fr.	1,396,000 »	127,242,586 »	128,638,586 »
	TROISIÈME SECTION. — Traction et matériel.			
19	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	»	15,293,841 »	15,293,841 »
20	Rémunération des ouvriers	»	175,392,960 »	175,392,960 »
21	Primes d'économie et de régularité	»	14,171,678 »	14,171,678 »
22	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	1,050,000 »	4,250,000 »	5,300,000 »
23	Entretien, réparation et renouvellement du matériel. (Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses.)	2,047,640 »	69,010,360 »	71,058,000 »
	TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION. . fr.	3,097,640 »	278,118,839 »	281,216,479 »
	QUATRIÈME SECTION. — Transports.			
24	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	»	110,638,088 »	110,638,088 »
25	Rémunération des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvres par chevaux	»	55,689,234 »	55,689,234 »
26	Primes de régularité	»	6,329,235 »	6,329,235 »
27	Frais d'exploitation	210,300 »	»	210,300 »
28	Publicité commerciale.	30,000 »	»	30,000 »
29	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents, etc.	»	»	»
30	Primes allouées aux agents qui constatent de fausses déclarations, etc.	10,000 »	40,000 »	50,000 »
	TOTAL DE LA QUATRIÈME SECTION. . fr.	250,300 »	172,696,607 »	172,946,907 »

BUDGET DE L'EXERCICE 1919 (suite).

Numéro des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	DÉPENSES ARRIÉRÉES.		
		Dépenses normales des exercices antérieurs.	Dépenses résultant de la guerre.	Total des crédits.
	CINQUIÈME SECTION. — Perception et contrôle des recettes.			
31	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . .	»	9 273,228 »	9 273,228 »
32	Rémunérations des gens de service et salaires des ouvriers. .	»	587,900 »	587,900 »
	TOTAL DE LA CINQUIÈME SECTION. . fr.	»	9 861,128 »	9 861,128 »
	RÉCAPITULATION DU CHAPITRE II.			
	Première section. — Services communs	150,000 »	4 313,144 »	4 463,144 »
	Deuxième section. — Voies et travaux	1 396,000 »	127 242,586 »	128 638,586 »
	Troisième section. — Traction et matériel.	3 097,640 »	278 118,839 »	281 216,479 »
	Quatrième section. — Transports	250,300 »	172 696,607 »	172 946,907 »
	Cinquième section. — Perception et contrôle des recettes . .	»	9 861,128 »	9 861,128 »
	TOTAL DU CHAPITRE II. . fr.	4 893,940 »	592 232,304 »	597 126,244 »
	CHAPITRE III.			
	Office des services de l'électricité.			
33	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . .	»	920,000 »	920,000 »
34	Rémunérations des ouvriers et autres agents, indemnités de toute nature, primes d'économie et de régularité	»	4 697,000 »	4 697,000 »
35	Fournitures de bureau, imprimés, bibliothèques, participation du Comité électrotechnique belge à la Commission internationale d'électricité, mobilier, chauffage, éclairage, loyers, etc.	8,500 »	»	8,500 »
36	Objets de consommation pour le service, l'entretien et la réparation des installations électriques et les usines à gaz riche, etc.	501,350 »	57,700 »	559,050 »
	TOTAL DU CHAPITRE III. . fr.	509,350 »	5 674,700 »	6 184,550 »
	CHAPITRE IV.			
	Marine.			
37	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. — Conseil supérieur de la marine	35,000 »	4 201,000 »	4 236,000 »
	A REPORTER. . fr.	35,000 »	4 201,000 »	4 236,000 »

BUDGET DE L'EXERCICE 1919 (suite).

Numéro des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	DÉPENSES ARRIÉRÉES.		
		Dépenses normales des exercices antérieurs.	Dépenses résultant de la guerre.	Total des crédits.
	REPORT. . fr.	35,000 »	4,201,000 »	4,236,000 »
38	Traitements, salaires, indemnités et frais de route, etc., des agents nommés ou payés à la tâche, à la journée ou par mois; indemnités à des agents non salariés.	6,500 »	1,591,000 »	1,597,500 »
39	Remises aux pilotes et à d'autres agents du pilotage, etc.	90,000 »	4,302,000 »	4,392,000 »
40	Subsides pour l'éducation pratique et théorique des marins. — Surveillance de la pêche	12,000 »	65,879 »	77,879 »
41	Traction et matériel	300,520 »	680,000 »	980,520 »
	TOTAL DU CHAPITRE IV. . fr.	444,020 »	10,839,879 »	11,283,899 »
	CHAPITRE V.			
	Postes, Télégraphes et Téléphones.			
	PREMIÈRE SECTION. — Services communs.			
42	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	9,187 »	840,629 »	849,816 »
43	Rémunérations des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	»	838,848 »	838,848 »
44	Matériel, machines, outils, approvisionnements de papiers, etc.	126,000 »	»	126,000 »
	TOTAL DE LA PREMIÈRE SECTION. . fr.	135,187 »	1,679,477 »	1,814,664 »
	DEUXIÈME SECTION. — Postes.			
45	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	859,427 »	24,399,000 »	25,258,427 »
46	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes	721,091 »	25,773,000 »	26,494,091 »
47	Part d'intervention de l'administration dans les frais d'habillement des facteurs	»	»	»
48	Transport des dépêches	63,500 »	»	63,500 »
49	Indemnités et remboursements du chef des dépôts, expéditions et recouvrements confiés à la poste	»	»	»
50	Matériel, etc.	3,358,780 »	70,000 »	3,428,780 »
51	Part d'intervention de l'administration dans les frais du Bureau international de Berne	»	»	»
52	Bonification d'un intérêt annuel de 3 % sur le dépôt de garantie, etc.	41,194 »	»	41,194 »
	TOTAL DE LA DEUXIÈME SECTION. . fr.	5,043,992 »	50,242,000 »	55,285,992 »

BUDGET DE L'EXERCICE 1919 (suite).

Numéro des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	DÉPENSES ARRIÉRÉES.		
		Dépenses normales des exercices antérieurs.	Dépenses résultant de la guerre.	Total des crédits.
	TROISIÈME SECTION. — Télégraphes et téléphones.			
53	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	553,080 »	37,856,693 »	38,409,773 »
54	Rémunérations des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	»	17,978,775 »	17,978,775 »
55	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses . . .	1,592,060 »	»	1,592,060 »
56	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique, etc.	33,900 »	»	33,900 »
57	Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne	22,500 »	»	22,500 »
58	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques, etc.	40,000 »	»	40,000 »
	(Les crédits portés aux articles 53 et 58 pourront être réunis et transférés de l'un à l'autre de ces articles suivant les besoins du service.)			
	TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION. . fr.	2,241,540 »	55,835,468 »	58,077,008 »
	RÉCAPITULATION DU CHAPITRE V.			
	Première section. — Services communs	135,187 »	1,679,477 »	1,814,664 »
	Deuxième id. — Postes.	5,043,992 »	50,242,000 »	55,285,992 »
	Troisième id. — Télégraphes et téléphones.	2,241,540 »	55,835,468 »	58,077,008 »
	TOTAL DU CHAPITRE V. . fr.	7,420,719 »	107,756,945 »	115,177,664 »
	CHAPITRE VI.			
	Traitements de disponibilité.			
59	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, etc.	15,000 »	651,900 »	666,900 »
	TOTAL DU CHAPITRE VI. . fr.	15,000 »	651,900 »	666,900 »
	CHAPITRE VII.			
	Pensions.			
60	Premier terme de pensions à accorder à des fonctionnaires, etc.	»	400,000 »	400,000 »
	TOTAL DU CHAPITRE VII. . fr.	»	400,000 »	400,000 »

BUDGET DE L'EXERCICE 1919 (suite).

Numéro des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	DÉPENSES ARRIÉRÉES.		
		Dépenses normales des exercices antérieurs.	Dépenses résultant de la guerre.	Total des crédits.
	CHAPITRE VIII.			
	Secours.			
61	Secours à d'anciens fonctionnaires et employés, etc.	»	»	»
	TOTAL DU CHAPITRE VIII. . fr.	»	»	»
	CHAPITRE IX.			
	Caisse des ouvriers.			
62	Pensions des ouvriers, etc.	336,100 »	6,676,400 »	7,012,500 »
	TOTAL DU CHAPITRE IX. . fr.	336,100 »	6,676,400 »	7,012,500 »
	CHAPITRE X.			
63	Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903, etc.	2,313,840 »	»	2,313,840 »
	TOTAL DU CHAPITRE X. . fr.	2,313,840 »	»	2,313,840 »
	CHAPITRE XI.			
64	Dépenses diverses et imprévues	100,000 »	»	100,000 »
	TOTAL DU CHAPITRE XI. . fr.	100,000 »	»	100,000 »
	(Les crédits portés aux articles 2, 3, 8, 15, 16, 24, 31, 33, 37, 42, 45 et 53 pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)			
	DEUXIÈME SECTION. — DÉPENSES EXCEPTIONNELLES.			
	CHAPITRE XII.			
65	Subvention de vie chère (fonctionnaires et employés)	4,906,183 »	47,621,174 »	52,527,357 »
	id. (ouvriers)	10,537,371 »	103,461,300 »	113,998,671 »
66	Subside pour le ravitaillement	»	»	»
67	Marine. — Renouvellement du matériel flottant, etc.	301,350 »	»	301,350 »
	TOTAL DU CHAPITRE XII. . fr.	15,744,904 »	151,082,474 »	166,827,378 »

BUDGET DE L'EXERCICE 1949 (suite).

Numéro des chapitres.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	DÉPENSES ARRIÉRÉES.		
		Dépenses normales des exercices antérieurs.	Dépenses résultant de la guerre.	Total des crédits.
RÉCAPITULATION.				
I.	Administration centrale fr.	17,500 »	1,494,975 »	1,512,475 »
II.	Chemins de fer	4,893,940 »	592,232,304 »	597,126,244 »
III.	Électricité	509,850 »	5,674,700 »	6,184,550 »
IV.	Marine	444,020 »	10,839,879 »	11,283,899 »
V.	Postes	7,420,719 »	107,756,945 »	115,177,664 »
	Télégraphes et téléphones			
VI.	Traitements de disponibilité	15,000 »	651,900 »	666,900 »
VII.	Pensions (1 ^{er} terme)	»	400,000 »	400,000 »
VIII.	Secours	»	»	»
IX.	Caisse des ouvriers	336,100 »	6,676,400 »	7,012,500 »
X.	Accidents du travail	2,313,840 »	»	2,313,840 »
XI.	Dépenses imprévues	100,000 »	»	100,000 »
XII.	Dépenses exceptionnelles (indemnités de vie chère, etc.) . .	15,744,904 »	151,082,474 »	166,827,378 »
TOTAUX . . . fr.		31,795,873 »	876,809,577 »	908,605,450 »

ARTICLES**ARTICLE 2.**

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
662,535	900,000	237,465

JUSTIFICATION.

Création du service de Presse et de Publicité	fr. 60,000	»
Nouveaux fonctionnaires et agents. Conseiller de Gouvernement.	80,000	»
Promotions	32,465	»
Commissions diverses.	50,000	»
Travaux supplémentaires résultant de la situation anormale	15,000	»
TOTAL.	fr. 237,465	»

ARTICLE 3.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
35,800	60,000	24,200

JUSTIFICATION.

Augmentation du taux des frais de déplacements par suite de la cherté de la vie.

ARTICLE 4.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
69,730	120,000	50,270

JUSTIFICATION.

Relèvement du salaire des écoreuses	fr. 10,000	»
Extension pour le service de Presse et de Publicité.		
Comité supérieur de contrôle, etc.	10,000	»
Travail supplémentaire résultant de la situation anormale et augmentations de traitements, y compris les promotions.	30,270	»
TOTAL.	fr. 50,270	»

ARTICLE 6.

BUDGET :		
1919	1914	Majoration.
111,000	131,000	20,000

JUSTIFICATION.

L'augmentation de 20,000 francs se justifie par de nouvelles nominations d'avocat et des relèvements d'honoraires.

ARTICLE 8.

BUDGET :		
1914	1919	Diminution.
784,811	757,000	27,811

JUSTIFICATION.

Il est prévu à cet article 3,388,644 francs de dépenses arriérées. Comment cette somme se justifie-t-elle, tous les services étant suspendus pendant la guerre ?

Ce chiffre représente les sommes présumées nécessaires :

- a) Pour rembourser les prêteurs d'argent pour les paiements clandestins (1^{er} septembre 1914 au 31 août 1915);
- b) Pour rembourser les avances de la Caisse d'avances et de prêts (1^{er} septembre 1915 au 30 novembre 1918);
- c) Pour le paiement des arriérés de traitements dus au personnel pour la période de guerre;
- d) Pour le paiement des traitements au mois de décembre 1918;
- e) Pour le paiement des promotions accordées pour la période de guerre;
- f) Pour le paiement de quelques menues dépenses (indemnités, etc.) pour la période de guerre.

N. B. — Les chiffres figurant aux articles 15, 19, 24 et 31 comprennent les mêmes éléments.

ARTICLE 9.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
163,076	201,061	37,985

JUSTIFICATION.

Augmentations de salaires accordées au personnel.

Au compte dépenses arriérées : la somme de 764,500 francs prévue à l'article 9 est justifiée par les arriérés et augmentations de salaires pendant la période de guerre (soit 13,000 francs environ par mois).

$$13,000 \times 51 = 765,000 \text{ francs.}$$

ARTICLE 15.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
—	—	—
3,419,316	3,973,000	553,684

JUSTIFICATION.

Augmentation due à des renforts de personnel reconnus nécessaires du 1^{er} janvier au 31 juillet 1914 et qui aurait dû être portée au Budget de l'exercice 1915.

ARTICLE 16.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
—	—	—
12,203,936	14,168,991	1,965,055

JUSTIFICATION.

Application intégrale du régime d'avancement des ouvriers décrété en 1913 et réduction des prestations.

Au compte dépenses arriérées :

Du 1^{er} septembre 1914 au 30 novembre 1918, il y a 51 mois, soit

$$51 \times 1,082,833^{(1)} = 55,224,483.$$

La « vie chère » n'est pas comprise dans ce poste.

ARTICLE 17.

Question.

Comment se justifie la réduction de 374,800,000 francs du crédit de l'article 17, *Billes, rails, etc.*, du projet de Budget de 1919?

Réponse.

La somme de 500,000,000 de francs, primitivement portée à l'article 17 du projet de Budget ordinaire, comprenait la totalité des fournitures de

(1) 1,082,833 = $\frac{1}{12}$ de la dépense de 12,928,742 francs prévue au Budget qui aurait été déposé pour 1915.

matériel de la voie nécessaires à la restauration complète de toutes les voies détruites par l'ennemi.

A la demande de M. le Ministre des Finances, il n'a été maintenu au projet de Budget que les dépenses qui pourront être faites cette année, et c'est ainsi que le crédit précité a pu être réduit de 374,200,000 francs et ramené à 145,000,000 de francs. (Dépenses normales : 19,200,000 francs + 125,800,000 francs, dépenses de guerre.)

Question.

A l'article 17, litt. *a* et *b*, la fourniture de rails n'a-t-elle pas fait partie d'un marché au Havre ?

Dans quelles conditions, le cas échéant ? Ces rails n'ont-ils pas été achetés en Allemagne ?

Réponse.

Peu de temps avant l'armistice, le baron Empain, directeur général des approvisionnements de l'armée belge, avait conclu avec l'industrie américaine un marché pour la fourniture de 300 kilomètres de voie en rails de 80 livres par yard (environ 40 kilogrammes par mètre courant), avec accessoires, pour les besoins de la section des chemins de fer en campagne, soit 24,000 tonnes.

Cette commande sera liquidée, au fur et à mesure des fournitures, directement par le Gouvernement américain sur crédit mis à la disposition du Gouvernement belge.

Une partie du matériel en question reste encore à approvisionner, et sera, vraisemblablement, cédée à l'administration civile des chemins de fer par voie d'entente avec l'autorité militaire.

L'allocation prévue à l'article 17 du projet de Budget pour 1919 ne comporte pas de prévision de dépense pour cet objet.

Cette allocation se rapporte donc à de nouvelles acquisitions de rails et accessoires, etc., faites et à faire pour les besoins de la restauration du réseau.

L'autorité militaire britannique a cédé à notre administration, à des conditions à débattre, 200 kilomètres de voies en rails du profil de 37 kilogrammes par mètre courant.

Ce matériel ayant servi aux opérations militaires de l'armée anglaise, il est impossible qu'il s'agisse, en l'occurrence, de rails de provenance allemande. En tout cas, les barres reçues à titre d'échantillon ne portent aucune marque d'identification.

En outre, un marché est en négociation avec une firme canadienne, pour la fourniture de 10,000 tonnes de rails du type *État belge* de 50 kilogrammes par mètre courant, à embarquer à Montréal.

Les autres commandes de rails nécessaires (40,000 tonnes) à la restauration du réseau, ont été passées à l'industrie nationale.

ARTICLES 18 à 25.

Question.

Comment se justifient les arriérés des articles 18 à 25 inclus ?

Réponse.

Ces arriérés représentent :

1° En ce qui concerne les articles 18 littéra *a*, 19, 20, 21, 23 littéra *b*, *c*, *d*, 24 et 25, les dépenses restant à payer au personnel pour traitements, salaires, etc., pour la période d'occupation, ainsi que les avances qui lui ont été faites par la Société coopérative d'avances et de prêts et par les organismes clandestins;

2° Et pour ce qui concerne les articles 18 littéra *b*, *c*, *d*, 22 et 23 littéra *a*, les dépenses pour travaux, fournitures afférentes à la période antérieure au 1^{er} septembre 1914 qui n'ont pas fait l'objet d'ordonnances inscrites dans les registres de la Trésorerie en 1914, ainsi que celles de même nature se rapportant au mois de décembre 1918 et à la période d'occupation (1^{er} septembre 1914 au 30 novembre 1918).

ARTICLE 18.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
—	—	—
10,906,357	12,303,742	1,397,385

JUSTIFICATION.

Application intégrale d'un régime d'avancement des ouvriers décrété en 1913 et réduction des prestations.

ARTICLE 19.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
—	—	—
3,549,001	4,112,000	562,999

JUSTIFICATION.

Augmentation due à des renforts de personnel reconnus nécessaires du 1^{er} janvier au 31 juillet 1914 et qui aurait dû être portée au Budget de l'exercice 1915.

ARTICLE 20.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
42,375,400	46,590,698	4,215,298

JUSTIFICATION.

Application intégrale du nouveau régime d'avancement des ouvriers décrété en 1913, réduction des prestations, création d'un cadre de chauffeurs surnuméraires, etc.

ARTICLE 21.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
1,923,626	3,818,626	1,895,000

JUSTIFICATION.

Application d'un nouveau régime des primes de parcours et de régularité.

ARTICLE 23.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
13,612,035	14,498,124	886,089

JUSTIFICATION.

Application intégrale du régime d'avancement décrété en 1913 réduction des prestations.

ARTICLE 24.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
25,660,959	27,220,000	1,559,041

JUSTIFICATION.

Augmentation due à des renforts de personnel reconnus nécessaires du 1^{er} janvier au 31 juillet 1914 et qui aurait du être portée au Budget de l'exercice 1915.

ARTICLE 25.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
17,026,401	17,152,870	126,469

JUSTIFICATION.

Augmentation due à des extensions de personnel et à la réduction des prestations.

ARTICLE 26.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
—	—	—
1,454,672	1,484,908	30,236

JUSTIFICATION.

Augmentation provoquée par des extensions de personnel.

Question.

Comment à l'article 26 y a-t-il un arriéré de 6,329,235 francs puisque l'État belge n'exploitait pas le réseau pendant la guerre ?

Réponse.

Le crédit de 6,329,235 francs porté au budget de 1919, à titre d'arriérés, à charge de l'article 26, représente la dépense à résulter du paiement pendant les exercices 1915 à 1918, des primes de régularité au service de l'exploitation.

Les prévisions budgétaires ont été établies en envisageant l'hypothèse où les avantages ayant, comme les primes de régularité, un caractère de fixité, seraient liquidés, pour la période de guerre, au même titre que les traitements et salaires.

ARTICLE 31.

BUDGET :		
1914.	1919.	Majoration.
—	—	—
2,181,870	2,451,000	269,130

JUSTIFICATION

Augmentation due à des renforts de personnel reconnus nécessaires du 1^{er} janvier au 31 juillet 1914, et qui aurait du être portée au budget de 1915.

Les dépenses prévues pour arriérés, et se montant à 9,273,228 francs, comprennent les dépenses afférentes à cinquante et un mois, soit de septembre 1914 au 30 octobre 1918.

ARTICLE 32.

BUDGET :		
1914.	1919.	Majoration.
151,054	153,212	2,161

JUSTIFICATION

Application intégrale du régime d'avancement décrété en 1913, réduction des prestations.

Les dépenses prévues pour arriérés et se montant à 587,900 francs, comprennent les dépenses afférentes à cinquante et un mois, soit de septembre 1914 au 30 novembre 1918.

ARTICLE 33.

ÉLECTRICITÉ (fonctionnaires et employés).

BUDGET :		
1914.	1919.	Majoration.
317,778	440,500	122,722

JUSTIFICATION

Extensions de personnel, promotions et augmentations de traitements.

ARTICLE 34.

ÉLECTRICITÉ (ouvriers).

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
1,095,704	1,804,000	708,296

JUSTIFICATION

Extensions de personnel, augmentations de salaires, application de la journée de huit heures, augmentation de 150 % des primes sur les prévisions de 1915 par suite de la hausse des matières.

Question.

Comment, à l'article 34, y a-t-il un arriéré de 4,697,000 francs, l'État belge n'exploitant pas pendant la guerre?

Réponse.

Le poste de 4,697,000 francs porté à l'article 34 comme dépenses arriérées, représente le montant des salaires et primes, non payés par l'État, pour la période comprise entre la date d'occupation (1914) et le 30 novembre 1918.

Cette somme est destinée :

- 1° A rembourser le montant des paiements clandestins ;
- 2° A rembourser les avances faites par la Société coopérative d'Avances et de Prêts ;
- 3° A liquider les arriérés de salaires.

Cette dépense se répartit de la manière suivante :

Quatrième trimestre 1914	fr.	284,820	»
Année 1915		1,127,280	»
Année 1916		1,127,280	»
Année 1917		1,127,280	»
Année 1918 (non compris décembre).		1,033,340	»
SOIT AU TOTAL.		fr.	<u>4,697,000</u> »

ARTICLE 37.**BUDGET :**

1914	1919	Majoration.
2,084,656	2,690,233	608,577

JUSTIFICATION.

L'augmentation représente :

- 1° Les traitements et les salaires des agents définitifs ou temporaires recrutés ou à recruter pour faire face à la situation résultant de l'état de guerre ;
- 2° La charge incombant à l'exercice courant dans les augmentations réglementaires de traitements et de salaires à accorder pendant la période de juin 1914 à juin 1919.

ARTICLE 38.**BUDGET :**

1914	1919	Majoration.
412,921	640,931	228,010

JUSTIFICATION.

L'augmentation représente :

1° Les traitements et les salaires des agents définitifs ou temporaires recrutés ou à recruter pour faire face à la situation résultant de l'état de guerre;

2° La charge incombant à l'exercice courant dans les augmentations réglementaires de traitements et de salaires à accorder pendant la période de juin 1914 à juin 1919.

ARTICLE 39.

BUDGET :		
1914	1919	Diminution.
3,622,000	2,315,000	1,307,000

JUSTIFICATION.

Conséquence de la baisse prévue dans les recettes des droits maritimes, recettes sur lesquelles sont calculées les rétributions du personnel-pilote.

ARTICLES 40 et 41.

Les sommes de :

ART. 40 fr.	77,879 »
ART. 41	980,520 »

figurant sous la rubrique « dépenses arriérées » sont destinées à solder les comptes de fournitures et de travaux incombant aux exercices 1914 à 1918.

Dépenses normales :

ART. 40 fr.	1,244,095 »
ART. 41	7,491,996 »

Pour établir celles-ci il a été tenu compte d'une part, de la réduction de charges résultant d'une reprise tardive de certaines branches de service, et d'autre part, d'une exploitation plus onéreuse due à la hausse des prix de la main d'œuvre et des objets d'entretien et de consommation.

Le surplus de l'article 41 soit :

$$19,807,328 - 7,491,996 = 12,315,332 \text{ francs}$$

représente le coût des travaux de réfection et de construction de bâtiments, du renouvellement de mobilier collections et outillage de la reconstitution

de stoks d'approvisionnement disparus, détruits ou détériorés par les Allemands.

CHAPITRE V.

L'occupant n'ayant payé ni traitements ni salaires au personnel de l'Administration des télégraphes et des téléphones, les arriérés se justifient d'eux-mêmes.

ARTICLE 42.

BUDGET :		
1914	1919	Diminution.
—	—	—
226,885	102,125	124,760

JUSTIFICATION.

Transferts de crédits à d'autres articles par suite du transfèrement à l'administration des postes d'une partie du service des bâtiments, de l'atelier de fabrication et du dépôt du timbre, à Malines, il y a lieu de ramener ce crédit à fr. 93,165 »

Au projet de budget pour 1919, les crédits indiqués ci-après ont été pétitionnés :

a) Une somme de 1,285 »

en vue de la réalisation d'une conversion d'emploi de dessinateur en dessinateur-chef. Après nouvel examen, cette mesure a été provisoirement ajournée.

b) Une somme de 8,960 »

à l'effet de permettre des extensions de personnel nécessitées par les besoins du service.

TOTAL fr. 103,410 »

dont il y a lieu de déduire la somme de fr. 1,285 »

Montant du crédit nouveau à pétitionner pour 1919 . fr. 102,125 »

Le crédit de 11,000 francs pétitionné sous la rubrique « Dépenses provoquées par la guerre », est prévu en vue de la dépense à résulter du plus grand nombre de déplacements à effectuer par les fonctionnaires pour la remise en état des divers services.

ARTICLE 43.

BUDGET :		
1914	1919	Diminution.
—	—	—
354,112	210,935	143,179

JUSTIFICATION.

Tenant compte de divers transferts de crédits à opérer à d'autres articles, par suite du transférement à l'Administration des postes d'une partie du Service des bâtiments, de l'Atelier de fabrication et du Dépôt du Timbre, à Malines, ainsi que du chef d'un excédent du crédit attribué pour la réorganisation de l'avancement du personnel ouvrier, il y a lieu de ramener ce crédit à fr. 197,382 »

Pour l'exercice 1919, il a été pétitionné un crédit supplémentaire de 18,875 »

en vue de la réalisation de transformations et d'extensions d'emplois nécessitées par la restauration des services télégraphiques et téléphoniques et la bonne marche de ceux-ci. Après nouvel examen, il a été décidé de réduire ce crédit de 5,322 francs.

TOTAL. fr. 216,257 »

dont il y a lieu de déduire la somme de 5,322 »

Montant du crédit nouveau à pétitionner pour 1919. fr. 210,935 »

ARTICLE 45.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
—	—	—
10,843,928	12,238,462	1,394,534

JUSTIFICATION.

Extensions de personnel nécessitées notamment par le développement du Service des chèques et virements postaux, de transformations d'emplois, de créations et de transformations de bureaux, etc.

Le crédit de 1,204,700 francs sollicité pour « dépenses provoquées par la guerre » doit servir au paiement des traitements aux agents qui ont fait la campagne et qui sont encore sous les drapeaux.

ARTICLE 46.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
—	—	—
13,274,667.	17,264,110	3,989,443

JUSTIFICATION.

A. — Dépenses déjà approuvées à porter pour régularisation au budget de 1919 fr. 1,260,023 »

B. — Dépenses nouvelles résultant :

1° Des extensions nécessaires pour limiter à 8 heures la durée des prestations journalières des facteurs et des agents subalternes 1,573,900 »

2° Du relèvement du taux des frais de déplacement. 140,000 »

3° Des frais de chômage à accorder aux agents provisoires qui ne sont plus utilisés par suite de la rentrée en service du personnel non signataire de la déclaration de loyauté 4,000,000 »

4° Des extensions sollicitées dans le cadre des imprimeurs au Bureau des chèques postaux en prévision du développement imminent de ce service. 3,520 »

5° Des frais occasionnés par la réorganisation du service de nettoyage dans bon nombre de bureaux, là où ces frais sont directement à charge de l'Administration 10,000 »

TOTAL fr. 3,989,443 »

ARTICLE 48.

Transport des dépêches.

Une somme de 63,500 francs a été prévue sous la rubrique « dépenses arriérées » afin de permettre la liquidation de certaines prestations fournies pour le transport des dépêches en 1914, liquidation qui n'a pu se faire en temps utile à cause des événements.

ARTICLE 50.

Matériel, etc. — (Tableau explicatif du chiffre des dépenses arriérées).

La somme de 3,428,780 francs prévue dans la colonne « Dépenses arriérées. » se subdivise comme il suit :

a) Loyers d'immeubles au nom de l'État (partie restant à payer par la poste belge, de 1914 à 1918 inclus) fr.	320,000 »
b) Frais de loyers et de régie des percepteurs (partie restant à payer par la poste belge, de 1914 à 1918)	2,350,000 »
c) Impôts, eaux, gaz, électricité (partie restant à payer par la poste belge, de 1914 à 1918)	47,000 »
d) Réfection urgente de locaux en novembre et décembre 1918 et travaux exécutés en 1914 en non payés	51,500 »
e) Prestations faites, avant l'occupation, par les chemins de fer, la Direction de l'électricité, le télégraphe, etc. Ces dépenses sont remboursées annuellement.	63,350 »
f) Chauffage et ventilation de l'hôtel de l'Administration centrale des postes en novembre et décembre 1918.	2,000 »
g) Nettoyage des glaces, cuivreries, etc., dans des bâtiments des postes. (Travaux exécutés en 1914 et non payés par suite des événements.)	3,000 »
h) Fournitures faites peu avant la guerre ou à faire sur marchés à quantités fixes conclus en 1914	437,900 »
i) Réparation de voitures-poste en 1914. (Remboursement au chemin de fer.)	63,100 »
j) Dépenses diverses pour la remise en marche du service, en novembre et décembre 1918	22,280 »
k) Avances faites par des comptables des postes en 1914 et non régularisées par suite de la guerre	60,550 »
l) Frais de transport en novembre et décembre 1918 de valeurs-postales fabriquées à Londres	8,100 »
TOTAL. fr.	<u>3,428,780 »</u>

ARTICLE 52.

Bonification d'un intérêt annuel de 3 %.

La somme de 41,194 francs représente le montant des intérêts bonifiés aux titulaires de compte de chèques postaux pendant les exercices 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918 (arrêtés royaux du 25 février 1913 [art. 7] et du 27 février 1914).

ARTICLE 53.

BUDGET :		
1914.	1919.	Majoration.
9,136,106	10,298,010	1,161,904

JUSTIFICATION.

Divers transferts budgétaires à opérer en vertu de mesures décidées en 1914, et dépenses admises par décisions ministérielles dans le courant de la même année (dépenses déjà engagées) et dont l'inscription au Budget était à effectuer à titre de régularisation fr. 497,894 »

Dépenses pétitionnées pour l'exercice 1919 :

a) Augmentation en primes télégraphiques pour extension présumée du trafic 10,500 »

b) Augmentation du crédit primes téléphoniques, pour parer à l'insuffisance des crédits antérieurs 27,700 »

c) Une somme de 290,235 francs, nécessaire à des conversions d'emplois dont la réalisation était préconisée en vue de l'organisation du service, a été réduite, après nouvel examen, à. 71,400 »

d) Une somme de. 554,410 »

en vue de la réalisation d'extensions de personnel nécessitées par les besoins du service.

TOTAL fr. 1,161,904 »

ARTICLE 54.

BUDGET :		
1914	1919	Majoration.
4,105,727	5,236,718	1,130,991

JUSTIFICATION.

Rémunération des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois (y compris une somme de 7,300 francs en charge temporaire).

Montant du crédit inscrit au budget de 1914 . . . fr.	4,105,727
Transfert au budget du chemin de fer, pour excédent de crédit attribué en vue de la réorganisation de l'avancement du personnel ouvrier. . . fr.	235,444 »
Réduction de	32,700 »
de la charge temporaire afférente à la démolition d'anciens réseaux téléphoniques aériens.	
	<hr/>
	fr. 268,144 »

Le montant du crédit de l'article 54 était donc à ramener à fr. 3,837,583 »

Pour l'exercice 1919, il a été prévu en plus :

a) Pour transferts des articles 43 (nouvelle organisation du service des bâtiments) et 55 (exécution par notre personnel de travaux confiés précédemment à l'industrie privée)	15,985 »
b) Pour des dépenses afférentes à des mesures décidées en 1914 par l'autorité supérieure (dépenses engagées) et dont l'inscription au budget était à effectuer à titre de régularisation	104,969 »
c) Supplément de crédit nécessaire pour assurer l'imputation totale au budget ordinaire de 1919 des salaires des ouvriers du service technique, qui coopéreront vraisemblablement toute l'année à des travaux de réfection et d'entretien. Une part de ces salaires était imputée jadis sur les fonds spéciaux, pour exécution dans une proportion équivalente des travaux neufs ou pour compte de tiers. Ce supplément de crédit sera réduit graduellement aux budgets des années futures, jusqu'au retour d'une situation normale	1,000,000 »
d) Pour transformations et extensions d'emplois nécessaires en vue de la restauration des services télégraphiques et téléphoniques et de la bonne exécution de ces services. Après révision, il a été décidé de réduire ce crédit de 128,823 francs.	407,004 »

TOTAL. . . fr. 5,365,541 »

A réduire (voir d) de 128,823 »

Montant du crédit nouveau à pétitionner pour 1919 . fr. 5,236,718 »

Le crédit supplémentaire pétitionné comme « Dépense provoquée par la guerre », et dont le montant s'élève à 660,000 francs se justifie :

1° Par le relèvement du taux de rétribution des porteurs de télégrammes ;

2° Par la majoration de l'indemnité de premier équipement (renchérissement des étoffes, etc.).

Ces mesures ont été approuvées par l'autorité supérieure.

ARTICLE 65.

A l'article 65, les arriérés de vie chère se décomposent comme suit :

Secrétariat général (1 ^{er} oct. 1915 - 31 déc. 1918). fr.			70,000	»
Chemins de fer	id.	id.	137,983,352	»
Électricité	id.	id.	1,872,000	»
Postes	id.	id.	10,000,000	»
Télégraphes	id.	id.	6,006,900	»
Marine	id.	id.	721,000	»

Ces crédits ont été inscrits au budget par le Département des Finances ; la décision prise le 25 juin au Conseil des Ministres modifiera encore le montant de ces crédits.

ARTICLE 67.

Dépenses exceptionnelles.

Crédit demandé pour 1919 : 4,474,300 francs.

Arriérés : 301,350 francs.

Le crédit de 4,474,300 francs est destiné au renouvellement du matériel flottant dont le détail complet figure au document n° 107.

Le montant de 301,350 francs recevra l'imputation des créances arriérées sur les allocations votées au titre exceptionnel en 1914.

Examen du budget en sections.

Par suite du dépôt d'un projet général du budget de l'État, l'examen en section a été assez sommaire. Les procès-verbaux omettent de donner le résultat du vote du budget dans chaque section hormis dans la seconde, où le budget est voté à l'unanimité, moins une abstention et dans la sixième, où le budget a été admis par 10 voix et 1 abstention.

Le projet de jonction Nord-Midi a été traité dans la première section et une question a été posée sur l'importance des sommes prévues à l'article 17. Nous en reparlerons à l'examen de cet article.

La seconde section s'est préoccupée de la reconstitution de nos vicinaux, il a signalé le fait que des rails pourraient être trouvés à Crefeld. L'attention du Gouvernement a été appelée sur ce point.

Un membre signalant que les pièces de rechange pour les locomotives allemandes manquent; qu'on ne possède pas le modèle de ces pièces, le Gouvernement répond de la manière suivante :

« Il est exact que certaines pièces de rechange manquent pour les locomotives allemandes récupérées, notamment des boîtes à huile, des accouplements pour frein, des ressorts de suspension et des paires de roues.

» Cette situation est due à la fourniture tardive par les Allemands des pièces de rechange réclamées par nous en exécution des clauses de l'armistice. Actuellement certaines quantités d'approvisionnements sont parvenues dans nos dépôts; d'autres sont attendues prochainement.

» D'autre part, l'Administration a fait à plusieurs reprises des instances pour obtenir les plans d'exécution du matériel allemand. Elle a reçu tout récemment les plans de certaines catégories de locomotives allemandes qui lui permettront de commander les pièces de rechange nécessaires. De nouvelles instances ont été faites pour obtenir les plans manquants afin de remédier dans la mesure du possible à une crise d'immobilisation inévitable. »

Téléphones.

La Section centrale insiste vivement pour que le tarif des téléphones ne soit pas augmenté de façon à ce qu'il devienne prohibitif pour certaines catégories de personnes. Une augmentation de 100 % serait certainement considérée comme telle pour une grande partie de la population.

Quittances postales.

Les plus vives réclamations s'élèvent de toutes parts contre le fait que les quittances postales ne sont plus présentées qu'une fois à domicile. Lorsque le facteur ne peut encaisser à la première présentation, l'intéressé se voit

obligé de se rendre au guichet de la poste centrale, où l'encombrement est tel, qu'il est fréquemment contraint à faire la file pendant près d'une demi-heure.

Cette mesure amène de très fâcheux résultats. Bon nombre de personnes préfèrent renoncer à un abonnement plutôt que de subir ces ennuis.

Le Touring Club — groupement comprenant 83,000 membres et bien digne d'intérêt en raison des services signalés qu'il n'a cessé de rendre depuis sa fondation — signale le retour impayé d'environ un quart de ses quittances, à la suite de cette mesure. Il est certain que de nombreuses sociétés subissent de ce chef un préjudice sérieux.

Nous insistons vivement pour que l'honorable Ministre tienne compte de cette situation et retire la mesure actuellement en vigueur.

Période d'occupation.

Pour la clarté du budget il est intéressant de connaître quelles sont les sommes prélevées sur nos impôts, qui ont été versées par l'occupant à des fonctionnaires belges, et à combien elle se seraient élevées s'il avait rempli les engagements par lesquels il s'était lié vis-à-vis d'eux :

	Sommes payées.	Sommes dues.
Service du chemin de fer. fr.	néant.	néant.
Service de l'électricité	néant.	néant.
Service des postes.	58,000,000 (environ)	24,752,518 (environ)

Il n'est pas possible de déterminer le montant exact de ces dépenses, les états d'émargement relatifs aux émoluments du personnel payé par l'intervention de l'occupant ont été conservés par l'administration allemande.

Service des télégraphes	néant.	néant.
Service de la marine	néant.	néant.

Secrétariat général :

Le secrétariat général et le service de la Caisse des ouvriers du chemin de fer ont fonctionnés et ont été rattachés au Ministère des Finances.

Sommes payées :

Article 2. fr.	160,000
Article 4	30,000

*Relevé des sommes annuelles (1915-1916-1917-1918) dépensées pendant
la période d'occupation sur les articles 3, 5, 7 et 9.*

ANNÉES.	ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	CRÉDITS.	DÉPENSES LIQUIDÉES.
1915.	3	Administration centrale	95,400 »	94,777 69
	5	Idem	5,600 »	5,530 12
	7	Services communs	50,900 »	49,500 31
	9	Disponibilité	10,000 »	6,750 »
		TOTAUX . fr.	160,900 »	156,558 32
1916.	3	Administration centrale	178,400 »	164,782 26
	5	Idem	22,000 »	21,294 72
	7	Services communs	66,100 »	65,684 24
	9	Disponibilité	10,000 »	6,750 »
		TOTAUX . fr.	276,500 »	258,514 22
1917.	3	Administration centrale	178,400 »	163,209 44
	5	Idem	23,489 70	22,570 76
	7	Services communs	71,080 76	70,548 33
	9	Disponibilité	10,000 »	6,750 »
		TOTAUX . fr.	282,970 46	263,078 33
1918 jusqu'à fin novembre 1918.	3	Administration centrale	200,000 »	156,757 44
	5	Idem	29,800 »	7,146 18
	7	Services communs	89,800 »	81,865 68
	9	Disponibilité	10,000 »	6,187 50
		TOTAUX . fr.	329,600 »	251,956 80

Budget de 1920.

Il est impossible de prévoir à l'heure actuelle à combien s'élèvera le budget de 1920.

Quelques chiffres seulement ont pu être fournis, nous les donnons ci-après.

Articles du budget.	1919.		1920.	
33	440,500	»	626,025	»
34	1,804,000	»	3,083,625	»
35	123,250	»	145,000	»
36	5,260,100	»	6,223,650	»
37	2,605,233	»	4,304,373	»
38	520,391	»	1,024,625	»
39	2,315,000	»	3,704,000	»
40	1,244,095	»	1,244,095	»
41	7,489,328	»	7,491,996	»
42	102,125	»	102,125	» (1)
43	210,935	»	220,935	» (1)
44	410,000	»	624,000	»
45	12,238,462	»	13,000,000	»
46	17,264,110	»	17,600,000	»
47	1,475,660	»	1,475,660	»
48	622,425	»	841,030	»
49	10,000	»	10,000	»
50	8,707,640	»	11,154,710	»
51	3,250	»	3,250	»
52	12,000	»	22,500	»
53	10,298,010	»	10,867,210	» (1)
54	5,236,718	»	6,196,718	» (1)
55	5,387,614	»	17,107,940	»
56	14,000	»	14,000	»
57	4,500	»	4,500	»
58	»		50,000	»

(1) Non compris les augmentations de traitement et salaire.

Nombre d'agents et d'ouvriers en 1914 et en 1919.

Dans les différentes Sections de la Chambre, des critiques se sont élevées d'une façon générale sur l'augmentation du nombre d'agents et d'ouvriers. Le tableau ci-après donne les chiffres pour les années de 1914 et 1919.

	<u>1914</u>	<u>1919</u>	
<i>Service de l'électricité :</i>			
a) Fonctionnaires et employés	77	77	
b) Ouvriers	379	740	
<i>Service des chemins de fer :</i>			
a) Personnel employé	14,263	13,400	
b) Personnel ouvrier :			
1° Définitifs	59,162	59,162	Approximatifs.
2° Provisoires	14,263	14,263	
<i>Secrétariat général :</i>			
a) Fonctionnaires — employés —			
agents	144	142	
b) Ouvriers	14	16	
<i>Service des postes :</i>			
a) Facteurs	7,119	7,468	
b) Ouvriers	268	333	
<i>Service des télégraphes :</i>			
a) Fonctionnaires et employés			
(y compris 106 agents sous			
les drapeaux en 1914 et			
498 en 1919)	3,670	3,909	
b) Ouvriers (y compris 110 agents			
sous les drapeaux en 1914			
et 679 en 1919).	3,006	3,006	
c) Porteurs de télégrammes :			
1° Définitifs	2,643	2,000	Tous les bureaux ne sont pas ouverts.
2° Suppléants.	1,414	800	
<i>Service de la marine :</i>			
a) Agents	1,550	1,425	
b) Ouvriers	278	307	
	108,152	107,048	

Salaires des ouvriers.

Un membre ayant demandé en Section centrale : 1° à combien se montaient les salaires des ouvriers, et 2° si M. le Ministre ne prévoyait pas que ces sommes seraient dépassées; le tableau suivant renseignera sur la 1^{re} question.

Quant à la seconde, on peut répondre que ces sommes ne seront pas dépassées, à moins d'un relèvement de l'échelle des salaires.

Électricité fr.	1,566,500	»	(non compris les primes).
Postes	535,627	»	
Chemins de fer	103,068,698	»	
Télégraphes	5,236,718	»	
Marine	640,391	»	
TOTAL. . fr.	113,047,934	»	

Depuis 1914, on peut noter comme règle générale que les salaires n'ont pas été augmentés. La question du relèvement des salaires est à l'étude. Toutes les augmentations jusqu'à ce jour ont été données sous forme de « Indemnité de vie chère ».

Abonnements.

Question.

Pourquoi les abonnements de chemins de fer ont-ils été augmentés dans une proportion plus grande que ne l'ont été les billets ordinaires?

La progression ne doit-elle pas être la même?

Quelle en est la raison?

Réponse.

Lors de la reprise du service, les moyens dont disposait le chemin de fer lui permettaient à peine de faire face au mouvement des voyageurs munis de billets ordinaires.

Au fur et à mesure que la situation s'améliora, des mesures furent prises en faveur du public, et, dès que la chose fut jugée réalisable sans graves inconvénients pour l'ensemble du service, les abonnements furent rétablis; toutefois, les progrès de l'exploitation n'étaient pas tels qu'ils permissent le retour à la situation ancienne. C'est pourquoi les abonnements durent être

limités aux relations ne présentant pas une distance supérieure à 60 kilomètres.

Le prix de ces abonnements offre, sur le tarif ordinaire, une importante réduction; il a, en effet, été calculé sur vingt-cinq voyages aller et retour par mois, et le montant ainsi obtenu a été réduit de 50 %. Il eût été périlleux d'aller au delà d'emblée.

L'Administration n'ignore pas l'intérêt qui s'attache, au point de vue de la réorganisation économique du pays, au rétablissement des facilités de circulation accordées autrefois au public; aussi, en tenant un compte prudent de ces possibilités, s'applique-t-elle à donner une marche parallèle à sa propre réorganisation et au retour au régime d'avant guerre. La question des abonnements, au surplus, est en ce moment à l'examen.

Transport de troupes étrangères.

La Section centrale désirant connaître ce que paient les troupes étrangères pour leur parcours en Belgique et quels sont les arrangements à ce sujet, le Gouvernement répond de la manière suivante :

« Le Gouvernement français avait conclu, en 1908, avec les grands réseaux de France, un traité, dit traité Cotelle, fixant les rémunérations dues aux chemins de fer pour les transports militaires en temps de guerre. Pendant toute la durée des opérations, ce traité fut appliqué à toutes les armées alliées, même sur nos sections d'Hazebrouck-Ypres et Adinkerke-Furnes.

» En raison des hauts frais d'exploitation et des dégâts apportés aux voies et installations, les taxes du traité Cotelle furent relevées de 10 à 25 %, suivant les réseaux. La Compagnie du Nord obtint 25 %; un impôt superposé de 13 % porta la majoration à 40 % environ.

» Par mesure de réciprocité, l'Administration adoptera le traité Cotelle pour la taxation des transports militaires et, bien qu'aucun accord formel ne soit encore intervenu à ce sujet, réclamera la même majoration que celle adoptée pour les décomptes de la Compagnie du Nord et qui correspond d'ailleurs à la majoration appliquée à nos transports commerciaux (40 %). Notre réseau n'a pas moins souffert que celui du Nord et ses frais d'exploitation ne sont pas inférieurs à ceux des railways français.

» Les taxes du traité Cotelle sont établies par tonne-kilomètre et, qu'il s'agisse du transport des marchandises ou du transport des voyageurs, chaque wagon est censé comporter un chargement de 6,250 kilogrammes. La taxebase est de 0.04104 par tonne, ce qui correspond à 0.2565 par wagon-kilomètre. La majoration de 40 % porte la base à 0.57456 et la taxe du wagon-kilomètre à 0.3571. Ce sont des chiffres modérés, mais comme ils s'appliquent proportionnellement à la distance, s'ils nous sont défavorables pour les petits parcours, ils nous deviennent en général avantageux pour les parcours étendus. »

Questions.

Est-il exact que des rails pourraient être trouvés à Crefeld pour reconstruire les vicinaux ?

Le Gouvernement estime-t-il possible qu'en reconstruisant les lignes vicinales, elles soient électrifiées ?

Réponse.

La Société nationale des chemins de fer vicinaux déclare qu'il n'est pas possible de réaliser immédiatement l'électrification des lignes vicinales. De vives instances sont faites de partout pour obtenir le prompt rétablissement des communications. La Société nationale fait tout ses efforts pour y répondre, et tout en construisant aussi rapidement que possible les lignes à vapeur pour recommencer à les exploiter sans retard au moyen du matériel dont elle dispose, ladite société prend dès maintenant des mesures en vue de l'électrification éventuelle, notamment en mettant en œuvre, pour certaines reconstructions, des rails d'un profil renforcé.

Il ne serait guère possible d'agir autrement sans retarder la remise en exploitation des lignes détruites.

La Société nationale des chemins de fer vicinaux s'est vu offrir en juin dernier 1,100 tonnes de rails en dépôt à Crefeld. Les démarches auxquelles a donné lieu cette offre n'ont pas abouti.

La possibilité existerait aussi, paraît-il, d'obtenir en Allemagne la fourniture de 2,000 tonnes de rails tous les mois. Mais il a été jugé préférable de ne pas passer cette commande, les quantités des matériaux de l'espèce fournies actuellement par l'industrie belge étant suffisantes, eu égard au nombre de traverses qui ont pu être acquises jusqu'à présent.

Il est du reste nécessaire et infiniment préférable de réserver à ladite industrie belge, l'exécution de toutes les commandes possible.

Paiements clandestins.

Le montant approximatif des paiements clandestins qui ont été faits au personnel de l'administration des chemins de fer jusqu'au 22 novembre 1918, s'élève à environ 76,000,000 de francs.

Ces chiffres prouvent l'effort fait par les Belges pour venir en aide aux fonctionnaires et ouvriers, et cela au péril quotidien de leur liberté.

Société d'Avances et de Prêts.

La Chambre rendra également hommage au service rendu par cette société; les sommes payées prouvent à quel point son existence était nécessaire.

Les avances faites s'élèvent à 233,805,792 francs.

Lloyd belge.

Certains membres ayant posé des questions relatives au Lloyd belge, votre rapporteur les a transmises au Gouvernement.

Celui-ci a fait parvenir comme réponse, le dossier relatif à l'affaire. La Section centrale a décidé le dépôt de ce dossier sur le bureau de la Chambre.

(38 bis)

1918/19

N° 267

Dokumenten K.v.V

-
Documents C.d.R.

De volgende illustratie is
tevens beschikbaar in kleur.

Situation des chemin de fer de l'état Belge

au 1er juillet 1919

Les chemins de fer de l'état belge au lendemain de
l'armistice

-
*l' Illustration suivante est
également disponible en
version couleur*

30 x

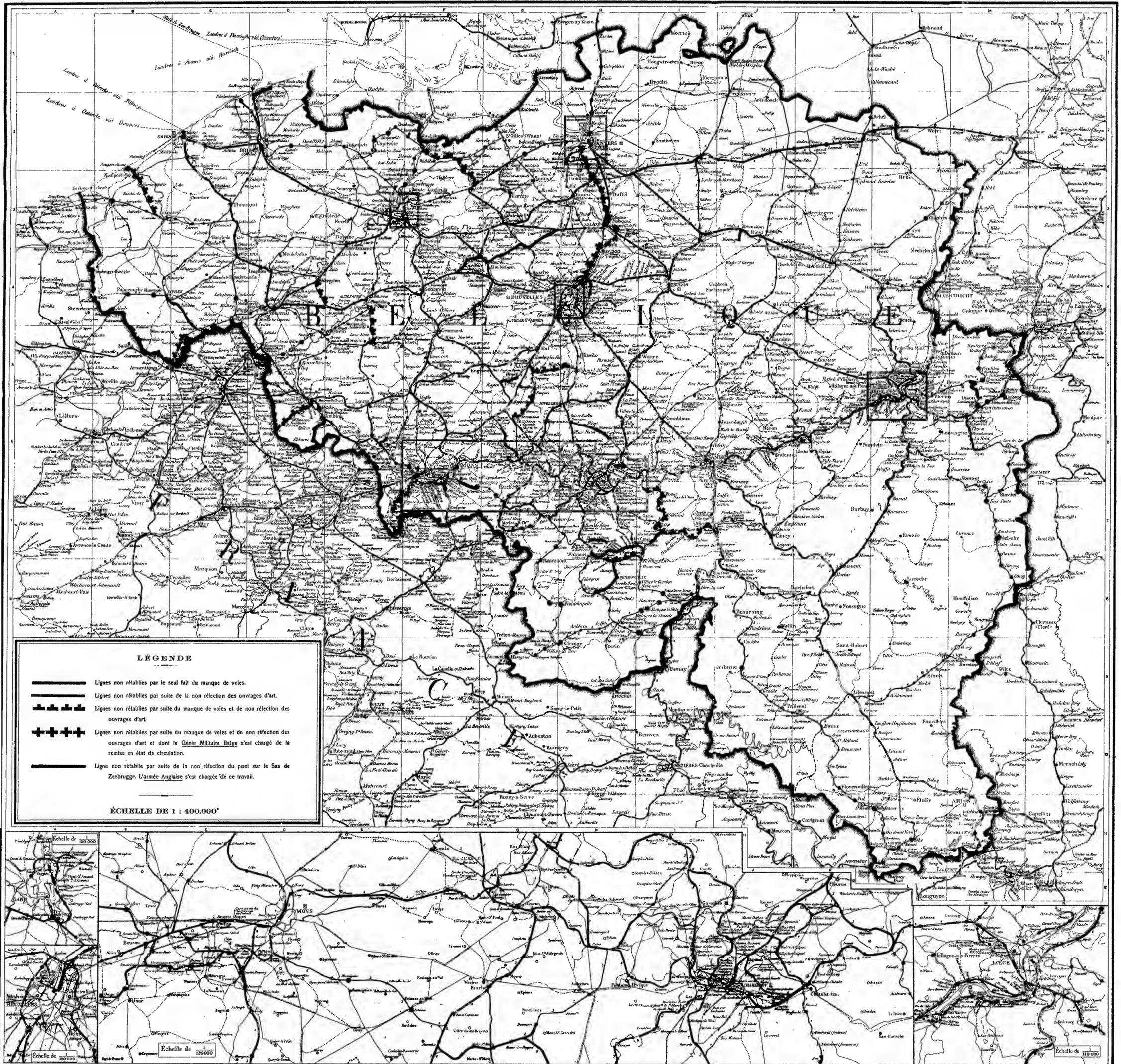
Nr. 245

cfr 35 mm film

2 plan(s)

SITUATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE AU 1^{er} JUILLET 1919.

Administration des chemins de fer de l'État



Dokumenten K.v.V

-

Documents C.d.R.

De volgende illustratie is
tevens beschikbaar in kleur.

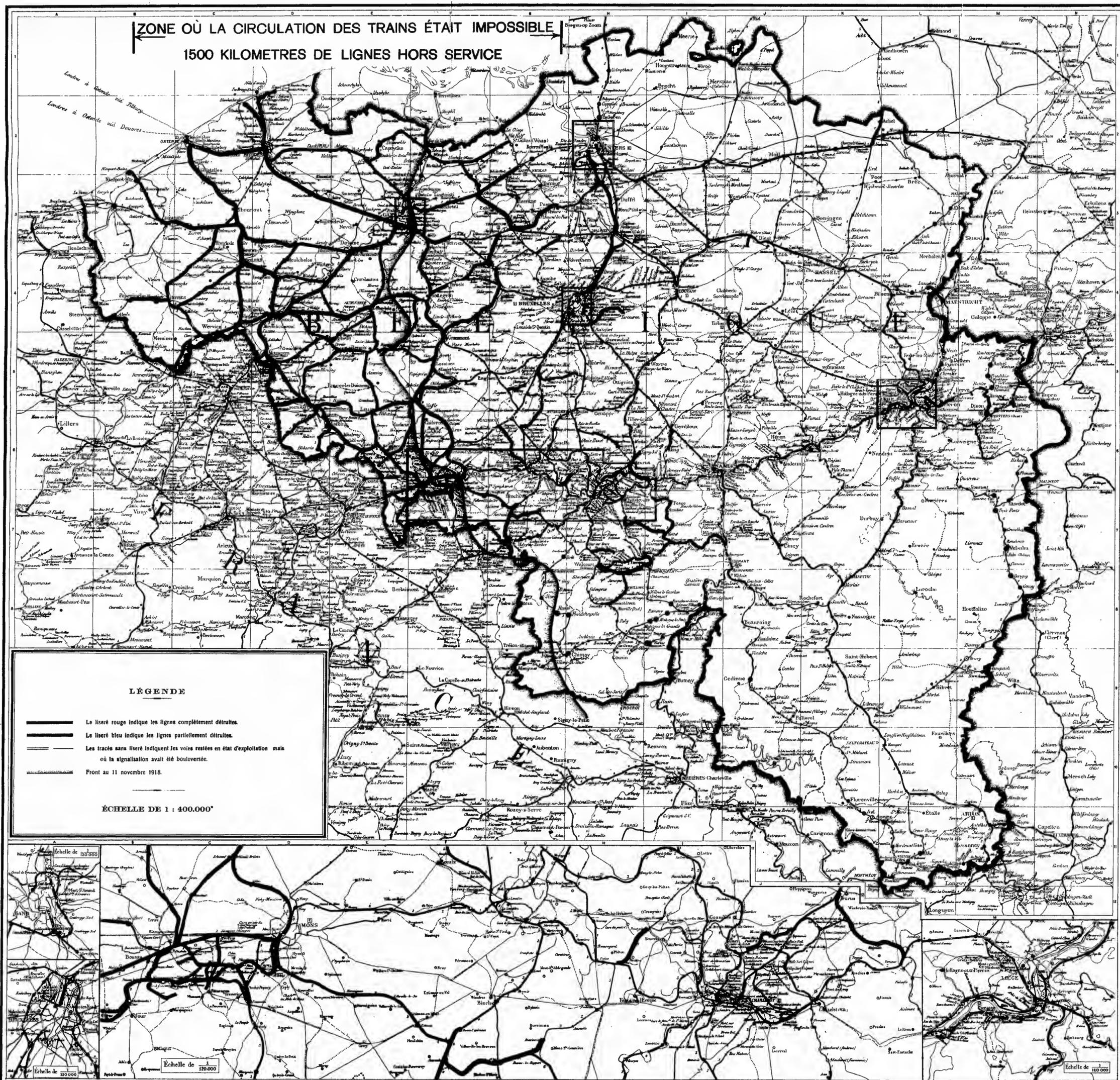
-

*l' Illustration suivante est
également disponible en
version couleur*

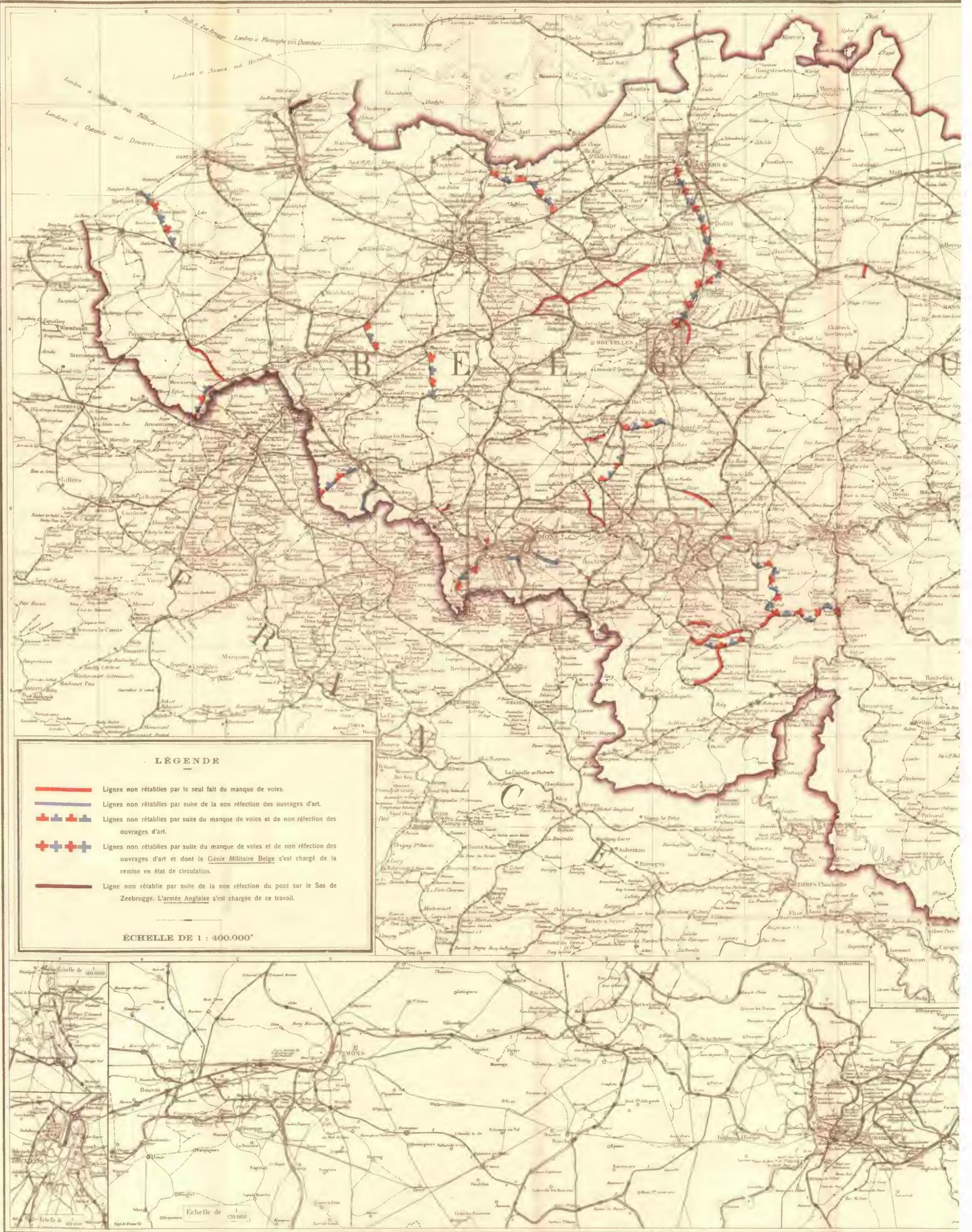
Nr. 246

30 x

LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE AU LENDEMAIN DE L'ARMISTICE



SITUATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE AU 1^{er}



LÉGENDE

- Lignes non rétablies par le seul fait du manque de voies.
- Lignes non rétablies par suite de la non réfection des ouvrages d'art.
- - - Lignes non rétablies par suite du manque de voies et de non réfection des ouvrages d'art.
- + + + Lignes non rétablies par suite du manque de voies et de non réfection des ouvrages d'art et dont le Génie Militaire Belge s'est chargé de la remise en état de circulation.
- Ligne non rétablie par suite de la non réfection du pont sur le Sas de Zeebrugge. L'Armée Anglaise s'est chargée de ce travail.

ÉCHELLE DE 1 : 400.000*

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE AU 1^{er} JUILLET 1919.

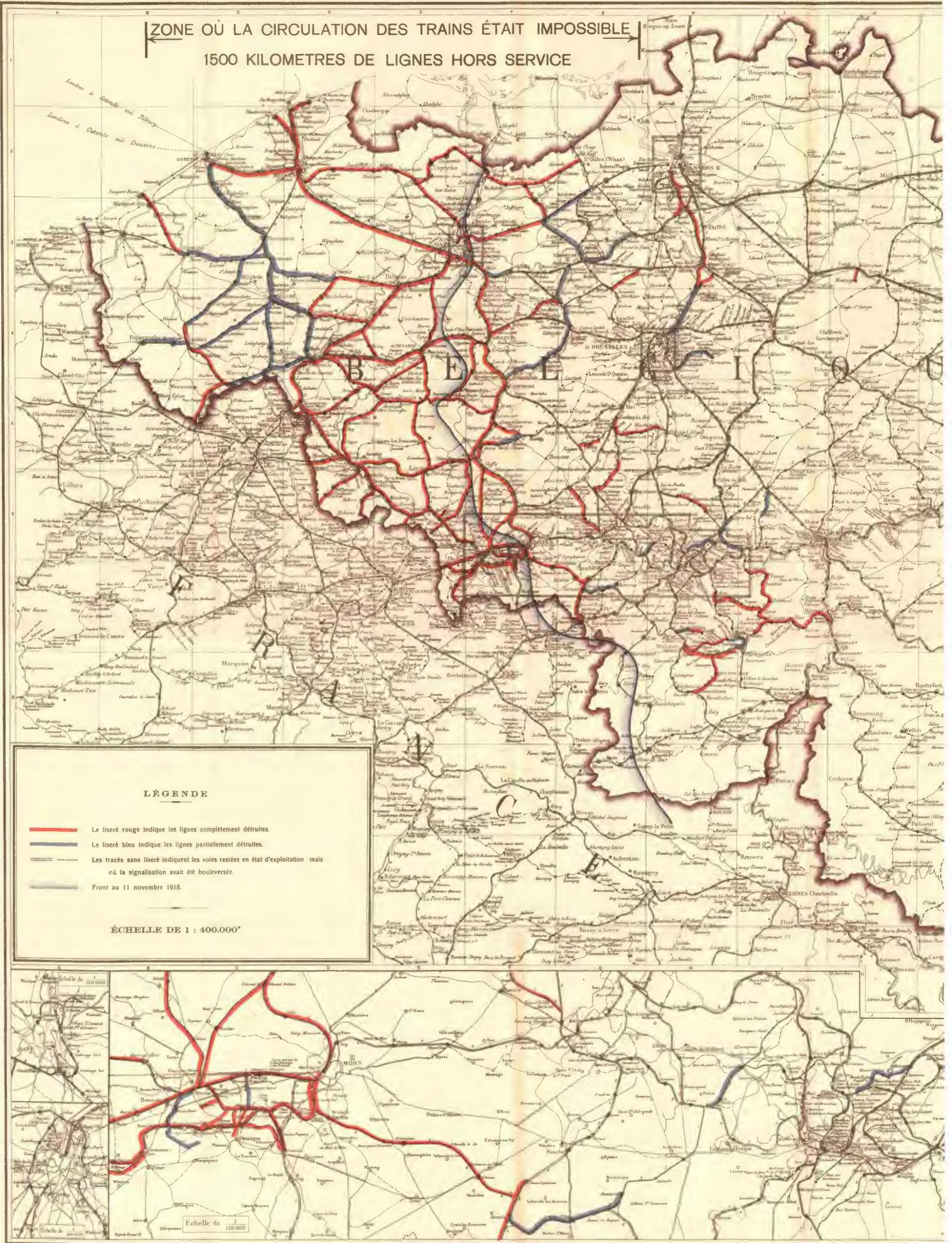
Administration des Chemins de fer de l'État



LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE AU LENDEMAIN DE

← ZONE OÙ LA CIRCULATION DES TRAINS ÉTAIT IMPOSSIBLE →

1500 KILOMÈTRES DE LIGNES HORS SERVICE



LÉGENDE

- Le liseré rouge indique les lignes complètement détruites.
 - Le liseré bleu indique les lignes partiellement détruites.
 - Les tracés sans liseré indiquent les voies restées en état d'exploitation mais où la signalisation avait été bouleversée.
- Front au 11 novembre 1918.

ÉCHELLE DE 1 : 400.000^e

DE FER DE L'ÉTAT BELGE AU LENDEMAIN DE L'ARMISTICE

DES TRAINS ÉTAIT IMPOSSIBLE
LIGNES HORS SERVICE



Nous croyons nécessaire dans ce premier Budget rapporté depuis la guerre, de passer en revue la situation actuelle de tous les grands services dépendant du Ministère que ce rapport concerne.

Nous y donnerons autant que possible tous les renseignements permettant d'apprécier la situation actuelle dans ces divers domaines.

CHEMINS DE FER

Voies et travaux.

Il semble superflu d'exposer en détail l'état de destruction et de désorganisation dans lequel se trouvait le réseau des chemins de fer au lendemain de l'armistice. Des relations nombreuses en ont déjà été publiées. Tous ceux qui ont voyagé à ce moment dans la zone des opérations et dans celle des armées ennemies battant en retraite, se sont rendu compte du degré auquel le génie destructeur allemand avait perfectionné et appliqué son système de dévastations méthodiques. Partout, dans le restant du pays, en dehors de la zone de combat, l'ennemi avait démoli des lignes, des installations de gares, supprimé, en un mot, tout ce qui pouvait servir à la renaissance économique du pays qu'il avait violé.

Il n'est pas possible de donner la nomenclature des dommages causés. Tant par suite des combats lors de l'offensive que des démolitions faites pendant l'occupation et des destructions systématiques opérées par les Allemands au cours de leur retraite, la longueur des lignes totalement détruites se monte à 1,100 kilomètres, celle des lignes partiellement détruites à 400 kilomètres.

Tenant compte de ce que les destructions et démolitions portent également sur des lignes à double voie, on peut dire que les réfections à faire portaient sur 2,200 kilomètres de voies principales. La carte ci-jointe indique clairement ce qu'était le réseau des chemins de fer belge au lendemain de l'armistice.

En dehors des aqueducs et ponceaux, environ 350 ouvrages d'art relativement importants, passages supérieurs, passages inférieurs ou tunnels, étaient démolis au point de nécessiter une reconstruction complète. Le

chiffre cité comprend quelques ouvrages détruits en 1914 et dont certains avaient été rétablis provisoirement par l'occupant et ensuite détruits par lui pour la plupart. Tel est, en quelques traits, l'exposé du désastre immense que l'Administration des chemins de fer, service des Voies et Travaux, avait à réparer.

Et pour évaluer à sa juste valeur le poids de la tâche qui lui incombait, il faut se rappeler que tout lui manquait pour l'entreprendre. On ne disposait ni de matériel ni d'outillage. Le peu qui subsistait encore était retenu par les autorités militaires. Bien plus, les nécessités de la situation maintenant dans les mains de l'armée la direction et la gestion des lignes en service, principalement dans la zone des destructions, toute initiative des services civils locaux était impossible dans les premiers temps de la libération du pays.

Aussi, n'est-ce qu'en janvier de l'année en cours que la situation politique et militaire se précisant, les intérêts de la population civile, auxquels l'Administration avait à pourvoir, purent entrer en balance avec les nécessités des opérations et des transports militaires.

A ce moment, la longueur des lignes totalement inexploitable était de 950 kilomètres.

Quant aux ouvrages d'art, il en restait 240 environ non encore rétablis, même provisoirement, pour rendre viables les lignes détruites.

Il ne pouvait être question d'entreprendre dès l'abord la restauration générale du réseau jusque dans ses installations secondaires. Le personnel technique considérablement réduit et la main-d'œuvre habile dont l'Administration dispose n'y eut pas suffi, et, argument péremptoire, le manque de matériaux, de voie y mettait un obstacle absolu.

Dans ces conditions, le programme de la direction des Voies et Travaux fut d'établir avant tout une voie sur toutes les lignes détruites, en commençant par les lignes principales et par celles desservant les régions où il n'y avait plus de voies ferrées; les faisceaux de manœuvres, de triage, etc., *indispensables à une exploitation réduite*, étant rétablis en même temps.

On s'occuperait ensuite de reconstruire la seconde voie et, au fur et à mesure des besoins, les cours aux marchandises, les garages et les autres dépendances du réseau.

La première partie de ce programme fut des plus ardues à réaliser.

L'Administration eut à parer à une pénurie continue de rails et accessoires de la voie; il serait trop long d'entrer dans les détails des déboires qu'elle rencontra dans ce domaine; le moins pénible ne fut pas celui que causa l'important stock de rails commandé en Amérique avant l'armistice en vue de la reconstitution du railway; chaque fois que les circonstances permettaient à l'Administration d'espérer que les envois provenant de cette abondante fourniture allaient enfin lui être cédés par l'autorité militaire, les nécessités de l'heure exigeaient qu'ils fussent tenus à la disposition de l'armée; à l'heure actuelle, l'Administration n'est parvenue à se faire délivrer de ces rails, que pour quelques dizaines de kilomètres de voies.

Ce n'est que grâce à des expédients, notamment la remise en état des rails avariés et surtout à quelques cessions de rails faites par l'armée britannique, que l'on put, à coup d'efforts, aller de l'avant.

Aujourd'hui, toutefois, sur tout le réseau, il n'y a plus que 55 kilomètres de lignés pour lesquelles, vu le manque de rails, il n'est pas possible de fixer la date à laquelle la circulation sera rétablie.

Il convient de préciser l'importance du travail effectué en ajoutant que les services d'exécution des voies et travaux en dehors des rétablissements de voie proprement dits, ce qui était le travail le plus simple et le plus facile, ont achevé la reconstruction de 140 ouvrages provisoires et de 21 ouvrages définitifs; en outre, sont en cours d'exécution à cette heure : 14 ouvrages provisoires et 116 ouvrages définitifs; parmi ceux-ci, il en est de très importants, dont la reconstruction marche avec une rapidité que l'on peut qualifier, sans exagération aucune, de remarquable.

La carte indiquant les lignes sur lesquelles la situation n'est pas établie au 1^{er} juillet, donne, mieux que tout exposé, une appréciation exacte, en même temps qu'une vue claire des résultats atteints.

Ceux qui, il y a quatre mois à peine, ont pu voir l'état de destruction complète dans lequel se trouvaient les très importantes gares de Gand (Sud) et de Gand (Saint-Pierre), où existaient naguère de nombreux et considérables ouvrages d'art qui ont été détruits dans les derniers jours de guerre, comprendront l'immense effort qu'il a fallu faire pour rendre ces gares au service dès le 1^{er} juillet.

Si l'on envisage avec satisfaction ce qui a été fait à ce jour, ce n'est pas pour en conclure que la tâche de la restauration du railway soit près d'être terminée, tant s'en faut. Il y a encore beaucoup à faire. Il reste à réaliser le doublement des lignes qui, avant la guerre, étaient exploitées à double voie (360 kilomètres), le rétablissement des voies des cours aux marchandises, des faisceaux de manœuvre, de triage, de garage, dont la multiplicité et l'importance étaient une conséquence du grand développement de notre réseau et de l'activité intense du pays; il reste encore à remplacer les voies rétablies par le service militaire pendant l'offensive et immédiatement après, au moyen de matériaux de fortune, de rails recoupés, etc....

Dans le domaine de travaux d'art, une fois que la circulation aura été rétablie partout sur les lignes, il faudra songer à rendre définitifs les quelques 200 ouvrages qui ont été rétablis par des moyens provisoires. C'est là la besogne de demain, mais sa réalisation se présente sous un aspect favorable.

L'Administration a pu prendre des mesures pour reconstituer prochainement les approvisionnements et les réserves nécessaires; jusqu'à ce jour, on a conclu des marchés pour la fourniture de matériel fixe de la voie, à concurrence de 40 millions de francs environ.

Ce qui a été fait et ce qu'on compte faire pour le rétablissement du réseau, montre le souci qu'a l'Administration de faire produire aux chemins de fer tout leur effet utile dans la reconstitution économique du pays. On peut dire

qu'elle y a réussi, si l'on constate que les installations fixes du réseau mises dès aujourd'hui à la disposition du commerce et de l'industrie ont jusqu'ici pleinement suffi aux besoins d'exploitation.

Signalisation.

Jusqu'en 1897 le chemin de fer de l'État belge ne possédait qu'une signalisation assez hétérogène. Il avait fait venir d'Angleterre des appareils Saxby pour l'enclenchement des aiguilles et des signaux de ses bifurcations et de ses gares importantes et il avait en même temps importé des sémaphores anglais à palette *tombante*. Il avait aussi commencé à installer le block-system sur quelques lignes importantes et avait adopté en général les appareils Siemens répandus dans toute l'Europe centrale. Ces appareils de block étaient employés avec des sémaphores du type allemand à palette *levante*. Des signaux ronds ou carrés d'arrêt absolu étaient restés en usage sur la plus grande partie du réseau.

En 1896, l'accroissement du nombre et de la vitesse des trains amena l'Administration à refondre cette signalisation et à adopter sur certaines lignes le signal à distance dépassable à l'arrêt. Elle créa alors un service spécial des signaux. Au moment de la guerre, l'Administration avait pourvu ses lignes principales à double voie (1,500 km. sur 4,400) d'un block-system (300 km. en étaient déjà équipés précédemment) avec enclenchement des signaux. L'Administration l'étendait graduellement aussi aux lignes parcourues par les trains rapides.

Les lignes à simple voie, toutes à faible trafic, étaient exploitées au moyen du block télégraphique. Mais pour plus de sécurité, on avait placé deux ou trois sections de block enclenché à l'endroit où ces lignes se raccordent à des lignes à double voie.

L'Administration étendait aussi graduellement à ses lignes à trains rapides une signalisation perfectionnée.

Avant la guerre, à toutes les bifurcations et dans un grand nombre de stations, les leviers étaient centralisés dans des postes d'enclenchement mécaniques actionnés au moyen, soit de transmissions par tringles, soit de transmissions par fils. Il existait aussi dans une douzaine de gares de premier ordre des installations de manœuvre électrique comportant les perfectionnements les plus modernes.

Les Allemands n'ont pu se servir de la signalisation perfectionnée de l'État belge. Leurs habitudes et leurs règlements d'exploitation étaient trop différents. Ils ont cherché en vain, à prix d'argent, à obtenir le concours des mécaniciens belges. Après un certain nombre d'accidents, ils se sont résolus à tout changer et ils l'ont fait d'une manière définitive, comme s'ils étaient sûrs de rester toujours en Belgique.

Leurs idées d'exploitation de la pleine voie sont aussi très différentes. Sur les lignes dont le trafic n'est pas très important, la sécurité des trains est basée sur la fixité des horaires. Ils ont traité toutes les lignes belges comme des lignes dont le trafic était limité et devait toujours rester tel. Les appareils de block-system de l'État belge, quoique construits en Allemagne, étaient conçus pour la voie normalement bloquée, tandis que la voie allemande est normalement débloquée. Bref, quel qu'en soit le motif, les appareils de bloc en service avant la guerre n'ont pas été utilisés par les Allemands. Ils ont été retrouvés plus ou moins détériorés dans des dépôts ou le long des lignes.

Les Allemands ont simplifié, le plus possible, la signalisation des stations. Ils ont donné aux voies qui étaient banales des destinations fixes. Ils ont supprimé beaucoup de signaux et d'enclenchements. Ils ont fait toutes leurs manœuvres sans signaux.

Sans pouvoir entrer dans des détails techniques, ces courtes explications feront comprendre que toute la signalisation installée par les Allemands en Belgique est à refaire.

Mieux avisés que les Allemands, nous avons pu faire circuler nos trains avec la signalisation allemande, tandis que les Allemands n'ont pas pu se servir de la signalisation belge. Mais dès que le trafic augmente ou devient irrégulier, il apparaît indispensable de rendre au personnel les facilités et la sécurité que procurait la signalisation perfectionnée d'avant la guerre.

On peut estimer à 50 millions, au prix d'avant la guerre, la valeur de la signalisation de l'État belge. Pour la remettre dans son état primitif, il faudra en renouveler la moitié, soit, aux prix actuels, une dépense de 80 millions.

Les travaux mécaniques sont exécutés, non seulement par l'industrie privée au fur et à mesure que celle-ci est en mesure de prendre part au travail, mais aussi dans des ateliers improvisés par l'État. Les ateliers des Constructions électriques de Charleroi, qui sont déjà à même aujourd'hui de faire les travaux électriques, travaillent aussi en régie pour l'État belge.

La grande difficulté a été de se procurer les matériaux que l'industrie belge ne produit pas encore : fils d'acier, tubes en fer servant de tringles de transmission, câbles électriques, etc. Dans l'impossibilité d'obtenir immédiatement tous les sémaphores métalliques, il a fallu fabriquer des sémaphores improvisés en bois. Le chemin de fer les produit lui-même.

Comme il était impossible de se procurer, du jour au lendemain, les appareils en bloc enclenchés nécessaires, on a organisé sur toutes les lignes principales un block-system au moyen de postes téléphoniques placés dans les anciennes cabines et manœuvrés par les anciens signaleurs. C'est en somme à peu près la même chose que le bloc dit télégraphique qui existe encore dans tout le nord de l'Angleterre. Mais il faut que les signaleurs soient convenablement instruits, dirigés et surveillés. A cet effet, on a créé une organisation nouvelle : celle des signaleurs-instructeurs qui a immédiatement donné les meilleurs résultats.

L'augmentation du prix des sémaphores du simple au triple aurait rendu extrêmement onéreux le rétablissement des sémaphores à potence (dit aussi en chandelier) qui étaient nécessaires dans la signalisation en cours de réalisation avant la guerre.

L'élément qui compliquait ces chandeliers était surtout le suivant :

Quand un sémaphore d'arrêt et un sémaphore répétiteur à distance sont placés au même endroit, on les combine, et le bras du signal à distance se place sur le même mât et au-dessous du bras du signal principal.

L'ensemble de ces deux bras superposés forme alors une sorte de signal spécial ne donnant cependant que trois indications : arrêt absolu, arrêt au signal d'aval, passage libre.

De la remarque que l'ensemble des deux palettes ne peut donner que trois indications, est née l'idée toute naturelle de donner ces trois indications par trois positions différentes d'un seul bras, comme cela existe déjà en Amérique depuis plusieurs années. Cette simplification ne permettra pas seulement de faire une grande économie d'argent, mais aussi de raccourcir beaucoup le délai nécessaire au rétablissement de la signalisation.

Afin de hâter encore davantage l'exécution des travaux de rétablissement, une organisation temporaire du service d'exécution des signaux a été créée sur le modèle des chemins de fer anglais.

Le fonctionnaire supérieur, chargé de la haute surveillance de la signalisation, concentre entre ses mains tout ce qui concerne l'exécution des travaux ; il a sous ses ordres, non seulement le directeur du service des signaux proprement dit, mais aussi, pour cette partie du service, les directeurs des groupes de la voie qui sont responsables de tous les travaux neufs ou d'entretien exécutés sur leur domaine avec la collaboration du service des signaux.

Gare de Gand (Saint-Pierre).

Le service en surélévation a été rétabli le 1^{er} juillet à 4 heures du matin.

Cinq voies sont posées, deux pour la ligne de Courtrai, deux pour la ligne de Bruxelles à Ostende. Une cinquième voie banale permet d'effectuer le service dans toutes les directions. Les installations provisoires, en service jusqu'au 1^{er} juillet, sont maintenues pour pouvoir être utilisées en cas d'affluence.

*
* *

Les travaux de reconstruction des ouvrages d'art entièrement détruits, de la gare de Gand (Saint-Pierre), ont été confiés à trois entrepreneurs : MM. Cnapelincks, Wuytack et Spies-Bolsée, qui ont mis la main à l'œuvre

dans la dernière quinzaine de février. L'enlèvement des décombres, commencé par la ville, a été continué par ces entrepreneurs et, fin mars, on a commencé à maçonner. Les travaux, poussés très activement, étaient suffisamment avancés le 15 mai pour permettre la pose des voies.

Ci-dessous quelques renseignements au sujet des travaux exécutés.

Couloir à voyageurs. — Ce couloir, d'une longueur de 114 mètres, est entièrement terminé et l'on est occupé à faire le revêtement des parements visibles en simili d'Euville.

Pour cette reconstruction, il a été employé 46 cintres de 4^m80, 49 cintres de 10^m80 et 28 cintres de 3 mètres. Il y avait à reconstruire 42 voûtes, comprenant 6,278 claveaux en pierres de taille. Ces claveaux ont été taillés dans des déchets de pierres retirés des décombres. Aucune pierre neuve n'a été mise en œuvre. La taille des pierres s'est faite sur les chantiers, ce qui a permis de donner du travail à un grand nombre d'ouvriers gantois.

Tunnel de la rue aux Oies. — Ouverture de 18 mètres. Ce tunnel est composé de cinq tronçons de 14^m30 et de deux tronçons de 8^m25. Trois tronçons de 14^m30 sont entièrement terminés et un quatrième le sera dans quelques jours. L'ouvrage sera entièrement terminé fin août.

Viaduc de la chaussée de Courtrai. — *Viaduc de l'avenue Militaire.* — *Viaduc de la chaussée de Zwynaerde.* — *Viaduc de la rue des Hiboux.* — *Viaduc de la chaussée d'Ottergem.*

Le corps de ces cinq ouvrages est terminé et l'on est occupé à reconstituer les parements des têtes. Les tabliers métalliques des viaducs de la chaussée de Courtrai et de l'avenue Militaire ont été montés en utilisant les parties saines des tabliers détruits par les Allemands. Le viaduc de la chaussée d'Ottergem est reconstruit provisoirement au moyen de blocs en béton trouvés au port de Gand. Les longerons de cet ouvrage ont été composés de tronçons métalliques abandonnés par les Allemands aux ateliers de Gentbrugge. Cet ouvrage, comprenant avant la guerre deux tabliers métalliques, sera reconstruit avec voûte en maçonnerie après relèvement du pont du Strop.

Un second pont provisoire en bois a été construit au Strop et mis en service le premier courant. La voie se trouve à 1^m30 au-dessus de la voie du premier pont provisoire, établi par la Compagnie des chemins de fer de campagne. Le nouveau pont provisoire se compose de deux tabliers de 16^m40 et d'un tablier de 13^m16 venant d'Adinkerke. Les travaux sont déjà entamés pour relever de 1^m30 le premier tablier en bois. Ce relèvement sera suffisant pour obtenir un tirant d'eau minimum de 4 mètres nécessaire pour la navigation. Il exigera une consolidation sérieuse des piles en bois existantes établies par l'armée. Les tabliers métalliques de cet

ouvrage étant enlevés, le chemin de fer n'est plus à présent un obstacle pour la navigation.

Ouvrages aux abords du Snep. — Extrémités vers Bruges de la gare de Gand (Saint-Pierre). — Il y a quatre ouvrages à reconstruire aux abords du Snep pour la ligne de Gand à Bruges.

1° *Viaduc pour le passage de la ligne de la Pinte.* — Les maçonneries sont entièrement terminées. Les tabliers métalliques sont commandés à la firme HIARD;

2° *Viaduc de la rue d'Afsne.* — La voûte sera terminée le 15 courant, à l'exception d'une des têtes pour laquelle il manque des pierres de taille. L'autre tête sera terminée avec des pierres appropriées sur les chantiers;

3° *Pont du Snep.* — La démolition des parties crevassées et l'enlèvement des décombres encombrant la Lys ont exigé un travail important et difficile. La reconstruction des culées est en bonne voie. Deux plateaux en béton armé de 50 centimètres d'épaisseur sont intercalés dans les maçonneries de briques et de béton pour obtenir une solidarité complète dans la construction.

Les tabliers métalliques sont déjà à pied d'œuvre et pourront être mis en place dans la dernière quinzaine du mois d'août;

4° *Viaduc entre Gand (Saint-Pierre) et Tronchiennes.* — Cinq mètres d'ouverture.

L'ouvrage définitif est complètement terminé.

Pont provisoire du Snep.

Le pont actuellement en service, établi par la Compagnie des chemins de fer de campagne, ne permet pas la navigation. D'accord avec le service des Ponts et Chaussées, nous avons construit à côté de ce pont, un pont provisoire avec voie à 2^m40 au dessus de la voie actuelle.

Il sera mis en service vers le 15 courant.

Le premier de ces ponts sera relevé après battage de nouveaux pilots et consolidation des piles existantes.

Dans un mois, le service à double voie se fera au Snep et au Strop.

Gand (Sud).

Pour mettre cette gare en service, il a fallu construire deux ponts provisoires sur deux branches de l'Escaut.

Ces ponts se composent chacun de deux tabliers de 13^m20 de longueur,

reposant pour une des branches, sur les anciennes maçonneries appropriées au moyen de blocs de béton. Les tabliers, sur l'autre branche, s'appuient sur des palées en bois. Le battage des pilots les composant a donné lieu à de grandes difficultés, parce que, pour respecter la largeur de la passe navigable, il a fallu battre les pilots en faisant sauter, au moyen d'explosifs, les maçonneries de fondations de la culée vers Gand. Les ponts étaient entièrement terminés le 25 juin.

Traction et matériel.

A. — Ateliers centraux.

A l'armistice, nous avons retrouvé nos ateliers de réparation les uns détruits, les autres pillés, dépourvus en grande partie de leurs outillage et approvisionnements.

D'un autre côté, il y avait à réparer un stock considérable de locomotives, voitures, wagons et chaudières que nos seuls moyens ne permettaient pas de remettre en état de service.

L'Administration a demandé le concours de l'industrie privée pour la réparation de son matériel.

Actuellement, 11 ateliers privés réparent des locomotives et des tenders, 14 des voitures et des wagons, 16 des wagons et 4 des chaudières.

A ce jour, il est sorti de réparation 110 locomotives, environ 100 voitures et plus de 200 wagons.

Le coût de la réparation est de deux à cinq fois plus élevé qu'avant la guerre.

D'autre part, les grands ateliers de réparation du chemin de fer se réorganisent : leur production est à ce jour de 158 locomotives réparées.

B. — Ateliers des lignes et remises aux locomotives.

Tout comme les ateliers centraux, les ateliers des lignes et remises aux locomotives ont, pour la plupart, été détruits, dévastés ou pillés par l'occupant. Dès la conclusion de l'armistice, il a été fait appel au personnel, afin de remettre les installations en état, soit par nos propres soins, soit avec le concours de l'industrie privée, où les nécessités du service l'exigeaient.

Le service de la Traction a, dans ces circonstances, prêté, partout où la chose était possible, son aide au service des Voies et Travaux, qui était surchargé. Cette coopération a produit d'heureux résultats.

La production, qui d'abord était presque nulle, s'est accentuée progressivement : à l'heure présente, les ateliers des lignes réparent, en moyenne, une vingtaine de locomotives par semaine.

Outillage.

Tous les moyens disponibles ont été mis en œuvre pour réfectionner, avant tout, les machines-outils qui avaient été usées ou mises hors de service par l'ennemi. L'outillage, qui avait été déplacé, a été réintégré dans les dépôts propriétaires. Une partie des manquants a été remplacée soit par des outils venant des ateliers d'Oissel, soit par d'autres récupérés sur l'ennemi.

Dans les ateliers, où la nécessité s'en faisait sentir, nos services ont été autorisés à acheter directement dans le commerce, le petit outillage et les approvisionnements d'un emploi urgent. Ils ont fait largement usage de cette latitude qui a permis d'activer, dans une grande mesure, la réparation du matériel de traction.

C. — Locomotives.

Au moment de la conclusion de l'armistice, nous ne disposions que des moteurs abandonnés par les Allemands pendant leur retraite : ces machines étaient généralement dans un état déplorable et complètement usées. Un grand nombre de moteurs avaient été sabotés par l'ennemi et étaient atteints d'avaries graves, notamment au foyer.

A la date du 20 janvier, nous disposions de 578 locomotives, dont 279 seulement en état de rouler, soit 48 $\frac{1}{2}$ % de l'effectif.

Depuis ce moment nos moteurs, évacués en France au début de la campagne de 1914, ont commencé à rentrer en Belgique et la reprise par l'Administration civile de l'exploitation du réseau, d'une part, et la récupération des locomotives allemandes, d'autre part, nous a mis en possession d'un effectif de machines qui nous a permis de faire face jusqu'à ce jour aux nécessités croissantes du trafic.

Le 1^{er} mars 1919, il se trouvait sur le réseau belge 2,847 locomotives, dont 1,712 en état de rouler, soit 60 %.

Actuellement, nous avons, en Belgique, 4,366 moteurs, dont 2,560 peuvent être chargés de la remorque d'un train, soit 58 % de l'effectif.

D. — Remorque des trains.

Dès le départ des Allemands, l'Administration s'est appliquée à réorganiser le service des trains de voyageurs et de marchandises.

Tenant compte de la pénurie de nos moyens d'action, de l'état des voies, du matériel et des installations il a fallu procéder à l'étude du roulement des rames et des locomotives de manière à en obtenir le rendement maximum, tout en observant une vitesse réduite compatible avec l'état des voies et de la signalisation.

Au fur et à mesure que l'amélioration de l'état des machines et de la voie le permettait, le service a pu se développer, notamment par une augmentation progressive et constante de la vitesse des trains.

Autres mesures, mises en vigueur ou à l'étude en vue d'intéresser le personnel de la Traction aux résultats d'une exploitation régulière.

En vue d'inciter le personnel, tant des locomotives que d'atelier, à coopérer efficacement à l'entretien du matériel de traction et à la desserte régulière des trains, les primes suivantes ont été créées ou sont en voie d'application :

1° Prime de conservation des locomotives dont les machinistes et chauffeurs bénéficient actuellement et qui est étendue au personnel des remises.

2° Prix de régularité pour temps gagné de 10 centimes par minute pour le machiniste et de 5 centimes pour le chauffeur. Le temps perdu implique une retenue équivalente par minute de retard. Cette allocation est en vigueur depuis le 1^{er} avril 1919.

3° Prime à l'entreprise pour la réparation du matériel de traction. Cette prime, qui est en voie de développement sur tout le réseau, est issue du seul système qui se concilie avec l'état actuel de nos installations, le manque d'outillage et le rendement plus faible de l'ouvrier, déprimé par la guerre et par sa longue inactivité.

*
* *

Grâce à ces mesures, on a pu faire face à un trafic rapidement croissant. Dès maintenant, nous remorquons, dans des conditions de rapidité et de régularité que l'on peut qualifier de satisfaisantes, 40 % du nombre des trains de voyageurs d'avant la guerre, et 60 % de celui des trains de marchandises.

E. — Matériel de transport.

Au 1^{er} janvier 1919, on avait récupéré :

	1,068	véhicules pour trains de voyageurs,
	32,226	véhicules pour trains de marchandises.
TOTAL.	33,294	

Au 26 avril 1919, ces effectifs étaient portés à :

	3,467	véhicules pour trains de voyageurs,
	70,868	véhicules pour trains de marchandises.
TOTAL.	74,335	

Il restait à récupérer à cette date :

	2,361	véhicules pour trains de voyageurs,
	3,304	véhicules pour trains de marchandises.
TOTAL.	5,665	

Pendant la période du 1^{er} janvier au 21 juin 1919, il a été réparé ou remis en état de circuler :

	VÉHICULES.	VÉHICULES.
	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.
1° Dans nos ateliers	9,285	39,709
2° Dans les ateliers privés	88	94
3° Par les brigades volantes.	—	17,991
TOTAL.	9,373	57,794

La Direction de la traction et du matériel a fait les diligences nécessaires auprès de la Commission interalliée permanente pour l'armistice et de la Commission interalliée pour la récupération du matériel pour que l'on ne compte pas dans les 80,000 véhicules à livrer par les Allemands, en vertu du traité d'armistice du 11 novembre 1918, les véhicules ci-après :

- 1° Les wagons appartenant à des particuliers et agréés par l'État belge;
- 2° Les voitures cellulaires;
- 3° Les voitures postales;
- 4° Les véhicules de la Compagnie internationale des wagons-lits.

En outre, elle a fait des démarches auprès des mêmes Commissions, pour que notre administration puisse rentrer le plus tôt possible en possession du matériel restant à fournir par les Allemands.

En vue de la réparation du matériel de transport, elle a autorisé le recrutement du personnel nécessaire dans les différents ateliers.

Elle a organisé :

- a) Des brigades volantes pour la remise en état, sur place, des véhicules avariés;
- b) Des postes de graissage, par suite du grand nombre d'échauffements de boîtes.

Elle a prescrit aux directeurs de service de faire des recommandations spéciales aux machinistes de gare, pour qu'ils apportent toute la prudence voulue dans les manœuvres qui leur sont commandées.

F. — Éclairage.

a) TRAINS.

Électricité. — Avant la guerre, nous avions 1,800 voitures environ éclairées à l'électricité; 11 ateliers de revision se partageaient l'entretien des équipements électriques (accumulateurs, dynamos etc.). De ces 1,800 voitures, 600 nous sont signalées comme existant encore, mais en raison de

leur état général, 200 d'entre elles seulement ont pu être remises en service. A celles-ci, il a fallu restaurer leur équipement, reformer leurs batteries d'accumulateurs, y remonter des dynamos et des lampes.

Les ateliers de revision ont été trouvés dans un état de complète dévastation. Leur restauration se poursuit activement et ils ne tarderont pas à être tous remis en ordre.

Gaz. — Avant la guerre, nous éclairions la majorité de nos trains au moyen de gaz riche que nous produisions dans quatre usines.

Au moment de la reprise du trafic, de ces quatre usines une seule était restée debout et encore était-elle fortement détériorée.

D'autre part, les conduites à gaz des trains se trouvaient en très mauvais état ainsi que les canalisations pour la distribution de gaz aux voitures dans les gares.

Tout a été mis immédiatement en œuvre afin de tirer parti de ce qui restait.

D'un autre côté, des projets de marchés ont été élaborés en vue de l'acquisition de pièces de rechange et d'outillage.

A l'heure actuelle, bon nombre de rames de voitures ont leurs équipements d'éclairage en état de fonctionnement. Elles sont même en partie déjà éclairées, grâce à l'utilisation du gaz de houille comprimé en remplacement du gaz riche.

On peut compter que la majorité des trains appareillés au gaz seront éclairés pour la prochaine période hivernale.

b) VOIES ET LOCAUX.

A la reprise, l'éclairage était pour ainsi dire nul : les luminaires avaient complètement disparu ou étaient gravement détériorés, les réverbères ou autres supports avaient été, pour la plupart, enlevés. Toute initiative a été laissée aux services régionaux pour réaliser des éclairages de fortune.

L'éclairage des gares, remises, ateliers, a été ainsi assuré en très peu de temps.

G. — Chauffage.

a) TRAINS.

Chauffage par chauffrettes. — Des 40,000 bouillottes existant avant la guerre, 2,000 à peine ont été retrouvées. Leur emploi sera localisé sur les lignes secondaires de Gand à Tête-de-Flandre et à Bruges (par Eecloo). Les chaufferies sont dévastées et leur matériel enlevé. Il faut donc renoncer à reconstituer autrement ce système de chauffage qui, du reste, est suranné et inefficace.

Chauffage par calorifères. — En attendant de pouvoir équiper au chauffage à la vapeur les voitures qu'on chauffait avant la guerre au moyen de bouillottes, on munira de calorifères le plus grand nombre possible de ces véhicules, sauf ceux où les travaux d'appropriation seraient trop importants ou trop coûteux.

Des dispositions sont prises en conséquence.

Chauffage à la vapeur. — Les voitures laissées par les Allemands étaient en fort mauvais état : conduites et appareils négligés, accouplements disparus, robinets en cuivre enlevés et remplacés par des robinets défectueux en fonte.

Les installations de chauffage préalable étaient désaffectées et désorganisées.

Depuis la reprise, l'équipement du matériel a été revu, les organes nécessaires pour le compléter (boyaux, robinets, etc.) ont été commandés ou vont l'être, les installations fixes indispensables pour le chauffage préalable sont soumises à vérification et seront remises en ordre pour l'hiver prochain.

b) LOCAUX.

La reconstitution du chauffage des locaux a présenté moins de difficultés en raison du moins grand bouleversement qu'il a subi.

Rien ne fait prévoir qu'il laissera sensiblement à désirer pour la période d'hiver prochaine.

II. — Approvisionnements.

La Direction Traction et Matériel a pris, à ce jour, inscription au Budget ordinaire d'une somme de 38,665,360 francs, destinée à couvrir les dépenses résultant des marchés pour la fourniture de métaux et pièces de rechange pour l'entretien du matériel roulant, de petit outillage, d'objets et matières de consommation générale, de toile à voile et bâches, etc.

Ces marchés peuvent être classés dans trois catégories :

- 1° Marchés contractés ;
- 2° Marchés approuvés en principe ;
- 3° Marchés à l'étude et qui seront incessamment soumis à l'approbation.

Les dépenses estimatives des adjudications publiques et restreintes ont été établies en majorant de 200 % les prix obtenus en 1914.

Les offres obtenues aux adjudications approuvées, à ce jour, accusent sur l'ensemble de ces marchés une augmentation de 14.5 % sur l'estimation dont question ci-dessus.

La répartition de la dépense envisagée est la suivante :

1° *Marchés contractés.*

1° Métaux et pièces de rechange pour l'entretien du matériel :

Adjudications publiques et res- treintes fr.	3,685,520 »	
Marchés directs et appels à la concurrence.	1,877,440 »	
	<hr/>	5,562,960 »

2° Matériel en service et petit
outillage :

Adjudications publiques et res- treintes fr.		
Marchés directs et appels à la concurrence.	778,320 »	
	<hr/>	778,320 »

3° Objets de consommation géné-
rale :

Adjudications publiques et res- treintes fr.	»	
Marchés directs et appels à la concurrence.	524,240 »	
	<hr/>	526,240 »

4° Objets pour freins Westing-
house :

Adjudications publiques et res- treintes fr.		
Marchés directs et appels à la concurrence.	642,900 »	
	<hr/>	642,900 »

5° Éclairage et chauffage des
locaux et des trains :

Adjudications publiques et res- treintes fr.	»	
Marchés directs et appels à la concurrence.	2,633,500 »	
	<hr/>	2,633,500 »

A REPORTER. fr. 10,143,920 »

REPORT. . . . fr. 10,143,920 »

6° Toile à voile et bâches :

Adjudications publiques et res-
treintes fr. »

Marchés directs et appels à la
concurrence 2,123,000 »

2,123,000 »

7° Dépenses de 1,000 francs et moins autorisées par
les Directeurs de service de la traction conformément
aux subdélégations fr.

2,100,000 »

2° *Marchés approuvés en principe.*

1° Métaux et pièces de rechange pour l'entretien du
matériel :

Adjudications publiques et restreintes fr. 5,549,370 »

2° Matériel en service et petit outillage :

Adjudications publiques et restreintes 946,000 »

3° Objets de consommation générale :

Adjudications publiques et restreintes 253,000 »

4° Objets pour canalisation à gaz :

Adjudications publiques et restreintes 37,300 »

5° Objets pour freins Westinghouse :

Adjudications publiques et restreintes 27,100 »

6° Articles de garniture :

Adjudications publiques et restreintes 337,800 »

7° Éclairage et chauffage des locaux et des trains :

Adjudications publiques et restreintes 841,470 »

8° Boulons, clous, rivets :

Adjudications publiques et restreintes 600,000 »

3° *Marchés à l'étude et qui seront incessamment
soumis à l'approbation.*

1° Bois divers :

Adjudications publiques fr. 7,400,000 »

A REPORTER. . . . fr. 30,358,960 »

REPORT.	fr.	30,358,960 »
2° Objets de consommation générale :		
Adjudications publiques		3,542,800 »
3° Blocs, cales, etc. :		
Adjudications publiques		792,700 »
4° Éclairage des trains :		
Adjudications publiques		480,900 »
5° Toile à voile et bâches :		
Adjudications publiques		2,890,000 »
Marchés directs		600,000 »
TOTAL.	fr.	<u>38,665,360 »</u>

I. — Réparation du matériel roulant par l'industrie privée.

Sur le crédit de 31,000,000 de francs inscrit au Budget ordinaire de 1919 pour la réparation du matériel roulant et chaudières par l'industrie privée, il a été liquidé, à ce jour, une somme de 2,721,000 francs représentant la valeur du matériel déjà sorti des usines des constructeurs, soit :

59 locomotives et 24 tenders	fr.	1,308,200 »
1 chaudière		7,200 »
76 voitures		1,145,700 »
125 wagons et fourgons		260,700 »
TOTAL.	fr.	<u>2,721,800 »</u>

A. — Marchés contractés par le Service des approvisionnements installé d'abord au Havre et ensuite à Elbeuf de mai 1915 au 31 décembre 1918.

*
* *

Au 1^{er} janvier 1919, 420 commandes restaient à exécuter d'une valeur de 11,288,000 francs.

Depuis cette date au 1 ^{er} juin 1919, il a été fourni des marchandises pour	fr.	4,606,000 »
Fournitures actuellement annoncées ou faisant route		559,000 »
TOTAL.	fr.	<u>5,165,000 »</u>

B. — Marchés contractés par la C. B. R. (Commission belge de ravitaillement) :

Acier pour outils	fr.	481,000	»
Petit outillage (bédanes, clefs, etc.)		25,000	»
Écrous et clous à la mécanique		29,000	»
Laine pour tampons graisseurs		120,000	»
Pièces de rechange pour le matériel.		336,000	»
Huile de lin bouillie et crue, et huile de colza raffinée.		440,000	»
TOTAL.		fr.	1,451,000 »

C. — Marchés contractés par mission spéciale en Angleterre :

Cuivre en lingots, en barres, en tuyaux, en fil.	fr.	3,155,000	»
Pièces pour freins Westinghouse		267,000	»
Fer-blanc		4,000	»
Déchets de coton		508,000	»
Tampons graisseurs		197,000	»
Cuir en croupions, courroies et lanières en cuir		488,000	»
Métal blanc pour coussinets		545,000	»
TOTAL.		fr.	5,164,000 »

D. — Marchés contractés à l'intervention de la firme « Hudson's Bay » :

Antimoine, étain, plomb, zinc, tuyaux en cuivre, câbles en acier, câbles de transmission, cordage en manille, en caoutchouc, fil de cuivre, toile pour impériale et non enduite, cuir pour courroies. Drap rouge et bleu, cordes pour filets et pour ressorts, coton écru, pégamoid, toile brune, soudure, résine et huile de lin fr. 1,972,000 »

* * *

Les services d'exécution sont chargés de rechercher dans les divers dépôts de récupération du pays, les objets et matières dont ils pourraient avoir l'emploi.

C'est ainsi qu'il a été possible de récupérer notamment des machines-outils, des bois de chêne, d'orme et de sapin, de la toile pour bâches, des

courroies en cuir, des boyaux en caoutchouc, un grand nombre de pièces amovibles pour l'appropriation des wagons pour transports de troupes et de voyageurs, des fers de diverses espèces, des pièces de rechange pour matériel roulant, etc.

Tous ces approvisionnements, achetés à des prix avantageux qui sont à peu près ceux d'avant-guerre, viendront en déduction des quantités à commander pour les besoins ultérieurs.

Il n'est pas possible actuellement de fixer la valeur des achats en question.

J. — Combustibles.

Au moment de la reprise du service, la plupart des remises ne disposaient que de charbons menus (des maigres en général) et de coques abandonnés par les Allemands.

La réserve de briquettes était à peu près nulle.

En ce qui concerne les charbons menus les quantités disponibles étaient suffisantes pour les besoins immédiats, et en présence des difficultés de communication et à défaut d'éléments précis, les chefs locaux ont été autorisés à s'approvisionner aux plus proches charbonnages, en briquettes et charbons spéciaux indispensables.

L'Administration centrale de son côté s'est mise en rapport directement avec les charbonnages et a contracté des achats directs urgents, mais ce n'est réellement qu'en février que des marchés fermes ont été traités à l'intervention du groupement charbonnier. Au fur et à mesure de la reprise du trafic, les demandes de combustibles en briquettes surtout ont été de plus en plus importantes.

Le tableau *A* indique les consommations mensuelles depuis janvier 1919.

Des démarches pressantes ont été faites auprès des divers fabricants de briquettes et au 1^{er} juin les approvisionnements étaient assurés.

A cette date nous possédions des réserves en magasin, correspondant à quinze jours pour les briquettes et à soixante jours pour les menus.

Cette disproportion s'explique par le fait que la consommation des menus tend à diminuer, tandis que celle des briquettes ne fait qu'augmenter de mois en mois; elle est due à la mise en service d'un grand nombre de locomotives allemandes n'utilisant presque exclusivement que des briquettes.

Les prix payés en 1914-1918 sont consignés au tableau *B* ci-joint.

En résumé on peut dire que l'approvisionnement de nos locomotives est assuré exclusivement par les fournitures faites par les charbonnages du pays.

K. — Huiles.

Fin novembre 1918, la situation des magasins d'huiles diverses était très critique.

Grâce aux achats effectués tant en Angleterre qu'en Belgique, les services

consommateurs ont été réapprovisionnés et nous pouvons dire qu'actuellement, la situation est relativement satisfaisante.

Les services du réseau de campagne de l'armée nous sont venus en aide lorsque certaines catégories d'huiles nous faisaient momentanément défaut.

Combustibles.

Un membre de la Section centrale ayant exprimé les craintes que le crédit de 115,000,000 de francs, évalué par les prix ci-dessous ne soit dépassé, nous croyons pouvoir lui répondre qu'il ne nous semble pas que cette éventualité soit à redouter.

Le nombre de tonnes de charbon nécessaire pour l'exploitation en 1919 est évalué à :

Charbons menus	750,000 tonnes.
Briquettes et gailleteries	1,000,000 id.

Au prix de :

Charbons menus :

Demi-gras.	56 francs la tonne.
Gras	56 id.
Maigre.	54 id.

Briquettes et gailleteries :

Type I.	72 id.
Type II	72 id.
Gailleteries	72 id.

Dépense totale de 1919 : 115,120,000 francs.

La consommation mensuelle de combustibles en 1919 a été de :

	CHARBONS MENUS.				BRIQUETTES.			TOTAL général.	% d'augmentation par rapport au mois précédent.
	Demi-gras.	Gras.	Maigre.	TOTAL.	Type I.	Type II et gailleteries.	TOTAL.		
Janvier . . .	Tonnes. 48,004	»	»	48,004	»	Tonnes. 23,433	23,433	Tonnes. 71,437	»
Février . . .	40,927	»	»	40,927	8,839	37,967	46,806	87,733	23 %
Mars . . .	38,443	2,107	1,630	42,180	14,568	50,393	64,961	107,141	22 %
Avril . . .	30,812	3,656	3,465	37,933	14,744	60,682	75,426	113,359	6 %
Mai . . .	37,110	4,723	4,485	46,322	13,846	58,078	71,924	118,246	4 %

Les prix payés pour les cinq premiers mois sont :

NATURE DES COMBUSTIBLES.		Prix à la tonne payés en 1914.	Prix payés en décembre 1918 à la tonne.	% d'augmentation par rapport aux prix de 1914.	Prix à partir du 1/1-1919 à la tonne.	% d'augmentation par rapport aux prix de 1914.
Charbons menus.	Demi-gras . . .	»	»	»	»	»
	Type IV . . .	14 65	42 »	183 %	54 »	269 %
	Gras . . .	14 575	43 50	198 %	54 »	270 %
	Maigres . . .	12 22	»	»	46 »	276 %
Briquettes . . .	Type I . . .	18 48	53 »	187 %	70 »	279 %
	Type II . . .	20 44	54 »	164 %	72 »	252 %
Gailleteries pour locomotives . . .		25 30	67 »	165 %	85 »	236 %
Gailleux		18 73	52 »	178 %	64 »	242 %

Ce qui donnerait approximativement, en prenant des chiffres moyens, 30,500,000 francs.

En prenant des prix moyens, la dépense du mois de mai s'est élevée à 7,413,455 francs.

En se basant sur ces chiffres pour les sept derniers mois, on arrive à une dépense de 51,894,185 francs.

La dépense totale de l'année serait donc de 83,719,823 francs.

En prenant une augmentation de trafic, le chiffre de 115,000,000 de francs semble s'approcher de la réalité.

Exploitation.

Un nouvel indicateur des trains, valable à partir du 15 juin, a paru. Nous constatons avec une réelle satisfaction qu'il annonce la mise en marche d'un nombre important de trains nouveaux et qu'un supplément y annexé signale une réorganisation heureuse du service des trains dans les Flandres.

Le Département des Chemins de fer, par l'effort sérieux qu'il produit, contribue certainement dans une large mesure à la restauration du pays. A ce propos, il ne sera pas sans intérêt de donner quelques chiffres au sujet du mouvement très important de voyageurs auquel l'Administration a su faire face pendant les fêtes de la Pentecôte. Outre les trains du service régulier constituant déjà une organisation assez vaste, il avait été prévu et créé 379 trains supplémentaires, dont 258 intéressant l'agglomération bruxelloise. Ces prévisions, qui paraissaient avoir été largement conçues, ont été dépassées et il a été mis en marche, au pied levé, 30 trains extraordinaires en plus, certains trains ayant dû être dédoublés deux et même trois fois. Le mouvement total des voyageurs dans les trois stations principales de la capitale a atteint, tant à l'arrivée qu'au départ, pour les journées des 7, 8, 9 et 10 juin, les chiffres ci-après : Bruxelles-Nord, 475,463 ; Bruxelles-Midi, 291,274 ; et Bruxelles-Quartier-Léopold, 60,458, soit un total général de 827,192 voyageurs. Malgré cette affluence extraordinaire et les moyens d'action restreints dont dispose l'Administration des Chemins de fer, le service a fonctionné dans des conditions normales et les trains n'ont subi aucun retard important. On doit reconnaître que le résultat atteint fait honneur à nos cheminots et que le personnel, en général, a effectué à cette occasion un véritable tour de force. En temps normal, du reste, les trains suivent régulièrement l'horaire qui leur est assigné et l'on peut dire, sous ce rapport, que les difficultés du début sont vaincues. En présence de l'effort considérable réalisé pendant les fêtes de la Pentecôte, on peut bien augurer de l'avenir : l'Administration semble décidée à rendre rapidement au service des voyageurs sur le réseau belge, la place qu'il occupait avant la guerre, parmi les différentes exploitations de chemins de fer.

La réorganisation du service des marchandises n'est pas moins accentuée que celle des trains de voyageurs. Alors qu'au début de la reprise du service, la plupart des gares de formation étaient inexploitablees par suite des explosions et des destructions opérées par l'ennemi, qu'un tiers du réseau était tout-à-fait inaccessible, nous nous trouvons aujourd'hui en présence d'une circulation journalière de 4,050 trains de marchandises qui, à part quelques exceptions, desservent chaque jour toutes les anciennes gares du réseau. Ce travail de reconstitution fut pénible. Néanmoins, le

chemin de fer assura immédiatement tous les besoins du ravitaillement tant de la Belgique que du Nord de la France et du Grand-Duché de Luxembourg. Des trains complets de charbon circulèrent dès le début de décembre pour le ravitaillement des usines à gaz des grandes villes.

Au début de février, le mouvement acquérait déjà une certaine aisance et les transports par charges complètes à l'intérieur du pays pouvaient s'effectuer. A partir de ce moment, on accepta successivement : « les wagons » messageries d'une gare à une autre; les transports par wagons complets » pour le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, la France, la Suisse, » l'Italie, l'Angleterre et les pays Rhénans ».

Puis vint à partir de fin avril, l'acceptation des envois du tarif 2, pour toutes les relations pouvant être atteintes sans transbordement, pour aboutir, en ce moment, à une reprise générale tant à l'intérieur du pays qu'avec les pays voisins.

En ce qui concerne la fourniture du matériel, il résulte des statistiques tenues au Département des Chemins de fer que la courbe d'utilisation suit une marche ascendante très accentuée.

Ci-après quelques moyennes du nombre journalier de wagons fournis ainsi que du tonnage offert :

	Nombre de wagons.	Tonnage.
Au début de décembre 1918. . . .	305	3,700
Id. janvier 1919	1,918	25,158
Id. février id.	3,849	50,623
Id. mars id.	5,313	70,270
Id. avril id.	5,639	78,835
Id. mai id.	6,498	89,282
Id. juin id.	9,104	123,361

Cette marche ascendante se poursuit malgré les nombreuses sujétions et difficultés du moment; priorité à donner aux transports militaires des armées belges et alliées; wagons restant sous charge avec du matériel récupéré, des munitions, etc.; wagons détruits par les explosions; matériel en état d'usure par suite des années de guerre; wagons avariés et ne pouvant être réparés faute de pièces de rechange qui doivent être fournies par les allemands et ne sont pas livrées en nombre suffisant.

Nous savons bien que malgré les résultats obtenus, des plaintes se produisent encore. Cependant l'Administration met tout en œuvre pour augmenter ses moyens d'action. En suite de ses démarches pressantes,

divers chemins de fer étrangers lui viennent en aide en lui envoyant des wagons de leurs effectifs pour suppléer à l'insuffisance des siens.

*
* *

Dès que l'autorité judiciaire le permit, l'administration centrale des chemins de fer réintégra ses locaux; elle les trouva dans un état de repoussante malpropreté et d'inconcevable désordre; des actes de déprédation méchante y avait été commis; des amas de papiers aux devises allemandes d'imprimés, de chiffons, de maculatures encombraient bureaux et couloirs et les quelques meubles abandonnés étaient soit détériorés, soit souillés.

Sur le réseau, la plupart des gares non écroulées par des faits de guerre avaient été traitées de même sorte et systématiquement pillées : engins de pesage, casiers à coupons, presses à timbrer, timbres à date, mobilier avaient ou disparu ou subi de graves dommages; sur 2,127 casiers à coupons il en fut retrouvé 532 utilisables et 471 hors d'usage, soit 1,124 manquants; sur 1,806 presses à timbrer, 613 en bon état et 536 hors d'usage purent être recensés, soit 837 manquants; sur 1,303 composteurs avec caractères, il n'en restait que 225 en bon état et 89 hors d'usage, soit 989 manquants; sur 3,060 timbres à date, 858 utilisables, 167 hors d'usage, soit 2,035 manquants; sur 3,190 balances et bascules, 1,020 utilisables, 652 hors d'usage, soit 1,518 manquants; sur 1,099 ponts à peser les wagons, 246 utilisables, 773 hors d'usage, soit 80 manquants; sur 156 ponts à peser les chariots, 43 utilisables, 103 hors d'usage soit 10 manquants, etc.

Il va sans dire que le matériel retrouvé en bon état dépendait de gares hors de grande circulation.

A l'Administration centrale comme dans les gares, tous les tarifs, toutes les archives, toutes les instructions, tous les formulaires et, en général, tous les documents utiles avaient été soit jetés au vent, soit brûlés, soit encore, et le plus souvent dans les grands centres, vendus par des soldats au petit commerce privé de papier d'emballage.

La reprise du service en novembre dernier, se fit donc dans des conditions extrêmement difficiles aggravées encore par le manque de personnel que le service militaire, les décès, la maladie, la limite d'âge ou les services d'alimentation et de secours avaient réduit dans de dangereuses proportions.

C'est donc sans règlements ou instructions, sans matériel, sans outillage et avec un petit noyau d'agents que l'exploitation dut recommencer.

Heureusement, pour des travaux personnels, certains fonctionnaires avaient chez eux une documentation administrative qui put servir de base aux rappels des instructions anciennes; avant l'occupation, il purent donc préparer plus ou moins la reprise; mais ils n'avaient pu prévoir l'étendue du désastre. A l'Administration centrale il fallut, au milieu des débris de

tous genres, avec les fournitures de hasard trouvées de ci de là, sur des papiers de l'occupant, lancer télégrammes, notes, ordre de service, ordres spéciaux dont le nombre augmentait au fur et à mesure de la réintégration des gares par ce qui restait de leurs anciens personnels.

A ces difficultés que l'Administration aurait vaincues sans de longs délais s'ajouta le très grave inconvénient de la répartition du réseau en sections civiles et sections militaires dont l'exploitation, par la volonté de l'Autorité militaire, devait rester absolument autonome. Jusqu'au 3 février, les efforts de l'Administration civile vers une réorganisation rapide furent trop fréquemment paralysés.

*
* * *

Dès le premier jour, l'ordre de service n° 1, daté du 1^{er} décembre 1918, donna aux agents d'exécution la réglementation du transport des voyageurs et marchandises à observer dans les circonstances du moment; à cet ordre était annexé un tableau des distances sur toutes les lignes permettant aux gares d'établir, au moyen d'un formulaire également joint, un tableau de distances entre toutes les stations belges et la gare considérée. Une troisième annexe reproduisait l'arrêté ministériel élevant toutes les taxes et frais accessoires de 40 % et suspendant l'application des dispositions réglementaires relatives à la responsabilité du chemin de fer.

Successivement les mesures ci-après furent prises :

Voyageurs.

L'atelier de Malines ayant été dépouillé par l'occupant de tout son matériel d'impression, matériel spécial fort peu employé dans l'industrie privée qui, d'ailleurs, ne possédait pas les cartons nécessaires à l'impression des billets Edmondson, l'ordre de service, n° 1, annonça l'émission de billets en papier d'un modèle simple et prescrivit les mesures à prendre dans les gares pour leur distribution aussi rapide que possible. Il ne fut d'abord émis que des billets simples des trois classes; plus tard, pour épargner au voyageur une longue station au guichet lors de son retour et alléger le service des distributeurs, il fut émis des billets d'aller et retour sans réduction de prix, mais avec validité de trois jours pleins.

Pour favoriser la circulation des militaires belges et alliés dans le pays, une réduction de 75 % fut accordée sur les prix du tarif aux militaires voyageant en uniforme; successivement, cette faveur fut étendue aux invalides de la guerre, aux infirmiers et infirmières des Croix-Rouges belges et alliées, pour un terme de six mois après leur démobilisation aux militaires démobilisés et, enfin, aux prisonniers de guerre se rendant aux distributions de vêtements de l'Office central belge pour les prisonniers de guerre.

Le problème de la-main-d'œuvre se posant impérieusement aux différents

facteurs de la reconstitution nationale, l'Administration établit, dès le 4 janvier, malgré les difficultés d'exploitation, les abonnements ouvriers de six jours, calculés sur les très modiques bases anciennes simplement majorées de 40 %; elle limita toutefois à la distance maxima de 60 kilomètres la validité de ces abonnements, non dans le but de restreindre sa coopération, mais par souci de la santé de la classe ouvrière qu'il importe de sauvegarder au double point de vue moral et économique.

Le rétablissement des abonnements ouvriers fut suivi d'abord du rétablissement des abonnements scolaires, puis du rétablissement des abonnements ordinaires pour une seule relation n'exigeant pas un parcours de plus de 60 kilomètres. Cette limitation n'est évidemment que provisoire et sera reculée ou supprimée dès que nos moyens d'exploitation le permettront. La question est d'ailleurs à l'étude déjà.

Le rapatriement des réfugiés et évacués indigents provoqua sur nos lignes un mouvement considérable auquel il importait de faire face. A l'intervention du Département de l'Intérieur, les rapatriés furent transportés sans frais pour eux-mêmes.

La libération du territoire permit à l'Administration de rétablir dès février des relations directes avec nos voisins du sud, puis de l'ouest, puis du nord de la France et les voyageurs de ou pour Paris, Douvres et Londres, Amsterdam, La Haye, etc. Luxembourg, Strasbourg et Bâle, ainsi que de ou pour de nombreuses villes des provinces rhénanes occupées, peuvent obtenir des billets directs pour toute l'étendue du voyage.

Ces mesures principales s'accompagnèrent de nombreuses mesures accessoires dont la réalisation offre parfois des difficultés considérables; c'est ainsi, par exemple, que pour arriver à remplacer les billets en papier dits « passe-partout » par les billets en carton dits Edmondson, il a fallu réoutiller les gares importantes en casiers, presses à timbrer et composteurs, trouver en Hollande et en Angleterre aussi bien que dans le pays des fournisseurs de carton et des imprimeries disposant du matériel spécial d'impression des Edmondson. (Il est à noter que l'atelier de Malines, qui possédait un outillage puissant, a été complètement pillé par l'occupant.) C'est ainsi encore que pour assurer la régularité dans l'application des réductions préindiquées une vigilance incessante et des instructions réitérées sont nécessaires.

Marchandises.

La reprise du trafic des marchandises se heurtait à des difficultés plus grandes encore que le trafic des voyageurs.

Les wagons et les moteurs étaient rares; les gares et la plupart des lignes étaient occupées par les troupes alliées, les installations, les voies de garage et de manœuvre détruites, la surveillance et la garde des marchandises rendues impossibles.

Les transports durent être fortement limités et la responsabilité suspendue par application de l'article 34 de la loi du 25 août 1894 sur le contrat de transport.

Comme pour le trafic des voyageurs, les tarifs généraux pour le transport des marchandises furent relevés de 40 % et l'application des divers tarifs spéciaux ou exceptionnels ainsi que des tarifs internationaux fut suspendue.

Les transports ne furent admis, à l'origine, que dans la limite des moyens dont on disposait en donnant la priorité aux expéditions destinées à l'alimentation et au réapprovisionnement du pays et du nord de la France; ces expéditions, effectuées pour compte du Comité National, étaient exemptées de la majoration de 40 % susdite.

Le développement du trafic était contrarié non seulement par le manque de matériel de transport, mais encore et surtout par l'occupation, par les armées alliées, de nombreuses sections qui constituaient autant d'exploitations distinctes, enclavées dans le réseau, dans lesquelles l'action de l'Administration des chemins de fer ne pouvait se manifester et qui étaient sans relations de trafic direct avec la partie du réseau non occupée. Pour un transport entre deux points nécessitant l'emprunt d'une section militaire l'expéditeur devait soumettre ses envois à la réexpédition au point d'échange avec la section militaire et payer le prix de transport en deux fois (sur parcours occupé et sur parcours non occupé). La difficulté grandissait lorsque le parcours militaire était compris entre deux parcours non occupés.

Aussi l'Administration des chemins de fer de l'État s'efforçait-elle de reprendre possession de l'exploitation de l'ensemble du réseau.

C'est ce qui fut réalisé du 20 janvier au 5 février.

Entre-temps, le matériel récupéré et les moteurs avaient commencé à être livrés; on pouvait donner plus d'activité au trafic en utilisant méthodiquement et complètement le matériel. En dehors des expéditions par exprès, elles-mêmes limitées, les expéditions partielles n'étaient admises que si un groupe d'expéditeurs parvenait à constituer la charge d'un wagon.

C'est en appliquant cette dernière mesure qu'il fut possible d'organiser, dès le 20 février dernier, un train journalier de messageries pour le transport entre Bruxelles et Paris, des expéditions et colis à grande vitesse, et que fut également organisé le transport des marchandises de groupage entre Paris et Anvers, Gand et Liège.

A la date du 25 février, les transports de toute nature furent admis sous réserve d'utiliser le tonnage complet des wagons mis à disposition ou de payer la taxe pour ce tonnage. Les expéditions partielles étaient acceptées également, mais toujours sous la condition qu'un groupe d'expéditeurs s'entendit pour constituer la charge complète d'un wagon. Les envois par exprès ou du service accéléré, par wagon complet chargé par un seul expéditeur, devaient payer au minimum pour la moitié du tonnage du wagon utilisé.

Peu à peu les moyens de transport continuant à s'améliorer, des facilités

plus grandes furent accordées au public; des ententes s'établirent avec les administrations étrangères pour la reprise du trafic international en grande et petite vitesse avec la France, les Pays-Bas, le grand-duché de Luxembourg, la Lorraine, l'Alsace, la Suisse, l'Italie et finalement avec les pays rhénans occupés.

Le trafic de grande vitesse avec l'Angleterre est rétabli de même que le trafic des colis postaux avec les pays alliés ou neutres.

Fin avril, le tarif applicable au trafic international de transit maritime a été rétabli et les règles de tarification à l'intérieur de la Belgique ont été sensiblement complétées et améliorées : les expéditions de détail sont acceptées pour la totalité du réseau aux prix des tarifs nos 1 et 2 majorés de 40 %, les expéditions par wagons complets sont admises par charges de 5,000 et de 10,000 kilogrammes ou payant pour ces poids par wagon, alors que, précédemment, la grande pénurie de matériel avait obligé l'Administration à exiger l'emploi complet des wagons quel qu'en fut le tonnage mis à disposition des expéditeurs ou le paiement de la taxe pour le tonnage entier.

Ces transports par charge complète sont taxés aux prix des classes générales du tarif petite vitesse d'avant guerre majorés de 40 % d'après leur poids réel avec minimum de 10,000 kilos par wagon. Quand le poids chargé n'atteint pas 10,000 kilos par wagon, les prix fixés pour les chargements par 10 tonnes, majorés de 20 %, sont appliqués d'après le poids réel du chargement avec minimum de 5,000 kilogrammes par wagon sans pouvoir dépasser la taxe pour un chargement de 10 tonnes.

Le minimum de 10,000 et de 5,000 kilos sont respectivement réduits à 6,000 et à 4,000 kilos pour les meubles en wagon, les emballages et en général pour toutes les marchandises encombrantes.

Le minimum de 10,000 kilos est abaissé à 7,500 kilos par wagon pour certains produits, tels que le coke, le bois de mine, le son, les chiffons, etc., dont la densité insuffisante ne permet pas de constituer une charge de 10,000 kilos sur un wagon de 10 tonnes.

En fait, malgré les plus grandes difficultés et avec des moyens fort limités, le service tend de plus en plus vers la marche normale et l'Administration des chemins de fer prend toutes les mesures possibles pour donner satisfaction à la population, au commerce et à l'industrie.

Comité consultatif des tarifs.

Dans les matières touchant à l'industrie et au commerce, il est utile que les fonctionnaires ministériels puissent conférer avec les hommes compétents vivant en relations constantes avec les intérêts qu'il s'agit de régler.

Quelque complets que soient les rapports transmis hiérarchiquement à l'Administration, quelque soin qu'on apporte à leur rédaction, ils ne sont parfois que le reflet lointain, de l'état réel d'une situation.

En ce qui concerne particulièrement les tarifs, ceux-ci exercent une telle influence sur le développement de l'activité économique, qu'il est désirable d'associer à leur élaboration certaines compétences étrangères à l'Administration.

M. le Ministre Renkin a compris l'utilité de cette collaboration et, réalisant une idée qu'il avait défendue dans son rapport au nom de la Section centrale chargée d'examiner le Budget de 1904, il a institué un Comité consultatif des tarifs.

Il est certain que cette réforme fera disparaître bien des idées préconçues et aidera à concilier des intérêts apparaissant parfois comme absolument opposés.

Certaines préventions existent chez nous contre l'Administration des chemins de fer de l'État ; à toute majoration quelconque des tarifs, on attribue trop souvent un mobile fiscal. Et, dès lors, l'opposition revêt un caractère d'acuité qu'il est désirable d'éviter dans la discussion des questions d'ordre purement économique.

Le Comité consultatif de tarifs, composé de personnalités particulièrement compétentes, pourra donner des avis éclairés sur toutes les questions de tarification et des conditions de transport ; ces avis permettront au Gouvernement de statuer en plus complète connaissance de cause.

Une conception plus commerciale des tarifs naîtra vraisemblablement de cette action combinée et constituera un acheminement vers une exploitation plus industrielle de nos voies ferrées.

Tableau comparatif des recettes de

(DÉDUCTION FAITE DES PARTS

MOIS.	VOYAGEURS ET BAGAGES.			MARCHANDISES ET PRODUITS EXTRA (abstraction faite des soldes des décomptes)	
	1913	1914	1919	1913	1914
Janvier	7,739,000 »	7,589,000 »	(¹) 4,589,000 »	19,688,000 »	18,329,000 »
Février	6,473,000 »	6,757,000 »	(¹) 5,311,000 »	18,126,000 »	18,788,000 »
Mars	8,791,000 »	7,699,000 »	(¹) 7,613,000 »	20,127,000 »	20,143,000 »
Trois mois	23,003,000 »	22,045,000 »	(¹) 17,513,000 »	57,941,000 »	57,260,000 »
Avril	7,537,000 »	9,082,000 »	(¹) 10,053,000 »	17,547,000 »	19,032,000 »
Mai	9,504,000 »	9,383,000 »	(²) 11,202,000 »	18,386,000 »	18,787,000 »
Juin	10,323,000 »	9,791,000 »	»	17,975,700 »	18,104,000 »
Six mois	50,367,000 »	50,301,000 »	»	111,849,000 »	113,183,000 »
Juillet	11,874,000 »	»	»	19,155,000 »	»
Août	14,028,000 »	»	»	16,499,000 »	»
Septembre	12,846,000 »	»	»	19,223,000 »	»
Neuf mois	89,115,000 »	»	»	168,726,000 »	»
Octobre	9,165,000 »	»	»	21,373,000 »	»
Novembre	7,757,000 »	»	»	19,493,000 »	»
Décembre	7,785,000 »	»	»	18,573,000 »	»
ANNÉE	113,822,000 »	»	»	288,165,000 »	»

(¹) Recette approximative.(²) Recette évaluée.

N. B. — Ne sont pas comprises en 1919, les recettes relatives aux transports effectués pour compte des autorités militaires, ensuite de réquisitoires, etc.

L'exploitation des Chemins de fer de l'État

ATTRIBUÉES AUX SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES).

ORDINAIRES du matériel.	SOLDE DES DÉCOMPTES DU MATÉRIEL.			ENSEMBLE DES PRODUITS.		
	1913	1914	1919	1913	1914	1919
(¹) 4,814,000 »	- 741,000 »	- 1,746,000 »	»	26,686,000 »	24,172,000 »	(¹) 9,403,000 »
(¹) 6,538,000 »	- 1,008,000 »	- 1,544,000 »	»	23,391,000 »	24,001,000 »	(¹) 11,849,000 »
(¹) 10,328,000 »	- 1,236,000 »	- 796,000 »	»	27,682,000 »	27,046,000 »	(¹) 17,941,000 »
21,680,000 »	- 2,985,000 »	- 4,086,000 »	»	77,959,000 »	75,219,000 »	(¹) 39,193,000 »
(¹) 12,028,000 »	- 704,000 »	- 479,000 »	»	24,380,000 »	27,635,000 »	(¹) 22,081,000 »
(²) 14,370,000 »	- 527,000 »	»	»	27,363,000 »	(¹) 28,170,000 »	(²) 25,572,000 »
»	- 301,000 »	»	»	27,997,000 »	(²) 27,895,000 »	»
»	- 4,517,000 »	»	»	157,699,000 »	(²) 158,919,000 »	»
»	- 370,000 »	»	»	30,659,000 »	»	»
»	- 366,000 »	»	»	32,161,000 »	»	»
»	- 531,000 »	»	»	31,518,000 »	»	»
»	- 5,804,000 »	»	»	252,037,000 »	»	»
»	- 668,000 »	»	»	29,870,000 »	»	»
»	- 892,000 »	»	»	26,358,000 »	»	»
»	- 700,000 »	»	»	25,658,000 »	»	»
»	- 8,064,000 »	»	»	333,923,000 »	»	»

Mouvement hebdomadaire des voyageurs

à { Bruxelles (Nord) : - - - - - } Totaux ———
 { Bruxelles (Midi) : - - - - - }
 { Bruxelles (Q.L.) : - - - - - }

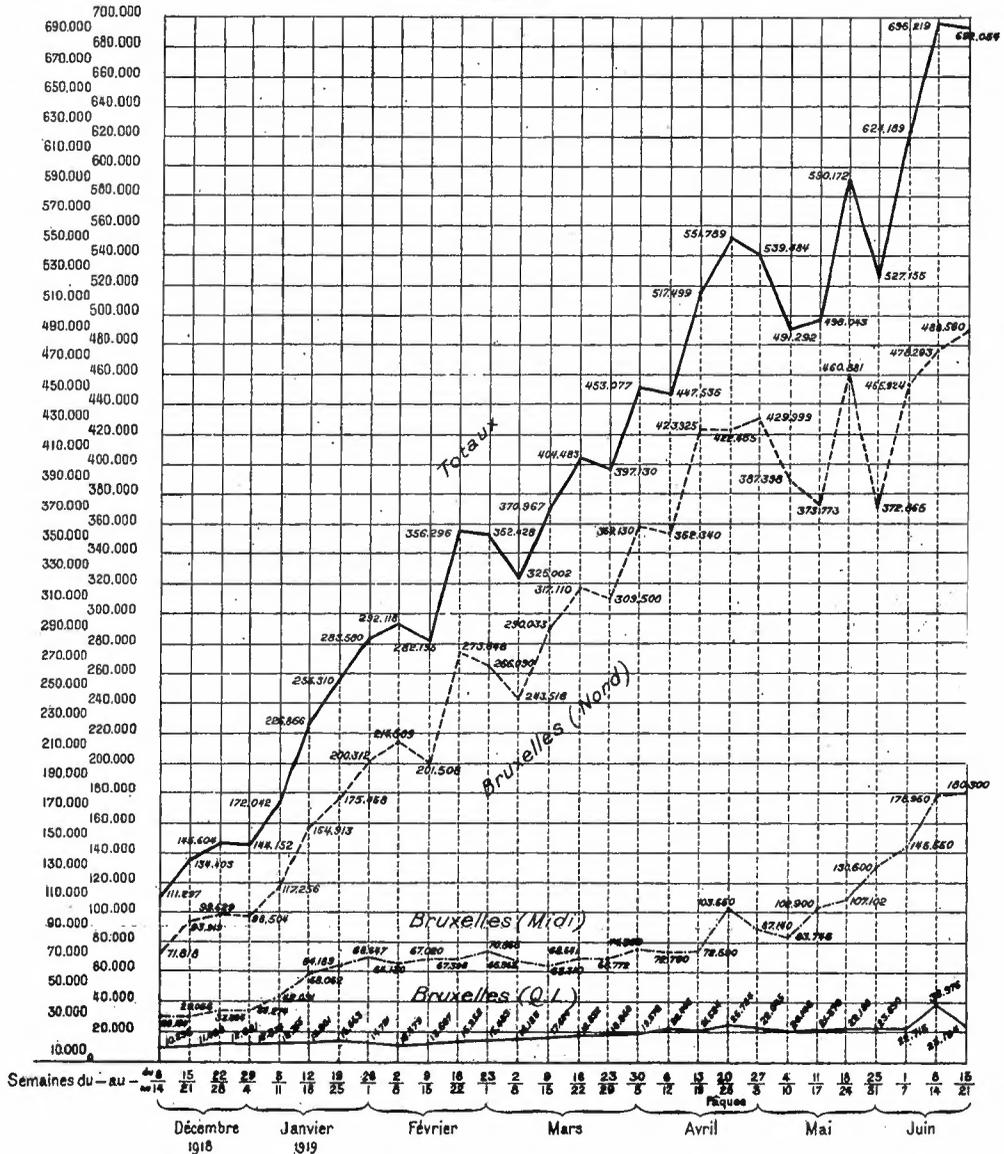
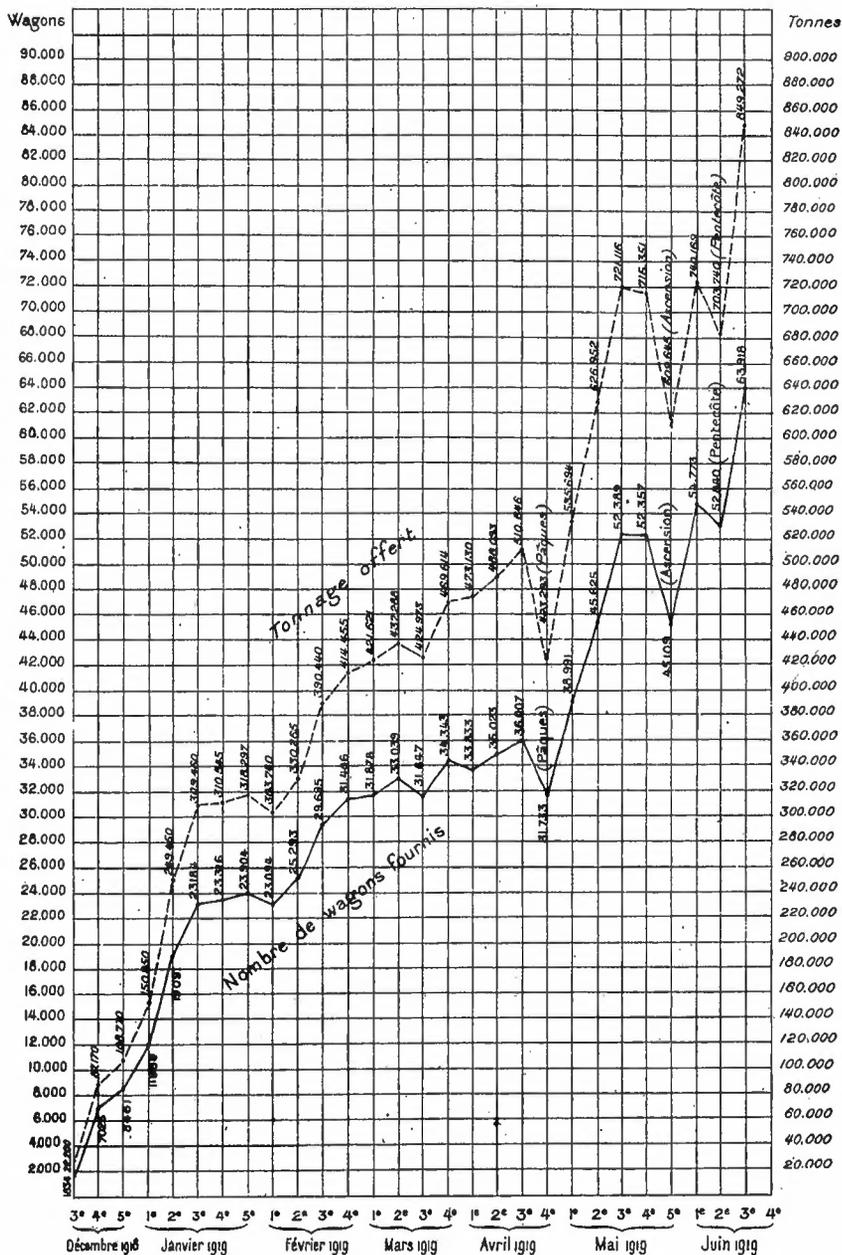


Tableau indiquant le nombre de wagons fournis (tracé —) ainsi que le tonnage global de ces wagons. (tracé ---) 1^{er} Semestre 1919



MARINE MARCHANDE

Coup d'œil rétrospectif.

Par la déclaration de la guerre, tous les problèmes économiques se sont trouvés, du jour au lendemain, modifiés dans leurs données essentielles.

Au point de vue particulier de la marine marchande, il fallut, dès les premiers jours des hostilités et à l'exemple de nos grands Alliés, remplacer l'initiative privée par une intervention directe de l'État.

Déplacement des bâtiments de pêche.

La première manifestation d'autoritarisme officielle fut l'envoi, hors de Belgique, de la flottille des chalutiers à vapeur, bâtiments dont l'utilité navale, apparente avant 1914, était devenue réelle.

Assurance contre les risques de guerre.

L'assurance contre les risques de guerre des navires à vapeur belges et de leur cargaison fut la deuxième étape.

Cette organisation, basée sur les principes de la mutualité, était destinée à permettre à nos bâtiments de mer de naviguer nonobstant le risque de destruction ou de capture par l'ennemi.

Le point de départ, la base, furent un accord avec le Gouvernement britannique aux termes duquel la flottille de commerce belge, trop peu nombreuse pour rester son propre assureur, serait admise à bénéficier, sous la responsabilité et la haute surveillance de notre Gouvernement, de la combinaison d'assurance officielle contre les risques de guerre organisée au profit de la flotte marchande anglaise.

La forme juridique de l'arrangement fut établie par la création au sein de l'Union des armateurs, à Anvers, d'une section de risques de guerre, tandis que l'ensemble de l'organisation fut officiellement approuvée par un arrêté royal ainsi que par un arrêté ministériel du 5 octobre 1914.

L'assurance contre les risques de guerre contribua puissamment à assurer le bon fonctionnement de la marine belge pendant toute la durée des hostilités; l'Association avait pour objet de couvrir les intérêts des armateurs tout en mettant le Trésor à l'abri de charges que la guerre sous-marine aurait rendues exceptionnellement aléatoires et lourdes.

Grâce à un jeu de primes établi avec sagesse et prévoyance, les pertes considérables (62 % environ) de notre flottille navigante furent couvertes,

tandis que les comptes déposés sur le bureau du Parlement anglais donnaient au sujet du résultat final de l'opération, les renseignements approximatifs ci-après :

Government War Risks Insurance Schemes.

Projets d'assurance gouvernementale de guerre.

Preliminary Statement of Results.

Rapport préliminaire concernant les résultats.

(H. M. Stationery Office, Kingsway, London, 1919.)

Coques de vapeurs belges	Boni	£ 210,000	»
Cargaisons de vapeurs belges	id.	900,000	»
Bâtiments belges de pêche (arrangement spécial)	id.	15,500	»
TOTAL.		£ 1,125,500	»

La création de l'Association du Gouvernement belge pour l'assurance contre les risques de guerre (*The Belgian Government War Risks Association*) a donc été, pour notre marine, une œuvre de salut, et pour nos transports nationaux, ainsi que pour nos transports militaires et de ravitaillement civil, une condition précieuse de garantie en même temps qu'une source de bénéfices pour les armateurs qui ont, par ce moyen, été dédommagés convenablement de leurs pertes, enfin, pour le Trésor belge, à qui doit aller le bénéfice des profits réalisés, une rentrée de fonds appréciable.

L'entreprise constitue, en outre, une leçon de choses donnée par l'Administration de la marine au commerçant en ce qui concerne les possibilités, les chances de succès d'une assurance maritime bien organisée. Ce détail ne doit pas être perdu de vue dans l'avenir.

Offices de Londres, du Havre et de Calais.

Après l'évacuation d'Ostende, le siège de la Direction générale de la marine fut établi au Havre avec une filiale à Calais et une direction à Londres.

Vente de navires.

Le deuxième acte d'autorité en matière de gestion officielle maritime fut l'interdiction de vendre les navires belges à des étrangers, sans autorisation préalable du pouvoir.

L'arrêté royal fixant cette question — importante pour nos transports nationaux mis en péril par l'attrait qu'exerçait sur l'armateur l'augmentation du prix des navires — est daté du 25 février 1915. La mesure précède d'un mois environ les mesures prises dans cet ordre d'idées en Grande-Bretagne.

Hypothèques maritimes.

Peu après, dans le but d'encourager l'achat de bâtiments de mer par des Belges, une conservation des hypothèques maritimes fut annexée au Bureau de la marine à Londres, par arrêté royal du 12 avril 1915.

Caisse de secours.

Les préoccupations causées par les difficultés d'administration officielle de notre marine ne pouvaient faire perdre de vue les intérêts des vaillants marins qui, nonobstant l'augmentation incessante des dangers de la mer, demeuraient courageusement à leur poste : un arrêté royal du 20 mai 1915 apporta aux statuts de la Caisse de secours et d'assistance des marins naviguant sous pavillon belge des modifications plus adéquates aux mérites de nos navigateurs ou de leurs ayants droit. Les pensions des victimes de la guerre, de leurs veuves, de leurs orphelins furent doublées; trois offices, Londres, le Havre et Flessingue procèdent au paiement des indemnités.

Achat de navires de prise.

Les arrêtés-loi du 20 mai 1915 et du 14 janvier 1916 firent bénéficier nos compatriotes, au même titre que les sujets français, du droit d'enchère sur des navires ennemis déclarés de bonne prise par les tribunaux de la Grande-Bretagne.

Pour atteindre ce résultat avantageux pour le développement de notre marine, l'État belge accepta de se porter garant à l'égard du Trésor britannique de la partie du prix de vente favorisée de crédit.

Bureaux du fret.

A ce moment une disposition importante fut prise sur la proposition de l'Administration de la marine, soit la création du Bureau du fret.

L'idée première de la fondation d'un organisme central pour l'affrètement des navires nécessaires aux besoins de la défense nationale avait vu le jour à Anvers au moment de l'envahissement de notre pays par les armées allemandes.

Dès bases flottantes, bientôt abandonnées à cause des événements, furent créées pour l'armée en retraite, à Ostende et à Zeebrugge; une flottille d'environ trente vapeurs belges et étrangers fut groupée et c'est à bord de ces bâtiments, constitués en une flottille de magasins flottants, que les approvisionnements de l'armée belge furent mis en sécurité à Calais d'abord et ensuite au Havre.

La dislocation des magasins flottants eut lieu en avril 1915; elle eut

pour corrolaire une concentration nouvelle organisée par l'Administration de la marine pour compte des Départements de la Guerre, des Colonies, des Travaux publics et de l'Intérieur.

En l'absence d'une loi sur la réquisition des navires, — lacune qui fut comblée plus tard, — la flottille du Bureau du fret fut constituée : pour les navires belges, suite à un accord à l'amiable conclu avec l'Union des armateurs, dont le siège était à Londres, pour les navires étrangers par voie d'affrètement à temps ou au voyage.

L'accord primitif avec nos armateurs était basé sur la mise à la disposition de l'État, pour ses transports, de 20 % du tonnage belge disponible, c'est-à-dire en exploitation normale; les conditions d'affrètement devaient être celles que l'Amirauté britannique imposait à cette époque aux vapeurs anglais réquisitionnés.

Une mutuelle, destinée à régulariser équitablement le poids de la charge de réquisition, fut fondée au sein de l'Union des armateurs sous la surveillance de l'Administration.

Créé sur ces bases, le service du fret qui comprenait un bureau au Havre, un bureau à Londres, une agence à Calais et dans d'autres ports, fonctionna à l'entière satisfaction des Départements intéressés; il n'est pas inutile de dire que le Département correspondant, établi en Grande-Bretagne, exprima à diverses reprises sa haute appréciation au sujet de la régularité et de l'économie du service belge. Cette impression favorable exerça une influence heureuse chaque fois que la pénurie du tonnage mit le service belge du fret dans la nécessité de faire appel au concours de navires réquisitionnés anglais.

Un échange de bons offices s'était du reste établi à ce sujet, la Belgique prêtant à l'Angleterre les navires dont le modèle n'était pas approprié à ses besoins immédiats, tandis que la Grande-Bretagne nous cédait, en échange, des navires adaptés aux nécessités de notre service de transports.

Le relevé des lignes régulières exploitées par le Bureau du fret de la marine s'établit approximativement comme suit :

	Une ligne régulière Londres-Calais;
Id.	Londres-Havre;
Id.	Cardiff-Calais;
Id.	New-York vers la France;
Id.	Golfe du Mexique vers la France;
Id.	Havre vers l'Espagne et le Portugal.

Les dépenses effectuées par les Bureaux du fret pendant la guerre dépassent 120 millions de francs; le bénéfice de l'exploitation pour les deux premiers exercices commerciaux seulement ⁽¹⁾ s'élève à une cinquantaine

(1) Les calculs n'ont pas été établis pour les exercices ultérieurs.

de millions de francs sur la base de ce que nos transports nationaux auraient coûté aux taux des frets du marché libre, taux appliqués avant l'intervention du Département de la Marine.

A la date du 1^{er} juillet 1917, les principales matières transportées étaient :

Bois	170,000 m ³ (37,000 tx).
Avoines	112,000 tonnes.
Combustible	126,000 id.
Marchandises générales . .	164,000 id.

Le total de toutes les cargaisons délivrées durant la période active de guerre représente 670,500 tonnes poids, plus 10,000 chevaux.

De toute la flottille qui a été utilisée pour ces transports, huit navires ont été détruits par l'ennemi, deux bâtiments ont été perdus par fortune de mer.

Formation de personnel marin.

L'interruption dans la formation de gradés marins présentait dans l'entre-temps une situation plus défavorable pour nos transports, que l'assurance contre les risques de guerre limitait le choix des armateurs aux capitaines de nationalité belge ou anglaise, tandis que les appels sous les drapeaux avaient été entendus par nos navigateurs avec le patriotisme ardent et empressé qui les caractérise.

C'est pourquoi le Ministre de la Marine belge fut amené à conclure avec le Ministère du Commerce anglais, un arrangement au terme duquel un examen de premier lieutenant ou de capitaine au long cours subi avec succès devant le jury anglais, à Londres, suivant le programme anglais, donnerait droit à la collation d'un brevet belge du grade.

Vingt et un diplômes d'officier de marine belge furent, par ce moyen, conférés pendant la guerre.

Temps de mer des marins.

Un autre arrêté royal, signé le 1^{er} juillet 1916, accorda aux aspirants officiers des facilités au sujet du temps de navigation, adapté aux circonstances.

Nos héros marins.

Le dénombrement approximatif des marins tués en mer, naviguant sur des navires belges, victimes du devoir professionnel, s'élève à environ 300, dont 125 marins belges. Un grand nombre de gens d'équipage ont été blessés.

L'héroïsme de nos paisibles équipages fut à la hauteur de l'héroïsme de nos soldats, avec la différence que dans le cas du navigateur isolé en mer au

moment d'attaques cruellement implacables, bien des actes de courage et d'abnégation magnifiques ne pourront jamais être révélés.

Lorsque le caractère intensif de la guerre sous-marine établit la nécessité de trouver du tonnage à tout prix, notamment pour le ravitaillement de nos populations, les marins belges n'hésitèrent pas à tenter l'héroïque aventure de faire sortir de la Baltique, en défiance du blocus allemand, un petit groupe de navires belges réfugiés dans les ports scandinaves.

La rançon de l'entreprise fut la disparition corps et biens du vapeur *Nervier* ; des vagues renseignements recueillis, il fallut conclure que l'ennemi attaqua le navire, y mit le feu et détruisit l'équipage.

Dans d'autres cas, le capitaine du navire belge armé de canons, vaillamment assisté de ses officiers et de ses marins, courut non seulement les plus grands risques pour sauver le navire et sa cargaison, mais obéissant au devoir qui lui commandait, dans l'intérêt de la communauté, de chercher à détruire le pirate, courut sus à l'agresseur insouciant des terribles conséquences de son acte.

Le courage en face de l'ennemi quand on peut lutter à armes égales est admirable, mais combien plus encore dans le cas d'un navire de commerce comparativement désarmé, en plein Océan, privé de toute chance d'assistance ou même de salut. N'oublions jamais ce que nous devons aux héros marins qui se sont fidèlement, modestement sacrifiés dans l'intérêt de la défense nationale, dans l'intérêt des femmes et enfants restés au pays et qui avaient faim. La lâcheté ou l'élémentaire prudence de leur part eut pu entraîner des conséquences graves ; ils l'ont compris nonobstant la préoccupation de l'ennemi de provoquer chez eux de la faiblesse par l'application cruellement sournoise du terrorisme, de l'assassinat par les sous-marins, non seulement pendant le combat, mais après la destruction du navire et la fuite dans de fragiles embarcations déjà exposées à être englouties par la mer.

Ces manifestations d'héroïsme n'ont pas échappé à l'attention des autorités de la marine qui ont distribué jusqu'à ce jour à des marins belges :

- 10 croix de chevalier de l'Ordre de Léopold ;
- 28 croix de chevalier de l'Ordre de la Couronne ;
- 10 croix de l'Ordre de Léopold II.

Un arrêté royal du 19 novembre 1918 a créé une récompense spéciale : « décoration maritime de guerre », dans le but d'apporter à nos vaillants équipages un témoignage officiel de la reconnaissance de la Patrie.

Réquisition maritime.

Cette mesure fut prise dans le but de régler la question très importante de la prestation de services maritimes. La hausse dans les frets, la recrudescence et le caractère implacable de la guerre sous-marine, la pression

exercée sur la Belgique par les pays alliés dont les marines étaient débordées, enfin, l'impérieuse nécessité de préserver la population restée en Belgique occupée du danger de famine, mirent l'Administration dans la nécessité de revenir sur les accords conclus antérieurement avec les armateurs.

Discipline.

Les arrêtés sur la réquisition du navire furent complétés le 12 août 1917 par des mesures relatives à la discipline des équipages : le tribunal de Furnes fut déclaré compétent pour connaître des délits commis à bord des navires belges.

Dans l'intervalle, l'Administration de la marine prêta son attention à une série de questions d'intérêt pour notre commerce maritime.

Citons dans cet ordre d'idées :

- 1° L'institution d'une Cour des prises;
- 2° Le recrutement de personnel, service militaire des marins;
- 3° La défense des intérêts des propriétaires de navires belges saisis en Allemagne, en mer Noire ou bloqués dans des ports neutres;
- 4° La construction en pays alliés, de navires pour compte belge;
- 5° Le sort des participations ennemies dans nos armements;
- 6° L'organisation du service des licences;
- 7° L'institution de récompenses pour les marins belges ayant posé des actes de bravoure en face de l'ennemi et l'octroi d'ordres nationaux.

Ce dernier point était le corollaire de l'armement des vapeurs belges au moyen de canons, de fusils, l'installation d'appareils susceptibles de produire des rideaux de fumée, enfin l'initiation des capitaines et officiers aux mesures défensives contre les attaques de sous-marins ennemis.

L'exécution de ces mesures fut rapidement généralisée avec la collaboration des autorités militaires belges et de l'Amirauté britannique.

Il en fut de même du camouflage de notre flottille qui fut effectué avec l'aide des autorités navales anglaises.

Commission consultative.

Malgré les préoccupations constantes souvent angoissantes, résultant de ses lourdes responsabilités, l'Autorité supérieure de la marine ne perdit pas un seul instant de vue les importants problèmes économiques maritimes nés de la guerre.

Comme suite aux travaux du Conseil supérieur de la marine, qui, avant les hostilités, veillait avec sollicitude sur notre développement maritime, M le Ministre institua en 1913, à Londres, la *Commission consultative de la marine*, composée de personnalités marquantes du monde maritime officiel et privé.

Au commencement de 1916, la Commission remit à l'Autorité supérieure son rapport qui traite à la fois de l'avenir de notre commerce maritime métropolitain, de celui de la marine coloniale et de la pêche maritime.

Les travaux de cette Commission ont porté des fruits, notamment en documentant l'enquête économique instituée par le Gouvernement sous la direction de feu M. Waxweiler et, plus tard, la Conférence de Paris.

Commissariat maritime.

Dans l'intérêt de la police des équipages, il fut reconnu désirable d'organiser en dehors de la Belgique le fonctionnement des Commissariats maritimes pendant la guerre. Le Commissariat central fut établi à Londres avec juridiction sur toute la côte est et sud d'Angleterre.

Le titulaire du poste fut pourvu d'une nomination consulaire et chargé, en plus, de ses fonctions ordinaires, d'appliquer les lois militaires aux gens de mer, d'assurer le recrutement d'équipages belges et, de tenir, en collaboration avec les autorités britanniques, nos statistiques maritimes.

Un office de la Caisse de secours et de prévoyance des marins de commerce faisait partie de ce Bureau.

Le Commissariat maritime d'Ostendes, spécialement compétent en matière de pêche maritime, fut établi à Milfordhaven avec juridiction sur la côte ouest d'Angleterre et spécialement sur les ports de pêche de Milford, Swansea et Fleetwood.

Le titulaire de ce poste était en même temps chancelier de consulat.

Enfin, à Calais et à Dieppe furent installés des Commissariats maritimes belges avec juridiction sur les ports français de la Manche et de l'Océan.

Marine marchande.

L'AVENIR.

Une des conclusions à tirer de l'examen rétrospectif qui précède est que, à un moment donné, l'existence d'un pays peut dépendre de sa marine marchande. Il n'est point douteux que sans notre flotte, ou plus exactement à défaut de notre flottille de commerce, nos transports nationaux militaires et civils, le ravitaillement de la Belgique occupée eussent été gravement compromis.

A ce point de vue, la guerre a apporté un enseignement qu'il serait dangereux de négliger; elle a montré qu'en temps de crise, un pays ne doit compter que sur ses propres ressources tant pour ses navires que pour sa batellerie.

Au moment de la déclaration de guerre, la flotte marchande belge était

composée de 125 unités dont 117 seulement étaient aptes à prendre la mer.

Pendant la période 1915-1917 :

117 navires ont navigué effectivement;

31 id. ont été dénationalisés;

39 id. ont été détruits par faits de guerre;

4 id. ont été perdus par fortune de mer.

Le tonnage global de notre flotte était de 336,191 tonnes brut à la date du 1^{er} août 1914; le total du tonnage perdu ou dénationalisé s'élevait le 1^{er} octobre 1918 à 206,146 tonnes brut.

A la veille de la guerre, la Belgique donnait l'impression d'une grande prospérité. Son commerce international avait plus que doublé depuis 1900; ses produits étaient exportés en quantités énormes vers les régions les plus lointaines; de nombreuses entreprises étaient créées à l'étranger, enfin, outre son empire colonial, le pays disposait d'un port de premier ordre et d'un commerce de transit que tous les ports du Nord lui enviaient.

Malgré tous ces facteurs favorables, la marine belge était restée une quantité négligeable : sa part dans le trafic mondial était, en 1914, de moins de sept dixièmes pour cent.

Alors qu'en 1912 le pavillon allemand détenait 56 % du trafic de ses ports, la part des navires belges dans les ports belges n'était que de 7 %, soit la moins favorisée de toutes les marines du monde.

Notre marine était donc bien une quantité négligeable, si bien que, voyant ce contraste, l'observateur superficiel ou incompetent était en droit de se demander si une flotte marchande n'était pas un luxe, si la création d'armements nationaux ne répondait pas à de la sentimentalité plutôt qu'à des nécessités.

Ne fallait-il pas, disait-on, conclure de l'incapacité apparente qu'avait à se créer la marine marchande, que l'organisme ne répondait point à un besoin urgent et cela d'autant plus que son absence ne paraissait pas entraver l'essor commercial du pays. En réalité, il en est tout autrement; avant la guerre, la Belgique abandonnait à l'étranger les deux tiers des bénéfices auxquels donne lieu l'industrie : tout commerce, en effet, est la source d'un triple profit :

1° Le profit réalisé par le fabricant;

2° Celui réalisé par le revendeur;

3° Celui qu'acquiert l'entrepreneur de transports.

Ce dernier bénéfice était, jusqu'en 1914, entre les mains des étrangers et subsidiairement une part importante de notre commerce avait échappé à nos nationaux. Avec la complicité du transporteur, quantité d'articles belges achetés moyennant un faible bénéfice pour nos fabricants étaient revendus sous l'étiquette étrangère avec de gros profits, dans les pays d'outre-mer.

La guerre a apporté depuis lors son enseignement; personne ne contestera

plus que notre pays, sorti victorieux de la lutte par les armes, va jouer son sort, une seconde fois, sur le terrain économique; la décision finale dépendra, en majeure partie, des mesures qui auront été prises aujourd'hui.

Il y a, en ce moment, au point de vue maritime, une place à prendre pour la Belgique. L'instant est venu pour elle de faire l'effort initial pour se libérer définitivement de son assujettissement à l'Allemagne, pour réserver à son pavillon une place adéquate aux besoins de son important trafic. Cette place s'ouvrira tout particulièrement à Anvers où les lignes régulières organisées par nos ennemis absorbaient une large part de l'activité.

La Belgique dispose au surplus d'un commerce spécial considérable et plus particulièrement d'une exportation propre qui lui donne des garanties exceptionnelles de prospérité.

Nous devons donc profiter du recul en matière maritime qu'a causé aux pays centraux leur défaite. Au point de vue maritime, nous devons tirer le profit le plus large de la particularité que la Belgique, grâce à l'héroïsme de ses armées métropolitaine et coloniale, a cessé d'être inconnue dans les pays d'outre-mer et a pris une place privilégiée au soleil.

Certes, ses forces ne lui permettront pas de prendre d'emblée un des premiers rangs parmi les nations maritimes, mais elle n'en doit pas moins, avec cette décision, cette audace dont elle a su faire preuve en d'autres domaines, mettre en œuvre toutes les ressources de son activité, de sa perspicacité, de son intelligence pour aller aussi loin que possible dans cette voie.

L'occasion est unique. Les coalitions commerciales sont dissoutes, les lignes allemandes ont perdu leurs navires, leurs capitaux sont irrémédiablement et pour longtemps compromis, leurs contrats sont rompus.

Leurs services sont suspendus; s'ils cherchaient à les reprendre, ils se heurteraient dans tous les pays à des hostilités irréductibles, nos firmes maritimes sont devenues libres de tout engagement envers les firmes ennemies.

Nos chargeurs, nos réceptionnaires ont repris le libre choix de leurs transporteurs.

Les syndicats, où nos ennemis exerçaient une influence prépondérante au point de vue du trafic continental, devront faire trêve à la lutte contre les tentatives nationales; les participants alliés accueilleront avec empressement les armateurs belges, intermédiaires autorisés pour écarter définitivement l'influence allemande. Notre armateur, du reste, saura s'imposer, exercer une influence essentielle à l'accroissement de son prestige économique. Ce jour-là la Belgique saura jouer un rôle digne d'elle, un rôle de nation désormais agissante et dont les effets seront décisifs.

Indépendamment de ces considérations générales, les directives suivantes sont à prendre en sérieuse considération :

1° Le développement de la marine belge doit être l'œuvre de spécialistes de nationalité rigoureusement belge;

2° Le Pouvoir devra obtenir l'appui actif des Gouvernements alliés en faveur des nouvelles lignes régulières belges :

- a) Pour la répartition des grands contrats de transports;
- b) Pour la conclusion de conventions syndicales;

3° Les titres coloniaux de la Belgique à une participation dans le trafic maritime de l'Afrique orientale et occidentale devront être reconnus.

Moyennant la prise en considération par le Pouvoir de ces directives générales et le souci constant de mettre l'armement sur un pied d'égalité avec les autres industries, l'armateur belge sera en situation de tirer le plus grand profit des éléments extrêmement favorables dont il dispose et dont les principaux sont :

- 1° Les capitaux qui existent en abondance;
- 2° Les matières à transporter qu'il y a moyen de réunir en quantité suffisante;
- 3° La densité remarquable de la population qui facilite la main-d'œuvre à terre et à bord.

Ce dernier point est intéressant à la fois pour l'État et pour l'armateur à cause de l'impérieuse nécessité pour le pays de disposer d'une flotte marchande nettement belge : les équipages pour la plus grande part et les états-majors pour la totalité doivent être de notre nationalité.

À ce point de vue spécial, la Belgique disposait avant la guerre de sources de formation de personnel marin qui se complétaient de manière satisfaisante.

6 ans à 12 ans : OEuvre royale de l'*Ibis* (privée).

12 ans à 16 ans : École des mousses de l'État.

16 ans à 20 ans : Navire-école (privé).

École de navigation.

L'œuvre royale de l'*Ibis* n'a pas cessé de fonctionner pendant la guerre.

L'école des mousses de l'État est en voie de reconstitution et de réorganisation ; l'existence de nombreux orphelins de la guerre vient s'ajouter aux besoins en matière d'équipage pour rendre cette institution digne de toute la sollicitude du Gouvernement.

L'œuvre du Navire-École s'applique avec la plus louable activité à reprendre son rôle de formation d'officiers de marine. Le navire-école *L'Avenir* a échappé, grâce à la clairvoyante prudence de ses dirigeants, aux dangers de la guerre.

Écoutant l'appel des armateurs, le navire-stationnaire *Comte de Smet de Nayer* est aujourd'hui déjà en pleine activité ; 70 cadets se préparent sous la direction des professeurs de l'École de navigation d'Anvers et de répétiteurs expérimentés à embarquer à bord de l'*Avenir* qui est en route d'un port de Californie vers Anvers avec ordre de brûler les étapes.

Enfin nos écoles de navigation de l'État dont la réorganisation était annoncée dans le rapport sur le Budget présenté à la Chambre le 10 mars 1914, sont aujourd'hui en plein fonctionnement au point que le nombre des aspirants officiers dépasse la centaine.

Ces chiffres sont de bon augure, nous les soulignons avec satisfaction, de même que l'initiative prise par l'Administration de la marine d'organiser à bord de l'ancien garde-pêche *Ville d'Anvers*, une école d'application pour machinistes et mécaniciens dont les éléments ont été triés parmi des sujets de choix sortis de nos écoles industrielles.

Il reste à formuler le vœu de voir les autorités compétentes attacher à la question du personnel technique dirigeant et aux chantiers de construction l'importance que ces questions appellent. S'il est vrai que le soin de développer l'industrie de la construction navale incombe à l'initiative privée, l'intervention de l'État est indispensable, notamment, comme dit ci-dessus, pour la création des institutions d'État et l'action gouvernementale reconnues indispensables pour provoquer dans le pays un mouvement favorable à la création de chantiers de construction.

Il est regrettable d'avoir à constater que, jusqu'en 1914, la Belgique était en matière de construction navale, comme en matière de marine marchande, un des derniers pays maritimes du monde.

Si l'on représente par 100 le nombre de chantiers pour navires de haute mer en Angleterre, les États-Unis en possèdent comparativement 18, l'Allemagne 15, la France 12, la Hollande 11, la Belgique 5, dont pas un seul sur le littoral.

Ce dernier chiffre est d'autant plus décevant qu'Anvers à lui seul reçoit chaque année dans son port, des millions de navires de mer, dont les travaux d'entretien et de réparation représentent un chiffre énorme. Le fait du reste n'a pas manqué de contribuer aux objections qu'avaient certains armements à prendre les ports belges comme tête de ligne.

Et cependant, que d'avantages notre pays ne tirerait-il pas d'une industrie qui intéresse à peu près toutes les branches de l'activité humaine, ses matériaux et ses moyens d'action? La métallurgie, la sidérurgie, les ateliers de construction de machines, le commerce du bois, les objets de luxe, les instruments de précision, toutes ces manifestations de notre labour journalier entre pour une part plus ou moins large dans la construction du navire.

Pourquoi continuer à abandonner à d'autres une semblable source de profits, alors que l'Escaut semble avoir été creusé par la nature dans ce but, cependant que le lit de la Clyde a nécessité pour cet usage des travaux d'adaptation que l'on peut évaluer à des millions de livres sterling.

Tout comme pour le développement de la marine marchande, l'instant est absolument propice pour aborder la construction des navires, car il serait inconséquent au moment de nous engager dans la constitution d'armements, d'abandonner les avantages que nous vaudrait la construction de

leur outillage. Au surplus, il est utile de signaler les nouvelles carrières que les chantiers ouvriraient à notre jeunesse et le grand nombre de bras que ces établissements occuperaient.

De belles et grandes perspectives s'ouvrent pour elle. C'est à elle à s'y lancer, en portant au loin le nom glorieux de la Belgique.

Réorganisation des services de la Marine.

Au lendemain de l'armistice, l'Administration de la Marine a trouvé les divers ports du littoral dans un état lamentable. Les installations maritimes, quand elles n'étaient pas complètement détruites, étaient sérieusement endommagées. Partout les voies d'accès d'eau fortement envasées, d'ailleurs, étaient embouteillées par de nombreuses épaves. Les phares, feux, bouées, appareils de signalisation, tout était détruit. C'est dans de telles conditions que l'Administration a dû réorganiser ses services.

Les paquebots de l'État ne pouvaient entrer à Ostende et le *Salvage Service* britannique entreprit tout de suite les travaux de dégagement du port. D'autre part, notre Gouvernement entama sans délai des pourparlers avec l'Amirauté anglaise pour que deux des malles, qui avaient été mises temporairement à sa disposition, lui fussent rendues.

Grâce à l'activité déployée de part et d'autre, le service des paquebots put être rétabli le 18 janvier et c'est la malle à turbines *Ville de Liège* qui effectua la première traversée entre Douvres et Ostende; son sister-ship, le *Stad Antwerpen*, accomplit son premier voyage entre ces ports le 25 du même mois. Comme des obstacles fort gênants continuaient à obstruer partiellement le port d'Ostende, on ne put assurer, pendant plusieurs mois, qu'un service irrégulier, étant donné que les navires ne pouvaient entrer au port ou en sortir qu'aux environs de la mer haute. Cette situation défavorable vient heureusement de prendre fin et, depuis le 15 juin, le service a pu être repris à des heures fixes, ce qui a permis de rétablir des relations internationales rapides via Ostende-Douvres, entre l'Angleterre, d'une part, la Belgique, l'Allemagne occupée et le Luxembourg, d'autre part.

Nonobstant les grosses difficultés de la première heure, l'Administration de la Marine a transporté par ses paquebots, du 18 janvier au 31 mai 1919, un total de 45,365 voyageurs qui, en grande partie, étaient des Belges rapatriés. Pendant les cinq premiers mois de 1914, les trois services journaliers, dans chaque sens, accusaient un mouvement général de 52,868 passagers.

L'Administration de la Marine compte pouvoir organiser prochainement un deuxième service journalier entre Ostende et Douvres, d'où nouvelles facilités pour les voyageurs anglo-continentaux et amélioration notable dans le transport des courriers postaux.

Pêche maritime.

A la fin des hostilités, les pêcheurs belges étaient presque tous à l'étranger. Leurs bateaux et engins de pêche étaient hors du pays. L'entrée de nos ports côtiers était impraticable, l'accès n'en a été possible que tout récemment.

De nombreux pêcheurs belges exerçant en France et en Angleterre y gagnaient largement leur vie. Le Gouvernement a fait de grands efforts pour les décider à ramener leur industrie en Belgique.

Une partie du matériel de pêche délaissé par les propriétaires en Angleterre ou en Hollande et qui menaçait d'être mis hors d'usage au moment du rapatriement, a été visité et entretenu par les soins de l'Administration de la Marine qui, en dehors de ses services centraux du Havre, entretenait des agences en Angleterre et Hollande et dans divers ports français. Des sommes importantes ont été affectées à titre de prêt à l'exécution de travaux conservatoires aux chaloupes dont les propriétaires étaient introuvables ou dénués de ressources.

Le déblaiement des ports effectué par l'Amirauté britannique, permet aujourd'hui le retour des grandes chaloupes. Quant aux chalutiers à propulsion mécanique, leurs armateurs ont obtenu, sur les instances de l'Administration de la Marine, que les transports rapides vers l'intérieur du pays soient assurés par des « trains de marée » comme avant la guerre.

La question de leur approvisionnement en charbon a également été résolue, d'accord avec le Département de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement.

Par l'intermédiaire de son représentant à Londres, la Marine a fait de nombreuses démarches au *Board of Fisheries* et au *Ministry of Shipping* pour obtenir dès le début tous les approvisionnements nécessaires à nos chalutiers ainsi que l'autorisation d'achat de chalutiers anglais par des Belges.

Actuellement encore elle négocie en ce qui concerne l'attribution à la Belgique d'une partie de la flotte de pêche allemande.

École de navigation.

La question de la formation d'officiers et mécaniciens de marine nationaux, si importante pour l'avenir de notre Marine marchande, est une de celle dont l'Administration a pu s'occuper sans attendre la remise en état de nos ports et la reprise du trafic maritime.

En 1914, lorsque la guerre éclata, les écoles de navigation étaient sur le point d'être mises sous un nouveau régime.

Dès la rentrée au pays, les cours furent organisés dans les bâtiments presque en ruine à Ostende, et le nouveau local de l'École d'Anvers fut approprié en grande hâte; les cours s'y donnent régulièrement depuis plusieurs mois, ils sont suivis de quatre-vingt-dix élèves.

Une session extraordinaire d'examen a déjà pu être organisée en janvier, une nouvelle session aura lieu en juillet.

Pour tenir compte des exigences de l'heure, l'Administration a pris des mesures transitoires qui facilitent l'accès de la carrière d'officier à ceux qui s'étaient préparés sous l'ancien régime et qui ont servi sous les drapeaux ou continué à naviguer pendant la guerre.

Il ne suffisait pas de rétablir l'enseignement nautique, il fallait lui donner une énergique impulsion afin de fournir dans le plus bref délai possible, à notre marine, de nombreux officiers subalternes.

Des dispositions ont été prises à cet effet par le Département et le Conseil d'administration du navire-école; un programme de réorganisation provisoire a été arrêté de commun accord, son exécution a commencé, il permettra d'ici à un an de préparer soixante-dix jeunes gens par des cours théoriques et une campagne pratique sur l'*Avenir*.

Pour les officiers des machines, à côté des cours donnés dans les deux Écoles de navigation, l'Administration de la marine a décidé de faciliter l'accès de la carrière de mécanicien de marine, à des techniciens diplômés des Écoles industrielles de l'intérieur du pays, en les admettant par groupe d'une trentaine à faire un stage de perfectionnement sous la direction du personnel technique de la marine de l'État, à bord du garde-pêche *Ville d'Anvers* qui va appareiller d'ici à quelques jours.

Ateliers de la Marine à Ostende.

Tous les bâtiments de la marine sur la rive Est du port d'Ostende ont été trouvés dans un état déplorable. Dès l'armistice, le service des constructions maritimes s'est occupé très activement de la reconstruction et de la réparation des ateliers et de la récupération ou de l'achat de l'outillage nécessaire. Toute cette reconstitution est en bonne voie; certaines divisions des ateliers ont déjà repris leur activité d'avant-guerre, les autres pourront le faire au fur et à mesure que les bâtiments seront restaurés et que les machines-outils arriveront.

Pilotage.

Le service du pilotage est réorganisé dans les divers ports du littoral. Au cours du mois de mai, 24 navires sont entrés à Ostende, 2 à Nieuport, 5 à Zeebrugge. En 1914, ces chiffres s'élevaient respectivement à 58, 17 et 94.

Par suite des champs de mines, le pilotage des navires dans les bouches de l'Escaut ne peut se faire, depuis l'armistice, au moyen de bateaux à voiles, ainsi que cela se pratiquait avant la guerre.

Or, alors que l'Administration belge ne disposait d'aucun bateau-pilote à vapeur, il suffisait au Gouvernement néerlandais de retirer quelques unités de son service de pilotage sur Rotterdam qui, depuis longtemps, se fait au moyen de navires à propulsion mécanique. Nous étions donc placés dans une situation évidente d'infériorité vis-à-vis de nos concurrents qui, au début, assuraient naturellement le pilotage de la majorité des navires. Cette situation, heureusement, n'a été que de courte durée, l'Administration, non sans peine, il est vrai, réussit à louer deux remorqueurs en Hollande qui lui permirent, avec l'aide du grand remorqueur d'Ostende, de soutenir victorieusement la concurrence contre l'Administration néerlandaise. A l'heure actuelle, plus de 70 % des navires destinés pour Anvers et Gand sont conduits par des agents brevetés belges, tant à l'entrée des bouches de l'Escaut que sur le parcours même du fleuve. Ce résultat peut être considéré comme très satisfaisant.

Les propriétaires des remorqueurs hollandais ayant dénoncé le contrat avec le Gouvernement belge, l'Administration a sollicité et obtenu de la Commission de récupération trois chalutiers allemands dont un est actuellement approprié aux nécessités du service de pilotage ; les travaux de transformation des autres sont poussés activement et ces unités pourront bientôt être rendues à leur nouvelle destination. En outre, nous avons affrété, avec option d'achat, deux remorqueurs anglais, munis de la télégraphie sans fil, ils sont actuellement à Flessingue où, après les travaux d'aménagement nécessaires, ils seront immédiatement affectés au service du pilotage.

Nous avons donc cinq bateaux-pilotes à vapeur. Il va de soi que c'est insuffisant pour assurer un service normal. Aussi la situation actuelle n'est-elle que transitoire. L'organisation définitive du service de pilotage dans les bouches de l'Escaut dépend avant tout du futur régime du fleuve.

Durant les cinq premiers mois de l'année courante, 1,402 navires sont entrés dans l'Escaut en destination d'Anvers ou de Gand. 619 navires ont été conduits par des pilotes belges, 677 par des agents néerlandais, 106 sont entrés sans pilote. Au mois de mai, 325 bâtiments ont été desservis par des Belges ; 138 seulement ont été conduits par nos concurrents.

Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.

L'Administration communale d'Anvers a continué à assurer après l'armistice, durant quelques semaines, les transbordements entre les deux rives de l'Escaut avec des moyens d'exécution relativement réduits. Le ponton flottant de Sainte-Anne et les grands bateaux de passage ayant pu être remis assez rapidement en état, l'Administration de la Marine assura, dès le 4 janvier 1919, comme avant la guerre, le service de passage entre le canal au

Sucre (Anvers) et la Tête-de-Flandre. Les bateaux qui y sont affectés assurent actuellement un trafic, dont l'importance n'a jamais été atteinte avant les hostilités; en effet, pendant les cinq premiers mois de 1919, ont été transbordés 1,618,622 voyageurs et 129,302 véhicules, tandis qu'en 1914, année de mouvement intense cependant, il n'y avait eu que 1,067,536 passagers et 87,022 véhicules.

Le passage d'eau du Pays de Waes, qui constitue le prolongement du chemin de fer Gand-Anvers, n'a pas encore pu être rétabli. Les bateaux nécessaires sont prêts à naviguer, mais les pontons flottants, la gare d'Anvers-Waes, ainsi que les voies ferrées de la station Tête-de-Flandre ne le seront que vers le 25 juin.

D'autre part, l'Administration de la Marine mettra prochainement en ligne les petits vapeurs dits « overzitters », qu'elle avait fait construire en 1914 pour l'organisation d'un service auxiliaire de passage réservé exclusivement au transport des personnes entre le canal au Sucre et la Tête-de-Flandre.

VOIES NAVIGABLES.

Il est de notoriété qu'avant la guerre les différents systèmes de transports se faisaient une sérieuse concurrence ; ainsi le chemin de fer luttait avec la voie d'eau.

Mais, si à cette époque notre prospérité nous permettait de nous accommoder avec un régime qui constituait en quelque sorte un gaspillage de forces, il n'en est plus de même actuellement, où la crise économique que nous subissons trouve surtout son origine dans une crise de transports, ou plus exactement, dans un manque de coordination entre les moyens de transports.

Il importe donc de mettre fin à la concurrence que se faisaient antérieurement le chemin de fer et les canaux et, par une coordination harmonique, de faire donner à nos moyens de transports leur maximum de rendement.

Chemin de fer, d'une part, canaux et rivières, de l'autre, loin de constituer des entreprises rivales, se doivent mutuellement aide et appui. Le rail, excellent lorsqu'il s'agit de transports complexes et rapides par petits lots, doit trouver son complément dans la voie d'eau qui convient mieux pour les cargaisons homogènes, à mouvoir lentement, par grandes masses.

Par un partage équitable et approprié, nous devons tendre à obtenir des transports à bon marché, condition indispensable pour relever nos industries et pour assurer l'alimentation du pays.

La réunion dans une seule main de tous les moyens de transports de l'État s'imposait ; de là le rattachement des voies navigables au Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes. De là aussi la constitution, au sein de ce Département, de la Commission d'exploitation des voies navigables, qui, ainsi qu'il est dit dans l'arrêté royal du 21 février 1919, a pour objet de présenter un programme rationnel de l'exploitation des voies navigables et de formuler des propositions d'organisation pour la période qui suivra la démobilisation.

Il convenait, d'autre part, de confier à un organisme directeur *belge*, les fonctions de la Commission militaire interalliée des voies navigables qui, pendant la guerre, a disposé, en principe, de nos canaux et rivières et réglé les transports de tout genre au front. La Commission de voies navigables constitue cet organisme *national* ; il lui appartiendra de prendre les mesures nécessaires à un bon règlement des transports pour tout le temps qui suivra l'état de guerre.

Par l'organe de la Commission des voies navigables, le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes mettra à l'étude et prendra, s'il échet, toutes les dispositions pour assurer l'exécution des améliorations jugées utiles à une bonne exploitation.

Il lui appartiendra, le cas échéant, de saisir le Département des Travaux publics, seul compétent lorsqu'il s'agit d'exécution ou d'entreprendre des travaux, de toute suggestion relative à des modifications à apporter à des ouvrages ou canaux existants, à l'établissement de voies nouvelles, etc.

Sous l'impulsion bienfaisante que ne manqueront pas de lui donner les spécialistes de divers ordres qui composent la Commission, le service nouveau de l'exploitation des voies navigables ne manquera pas de prendre un rapide essor pour le plus grand bien des intérêts du pays.

EXPOSÉ DE L'ACTIVITÉ POSTALE DEPUIS LA REPRISE DU SERVICE

Bureaux de poste en activité.

	Au 30 juin 1914.	Au 30 juin 1919.
Perceptions	682	662
Sous-perceptions	615	614
Dépôts	10	9
Dépôts-relais	273	272
Agences	135	72
TOTAL.	1,715	1,629

Les bureaux de perception, de sous-perception, de dépôt et de dépôt-relais non rétablis appartiennent, pour la plupart, à des localités dévastées de la zone des hostilités.

Les agences qui n'ont pu être rouvertes sont, ou sans titulaire, ou dépourvues de matériel.

Rien n'est négligé pour la remise en activité de ces différents bureaux dans le plus bref délai possible.

Délais d'ouverture.

Lors du rétablissement du service, les heures de fonctionnement des guichets ont dû évidemment être réduites comparativement à la situation d'avant la guerre. Elles ont néanmoins été fixées d'après les nécessités locales du moment et étendues par la suite à mesure de la reprise des affaires.

Correspondances postales.

Dès l'armistice, des correspondances ordinaires ont pu être échangées à l'intérieur de la Belgique, ainsi qu'avec les pays alliés et neutres, la Bulgarie, la Turquie d'Europe, la Turquie d'Asie et les parties de l'ancienne monarchie austro-hongroise occupées par les armées alliées.

Le service des envois recommandés a été repris au début de décembre et celui des envois express vers la mi-février.

A partir du 19 avril, 124 bureaux de poste ont participé à l'échange des lettres assurées en service interne, ainsi que des lettres et des boîtes avec

valeur déclarée dans les relations avec les pays alliés et neutres. Ce service sera étendu prochainement à tous les bureaux de poste, lorsque le transport des valeurs pourra être effectué dans les conditions de sécurité voulue.

Le 1^{er} avril, les communications postales ont été établies avec les territoires de l'Allemagne occupés par les troupes alliées et, mi-mai, avec la Pologne et la Tchécoslovaquie.

Depuis peu, le service belge admet aussi les correspondances pour l'Autriche allemande et des lettres et cartes postales présentant un caractère commercial à destination de l'Allemagne non occupée.

La reprise des relations épistolaires entre la Belgique et tous les autres pays est donc chose faite.

Rebuts.

Du 1^{er} janvier au 31 mai 1919, le bureau des rebuts a traité 278,600 lettres et cartes postales, contre 167,200 pour la période correspondante de 1914.

De ce nombre, 118,900 ont pu être distribuées après ouverture ou vérification, en 1919, contre 64,000 en 1914.

Le même bureau a traité, en outre, environ 500,000 rebuts qui se trouvaient en souffrance, au Dépôt des rebuts du Havre, lors de la conclusion de l'armistice.

Réclamations.

Le nombre des lettres réclamées a été, pour la même période, de 4,700 en 1919 et de 6,200 en 1914.

Franchise postale.

Indépendamment de la correspondance privée des troupes mobilisées, la Poste transporte *gratuitement* les dépêches des autorités civiles et militaires et des nombreux organismes officiels établis depuis la guerre. Quelques œuvres de charité créées dans un but patriotique jouissent de la même faveur.

Transport des correspondances.

En 1914, les correspondances étaient transmises par les chemins de fer (État, concédés, vicinaux), les malles-poste et les piétons.

Dès l'armistice, à défaut de trains en nombre suffisant, l'Administration a eu recours à des moyens de fortune (voitures, piétons, etc.). Au fur et à mesure de la mise en marche de nouveaux trains, ceux-ci sont utilisés par la poste lorsque la chose offre des avantages. En ce qui concerne les malles-poste, le moment ne paraît pas encore venu de les rétablir.

Actuellement, 25 ambulants fonctionnent alors qu'il en existait 60 avant la guerre.

Le nombre de dépêches expédiées à l'intérieur du pays est de 12,493 contre 25,213 en 1914.

En service international, la situation se présente comme il suit :

Nombre de dépêches expédiées en 1914 : 982 ; en 1919 : 107.

Nombre de dépêches reçues en 1914 : 928 ; en 1919 : 164.

Distribution des correspondances et levée des boîtes.

Aussitôt après l'armistice, le service a été organisé de façon que toutes les localités du royaume fussent pourvues immédiatement d'une remise de correspondances, au moins, avec levée des boîtes sur le parcours des facteurs.

Dans la suite, les bureaux ont été invités à rétablir progressivement, selon les possibilités du moment, la situation qui existait en 1914. Au fur et à mesure que s'intensifiait le service des trains, des améliorations successives étaient apportées à l'organisation établie provisoirement et le nombre des distributions et des levées de boîtes augmentait.

C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, bon nombre de bureaux fonctionnent déjà avec l'organisation d'avant-guerre. Dans les grandes villes, il existe quatre ou cinq distributions journalières et des levées de boîtes correspondant aux expéditions. D'autre part, la plupart des localités qui, avant les hostilités, bénéficiaient d'une seconde remise de correspondances, jouissent maintenant du même avantage.

Le dimanche il est effectué partout une distribution.

Toutefois, les heures de sortie des facteurs ont dû, dans certains cas, être modifiées pour être mises en concordance avec l'arrivée des courriers, attendu qu'en tout état de cause, l'organisation du service de la distribution est subordonnée à l'horaire et à la marche des trains.

Mandats et bons de poste.

La notice et le graphique ci-joints contiennent tous les renseignements utiles au sujet de la reprise des opérations.

Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances.

Une notice, accompagnée de graphiques, expose ce qui a été fait pour le prompt rétablissement de ce service.

Personnel.

Le cadre général du personnel des fonctionnaires et employés était, en 1914, de 4,750 unités. Il n'a pas été modifié depuis.

Presque tous les agents occupés à l'étranger ou dans les organismes du Comité National ont rejoint leur poste à l'heure actuelle.

L'effectif présente, pour le moment, un manquant de plus de 250 unités, sans compter les vacances provisoires résultant de la présence de nombreux agents sous les drapeaux.

Les cadres n'ont pas encore pu être complétés, notamment, parce que le recrutement dans des conditions normales n'est pas encore assuré.

Le personnel actuel est insuffisant; pour remédier à la situation, M. le Ministre a autorisé l'admission d'employés temporaires.

Quant au personnel des facteurs, au nombre de 7,530 en 1914, le manquant dans ce cadre peut être facilement comblé par la nomination au grade de facteur effectif, de nombreux agents provisoires (facteurs surnuméraires et candidats facteurs).

Les cadres ouvriers (438 unités) sont généralement au complet.

Service des mandats et bons de poste.

Notice concernant les opérations effectuées du 1^{er} janvier au 31 mai 1919.

Sauf pour les paiements, dont quelques bureaux ont déjà pu s'occuper en décembre 1918, le service des mandats n'a été remis en activité pour le public, dans la partie du pays évacuée par les Allemands, qu'à partir de janvier 1919.

La nécessité de remplacer les formules de mandats et de bons de poste par de nouveaux types, pour empêcher le emploi frauduleux des imprimés disparus ou volés pendant l'occupation, a entravé au début la reprise du service d'émission; l'extension de celui-ci a aussi été contrariée par le fait que les Allemands ont enlevé, dans un grand nombre de bureaux, le matériel de timbrage spécial indispensable. Mais les difficultés rencontrées de ce chef ont été rapidement surmontées et l'amélioration progressive et rapide est établie par le graphique ci-joint.

Pour ce qui regarde l'échange des mandats internationaux, l'Administration belge n'a encore pu reprendre les relations normales qu'avec la France, la Grande-Bretagne, les États-Unis, le Canada, le Congo belge et les Pays-Bas; les relations avec les autres pays alliés ou neutres n'ont pas été renouées à cause de l'instabilité du change. Nonobstant cette limitation, qui comporte aussi la suppression des importants échanges qui se faisaient avant la guerre avec l'Allemagne et ses alliés, le graphique montre qu'en mai dernier les opérations ont presque atteint, quant au montant, les chiffres de mai 1914.

Le tableau ci-après résume et compare les opérations de 1919 et de 1914 pour la période du 1^{er} janvier au 31 mai.

	TITRES ÉMIS.			TITRES PAYÉS.
	Nombre.	Montant.	Taxes perçues.	Montant.
Mandats internes				
{ en 1914	978,781	130,677,344 33	289,200 55	131,527,944 32
{ en 1919	426,813	83,566,136 10	156,060 45	81,726,912 92
Bons de postes				
{ en 1914	897,570	7,429,069 »	56,399 33	7,504,047 »
{ en 1919	169,204	1,562,803 »	11,112 83	1,647,827 »
Mandats internationaux				
{ 1914	371,187	32,665,995 64	204,126 37	26,986,155 47
{ 1919	133,004	17,334,263 03	85,174 50	16,741,748 91
TOTAUX de l'ensemble				
{ 1914	2,247,338	170,772,405 97	549,726 27	166,018,146 79
{ 1919	729,021	102,483,224 13	232,347 80	100,116,448 83
Différence en moins pour 1919	-1,518,317	-68,289,181 84	-297,378 47	-63,901,657 96

Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances.

Dès avant l'armistice, on s'était préoccupé de faire reconstituer les nombreux registres détruits au cours de la guerre et indispensables à l'exécution de ce service.

Grâce à cette mesure, les opérations d'épargne et de retraite ont pu être reprises dans les bureaux de poste à partir du 16 janvier 1919.

Les tableaux et les diagrammes ci-annexés accusent une progression sensible dans ces opérations.

Le montant des versements reçus du 16 janvier au 31 mai 1919 s'est élevé à 142 millions de francs contre 112 millions de francs pendant la même période en 1914 et celui des remboursements effectués à 119 millions de francs, contre 107 millions de francs.

L'ascension subite survenue dans les remboursements en avril et mai derniers est due aux retraits opérés en vue de souscriptions à l'emprunt de la restauration nationale, retraits qui peuvent être estimés à 40 millions de francs.

Les opérations de la Caisse de retraite ont aussi progressé dans de fortes proportions.

Tableau comparatif des opérations des Caisses d'épargne et d'assurances (Service postal)
pendant la période du 16 janvier au 31 mai, pour les années 1914 et 1919.

MOIS.	QUINZAINES.	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.	
		1914	1919	1914	1919
Janvier . . .	2 ^e quinzaine . . .	14,371,463	14,123,021	11,379,795 31	1,667,401 02
Février . . .	1 ^{re} id. . .	13,039,531	14,695,465	10,455,914 96	5,769,675 48
Id.	2 ^e id. . .	10,316,818	13,988,761	9,920,848 94	6,882,749 83
Mars	1 ^{re} id. . .	13,254,816	16,796,889	11,107,548 15	7,011,429 33
Id.	2 ^e id. . .	13,612,860	17,016,212	14,330,500 05	10,701,683 88
Avril	1 ^{re} id. . .	11,410,827	14,414,817	12,397,351 06	9,937,783 20
Id.	2 ^e id. . .	11,387,131	13,161,534	13,524,942 37	37,354,404 76
Mai	1 ^{re} id. . .	13,613,528	19,131,337	12,626,662 82	20,433,504 60
Id.	2 ^e id. . .	11,134,062	18,996,779	12,074,792 96	19,385,273 48
TOTAUX . . . fr.		112,141,039	142,324,815	107,818,356 62	119,343,908 58

Tableau comparatif des opérations de la Caisse de retraite (Service postal)
pendant la période du 1^{er} janvier au 31 mai, pour les années 1914 et 1919.

MOIS.	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		
	1914	1919	1914	1919	
Janvier	83,609	479,332	1,270,579 63	463,500 89	
Février	36,747	242,834	228,485 04	727,788 39	
Mars	20,322	111,370	170,137 18	569,440 37	
Avril	15,582	38,940	473,797 16	805,409 94	
Mai	16,115	45,844	139,403 52	335,627 68	
TOTAUX . . . fr.		172,375	918,320	2,282,402 53	2,901,767 27

Service des effets de commerce.

L'instruction faite en 1915 et 1916 en vue de connaître le résultat de la présentation des effets de commerce déposés pendant la dernière période de fonctionnement du service, en 1914, et encaissables dans les régions qui furent envahies en premier lieu, nous a permis de liquider une somme de 1,778,600 aux déposants après conclusion de l'armistice.

Cette instruction, reprise en avril dernier à l'égard des titres dont les débiteurs s'étaient réfugiés à l'étranger, sera incessamment terminée, et nous pourrons ainsi arrêter les écritures de l'exercice 1914.

Les services de l'encaissement et de la présentation à l'acceptation des effets seront repris à partir du 7 juillet courant. Il n'a pas été possible de les rétablir plus tôt en raison, notamment, de l'insuffisance et de l'instabilité des moyens de communication, lesquelles étaient de nature à compromettre l'accomplissement, dans les délais légaux, des formalités relatives à ces valeurs (présentation, protêt, enregistrement).

Service des quittances.

Au début de la guerre, 5,143 bordereaux de quittances d'un montant total de fr. 4,238,241.02 restaient en souffrance; depuis la reprise du service, 4,250 de ces dépôts, pour une somme de fr. 3,288,374.09, ont été liquidés en espèces aux ayants droit. 419 autres bordereaux s'élevant ensemble à fr. 313,172.37, ont été réglés à l'intervention du service des chèques postaux.

Les recherches effectuées pour reconstituer les documents relatifs à ces liquidations ont été longues et laborieuses; elles ont donné lieu, notamment, à l'envoi de plus de 7,000 notes et demandes de renseignements aux bureaux du service d'exécution.

Les tableaux graphiques ci-joints (15) donnent toutes les indications qu'il est possible de fournir au sujet des opérations du service de quittances, afférentes aux cinq premiers mois de l'exercice en cours et à la période correspondante de 1914.

Recouvrements internationaux.

Le service des recouvrements internationaux n'a pas fonctionné depuis l'armistice. Il sera rétabli avec la France à partir du 7 juillet courant et avec les Pays-Bas à dater du 15 dito.

CHÈQUES ET VIREMENTS POSTAUX.

But du Service.

Le but du système des chèques et virements postaux est exclusivement d'utilité économique ; l'Administration n'y cherche aucun bénéfice.

Ce service, qui s'exécute donc au prix coûtant, a été créé surtout dans l'intérêt de la petite bourgeoisie et des couches profondes de la population. Mettre l'usage du chèque et du virement à la portée de tous, telle est la raison principale de l'institution. Une banque, aussi bien outillée qu'elle ne soit, ne s'adresse pas à la généralité, vu le nombre nécessairement restreint de ses succursales.

Comme il est partout accessible au petit commerce, à la petite industrie et aux membres des associations coopératives, des mutualités, etc., le nouvel organisme constitue une institution démocratique, véritable banque de détail appelée, au surplus, à exercer une heureuse influence au point de vue de l'éducation « comptabiliste » du grand public.

Mais, outre cet avantage moral, la vulgarisation des moyens perfectionnés de paiement dont il s'agit, a pour conséquence que des capitaux — minimes parfois, mais en tout cas nombreux — restés jusqu'ici sans placement, peuvent être rendus productifs.

Le système est, par conséquent, favorable à la formation de nouveaux capitaux dont tireront un parti utile le commerce, l'industrie, l'agriculture.

Par la généralisation de l'usage du chèque postal, on verra se restreindre les multiples inconvénients résultant de la thésaurisation et de l'emploi exagéré des espèces et des billets.

Avantages du Service pour le public.

Le Service des chèques et virements postaux permet aux affiliés de réaliser une grande économie et d'effectuer leur service de caisse de la façon la plus commode.

Le titulaire d'un compte de chèques postaux ne se trouve plus dans l'obligation de tenir chez lui des fonds en réserve et, dès lors, il n'est plus exposé aux risques de perte ou de vol. Il effectue ses paiements, sans quitter son domicile, par le simple emploi de formules de chèque et de virement. Il n'a plus à gaspiller son temps à compter des espèces, ni à les porter à la

poste ou à la banque. Le danger de se tromper à son préjudice n'existe donc plus pour lui. Il n'a plus à se donner la peine de confectionner des envois de valeurs. Il peut employer avantageusement ailleurs, les sommes qu'il devrait sans cela tenir prêtes pour ses besoins constants.

Parmi les avantages de l'institution, il importe de mettre en relief la simplicité et la commodité avec lesquelles se règlent les transactions. Une personne non adhérente au Service veut-elle faire un paiement à un titulaire de compte? Elle se rend à un bureau de poste et y verse la somme nécessaire, que l'Administration se charge de porter au crédit du compte intéressé. Un titulaire de compte veut-il s'acquitter envers un créancier? Il tire au profit de celui-ci un chèque postal payable, après *validation* par le Bureau des chèques, au guichet de tout bureau de poste. Si le créancier est lui-même titulaire d'un compte, au lieu d'émettre un chèque, le débiteur ordonne un transfert (virement) de son compte à celui du destinataire. Cette dernière manière d'opérer les paiements, sans emploi de billets ni de monnaie métallique, est très avantageuse, parce que, d'une part, l'opération est gratuite et que, d'autre part, la même somme, une fois entrée dans le Service des chèques, peut, avant d'en sortir, servir à un nombre illimité de libérations. Il va de soi que plus le nombre des affiliés deviendra considérable, plus fréquentes deviendront les occasions de faire usage du virement.

D'autre part, le Service des virements internationaux existant entre la Belgique et plusieurs États européens, il permet d'effectuer des paiements, d'une manière simple, économique et rapide aux titulaires de compte étrangers. De plus, pour assurer de nouveaux avantages à ses affiliés, le Bureau des chèques postaux a conclu des conventions particulières avec certaines banques étrangères (dans des pays où il n'existe pas encore de Service de chèques postaux). Elles permettent aux particuliers de régler, à peu de frais, leurs dettes envers leurs créanciers du dehors, d'une manière analogue à celle suivie pour solder les sommes dues à des affiliés belges ⁽¹⁾. A noter que les correspondances adressées au Bureau des chèques postaux bénéficient de la franchise postale.

Avantages du Service pour le pays.

L'institution du chèque postal concourt à la réduction des émissions de billets et de la circulation monétaire. Il permet ainsi de renforcer l'encaisse métallique de la Banque Nationale, de consolider le crédit de la Belgique à l'étranger, d'améliorer et de stabiliser les cours du change. Il exercera en outre une action non négligeable au point de vue de la restauration économique.

(1) Provisoirement les Services des virements internationaux et des paiements à l'étranger, à l'intervention de certaines banques, sont suspendus.

L'importance de l'institution n'a pas échappé à la Conférence économique des Alliés qui a inscrit à son programme la création du chèque postal international.

Avantages pour l'Administration des postes.

Au point de vue spécial du service postal, le service des chèques est appelé à soulager différents services financiers de l'Administration et principalement ceux des mandats-poste, de l'encaissement des quittances, du recouvrement des effets de commerce et des lettres chargées. Quand il donnera son plein rendement, il réduira les manipulations d'espèces, ce qui sera un heureux allègement pour le personnel auquel seront évités les doubles échanges de fonds qu'exigent les anciens services d'argent.

Avantages pour les banques.

Pour les banques, le service des chèques est un auxiliaire précieux. Les dépôts de leurs clients, centralisés au crédit de leur compte postal, peuvent être virés au crédit du compte postal de la Banque Nationale, pour être inscrits à leur compte courant dans cette dernière banque où elles retirent les fonds gratuitement. Le service des chèques constitue le complément indispensable de notre système bancaire. Il prolonge, en quelque sorte, les guichets des banques jusque dans les plus petites localités rurales où nos institutions financières atteignent ainsi des clients et des capitaux nouveaux. En sens inverse, par son intermédiaire, les habitants des campagnes sont en mesure de faire des opérations de banque aussi aisément que s'ils se trouvaient au siège même de ces établissements. Il est, si l'on peut dire, le téléphone de l'argent.

Avantages pour le Trésor.

Outre qu'il concourt à la réduction des émissions fiduciaires et de la circulation monétaire, le Service des chèques postaux procure, sans frais, au Trésor, des disponibilités importantes qui viennent en déduction des emprunts que l'État doit contracter.

A l'heure actuelle, juin 1919, les capitaux disponibles s'élèvent à environ 75 millions de francs et ils ne cessent d'augmenter.

Lorsqu'il le jugera utile, le Trésor pourra, par l'octroi d'un intérêt modéré, obtenir de nouveaux revenus importants et l'apport de capitaux considérables que, dans les circonstances actuelles, il doit se procurer moyennant un loyer élevé. C'est là une question d'opportunité dont l'initiative incombe au Gouvernement.

Avantages pour les Services publics.

Tous les comptables des finances sont affiliés au Service des chèques et virements postaux, et les diverses impositions peuvent, dès lors, se régler à l'intervention de ce service. En sens inverse, lesdits comptables transfèrent, par simple virement, dans les caisses de l'État, leurs excédents de recette revenant au Trésor.

Il en résulte une grande facilité pour les receveurs des contributions, de l'enregistrement, des accises, des douanes, etc., dont la responsabilité et le travail se trouvent ainsi singulièrement réduits.

Beaucoup de receveurs communaux et d'autres comptables publics opèrent de même.

L'Administration des chemins de fer, qui utilise déjà le Service des chèques pour s'acquitter envers certains de ses fournisseurs, étudie la question de régler par virement, les remboursements grevant les petits colis.

Divers Départements sont également affiliés à l'institution et effectuent par son intermédiaire un grand nombre de liquidations. Le Ministère de la Guerre, notamment, règle de la sorte de nombreuses indemnités allouées aux militaires démobilisés.

Le Service des chèques recherche constamment les moyens d'étendre autant que possible le champ de ses opérations en faveur des administrations publiques, mais la loi de 1846 sur la comptabilité de l'État met souvent obstacle à la réalisation des mesures étudiées.

Il serait désirable qu'elle fût amendée de façon à permettre aux administrations de l'État de généraliser leurs paiements par chèques et virements.

Résultats obtenus.

Ainsi que le constate le *Compte rendu des opérations pendant l'année 1915*, présenté aux Chambres législatives par le chef du Département, les résultats obtenus sont des plus satisfaisants et font bien augurer pour l'avenir de l'institution. Elle jouit des sympathies du monde des affaires et se développe d'une façon incessante, dans une proportion qui s'accroît constamment.

L'Office des chèques postaux de Bruxelles suit la même marche ascendante que le plus important des bureaux de l'espèce existant dans les pays voisins. Son développement dépasse les prévisions les plus optimistes.

Il comptera 45,000 titulaires de comptes à la fin de la présente année; 23,000 l'an prochain. Son mouvement d'affaires se chiffre par milliards chaque année, laissant entre les mains de l'État d'importants capitaux qui s'élèvent à ce jour, comme il est dit plus haut, à 75 millions et continuent à s'accroître.

Statistique.

MOIS.	Nombre des affiliés.	Montant global des inscriptions aux comptes.
	1913.	
Avril	1,038	29,364,691 30
Mai	1,518	122,293,809 49
Juin	2,735	419,203,500 66
Juillet	3,042	137,879,860 32
Août	3,262	134,497,068 08
Septembre	3,539	150,623,953 04
Octobre	3,963	173,012,708 43
Novembre	4,275	172,663,877 86
Décembre	4,542	192,174,838 95
TOTAL fr.		1,231,716,307 23

MOIS.	Nombre des affiliés.	Montant global des inscriptions aux comptes.
	1914.	
Janvier	4,889	198,007,908 58
Février	5,175	177,903,537 72
Mars	5,419	215,399,967 54
Avril	5,731	224,220,774 74
Mai	5,982	210,355,580 01
Juin	6,245	214,167,823 66
Juillet	6,423	227,980,341 36
Août	6,493	72,991,400 35
TOTAL fr.		1,541,027,333 96

MOIS.	Nombre des affiliés.	Montant global des inscriptions aux comptes.
	1919.	
Janvier.	6,974	98,535,855 64
Février.	7,312	126,844,487 72
Mars	8,052	209,779,895 22
Avril	9,017	330,457,734 50
Mai.	9,892	} 491,554,873 87 (*)
Juin (le 18)	10,400	
TOTAL. fr.		1,257,169,546 95

(*) Dans ce montant figurent plus de 390 millions de francs (soit 79 %) n'ayant pas donné lieu à mouvement de fonds.

Transport aérien de voyageurs, marchandises et envois postaux.

Dans la situation actuelle de l'aviation, ce mode de locomotion ne peut présenter un intérêt pratique que lorsqu'il s'agit de desservir des points relativement éloignés. Son avantage essentiel réside dans sa vitesse, mais pour que celle-ci constitue une réelle supériorité sur les moyens ordinaires de transport, il faut qu'elle se traduise par des gains de temps suffisants pour compenser les frais très élevés de son exploitation.

Cette condition ne pourrait guère être satisfaite en Belgique où la densité des réseaux ferrés et le peu d'étendue des lignes assurent à suffisance la rapidité des communications.

C'est donc vers nos relations avec l'étranger que doivent s'orienter les efforts de ceux qui cherchent à tirer parti du merveilleux engin — dernier venu parmi les instruments destinés à faciliter et intensifier les échanges — dont l'emploi momentanément à des fins guerrières a singulièrement accéléré le progrès.

La démonstration de sa parfaite adaptabilité à des buts pratiques n'est plus à faire et le jour est bien proche où les perfectionnements incessants apportés à ces agencements lui auront donné la sécurité et la régularité nécessaires en même temps que, par l'accroissement constant de ses capacités de charge, il pourra fournir un rendement satisfaisant.

Le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes ne s'est pas désintéressé de la question, puisqu'au lendemain de la reprise des services officiels à Bruxelles, il a cherché à suppléer par le moyen de l'aviation aux difficultés de correspondre avec la France et l'Angleterre. Après avoir demandé et obtenu le concours du Département de la Guerre, il

entama des négociations avec les offices de ces deux pays en vue d'instaurer des lignes aériennes chargées d'assurer l'échange des courriers postaux entre Bruxelles, d'une part, Londres et Paris, d'autre part.

Malheureusement, en l'absence de toute législation internationale réglementant le transport de la correspondance privée par la voie des airs, aucune autorisation ne put être obtenue.

L'on dut se borner à établir un service Bruxelles-Paris réservé exclusivement aux plis officiels dont la transmission rapide s'imposait de façon particulière durant les travaux de la Conférence de la Paix.

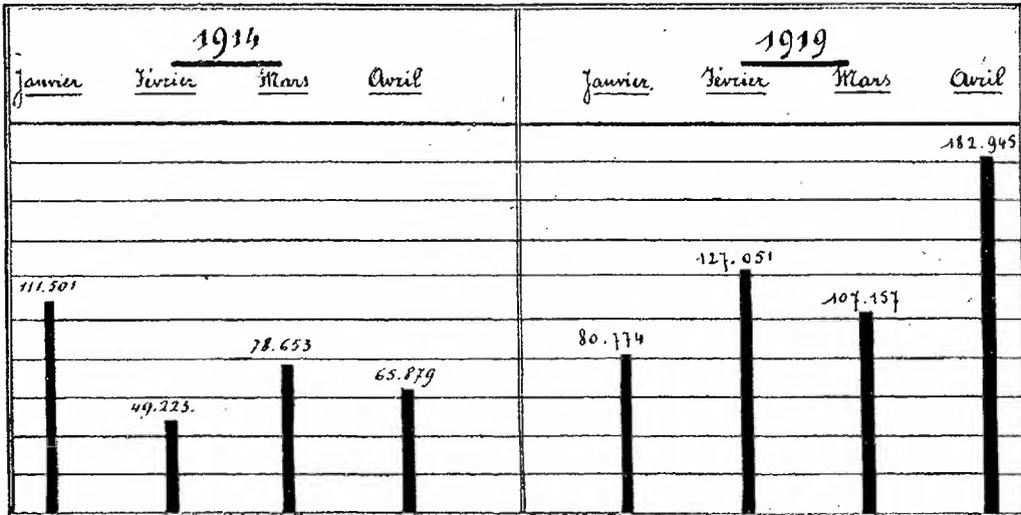
Ce service fut inauguré le 19 janvier dernier.

Le Département continue à suivre avec attention le mouvement qui, partout, se propage dans le but de créer une aviation civile dont les premiers services à attendre paraissent intéresser surtout le transport des voyageurs, des petits colis et des courriers postaux.

Il se tient en contact étroit avec le Comité consultatif de l'aéronautique constitué par arrêté royal et chargé de l'étude de tous les problèmes relatifs à la navigation aérienne.

Abonnements aux journaux.

NOMBRE DES ABONNEMENTS SOUSCRITS.

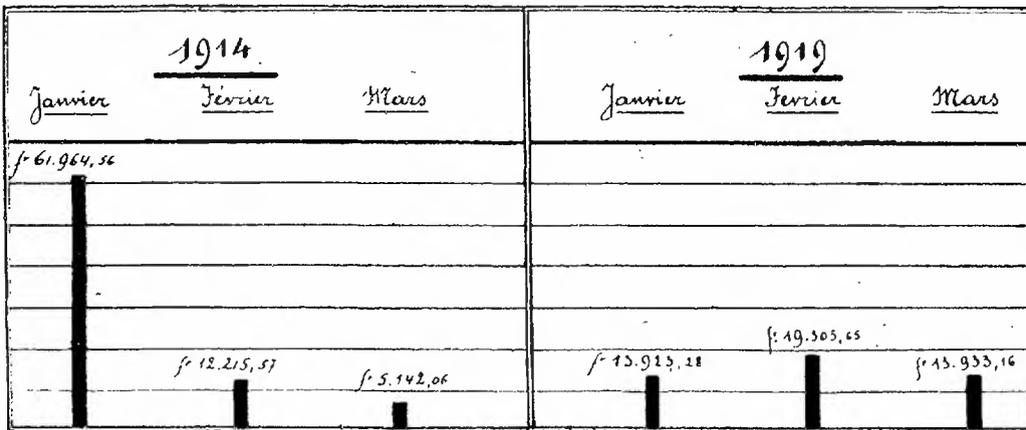


La progression que révèlent les chiffres relatifs aux nombres d'abonnements souscrits provient en ordre principal de ce que les renouvellements, effectués en temps normal pendant le dernier mois de chaque trimestre, se sont étendus, pour 1919, sur la période décembre 1918-avril 1919. Il convient de tenir compte également de ce que les abonnements ne pouvant, pour la plupart, être souscrits pour une période de plus de trois mois, ils ont tous été renouvelés en mars; c'est ce qui explique l'augmentation du chiffre d'avril, qui comporte le nombre des souscriptions de mars.

Le service des abonnements aux journaux a repris le 1^{er} janvier 1919.

Abonnements aux journaux.

TAXES D'ABONNEMENT.



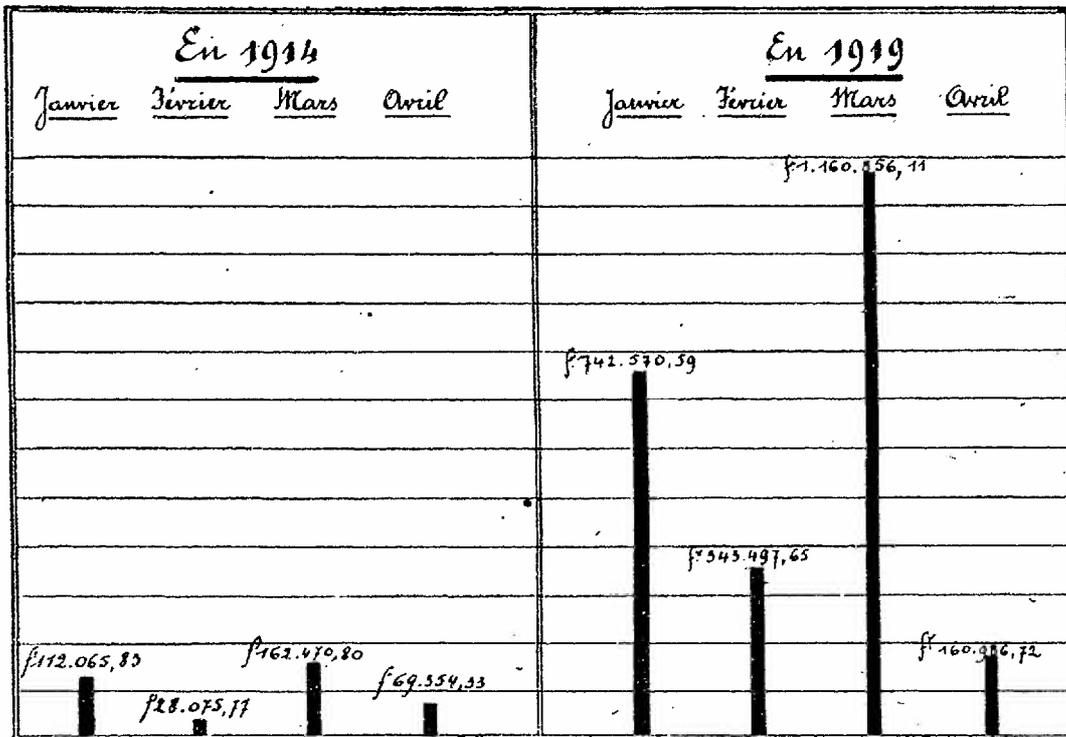
Les fluctuations accusées par les chiffres des taxes d'abonnement sont dues aux causes qui justifient l'augmentation du nombre de souscriptions.

Les chiffres exacts pour avril et mai ne peuvent encore être établis.

Le service des abonnements aux journaux a repris le 1^{er} janvier 1919.

Abonnements aux journaux.

PRODUITS DES ABONNEMENTS SOUSCRITS.



Le montant total des abonnements aux journaux souscrits depuis la reprise du service (mi-décembre 1918) s'élève à fr. 2,980,418.81.

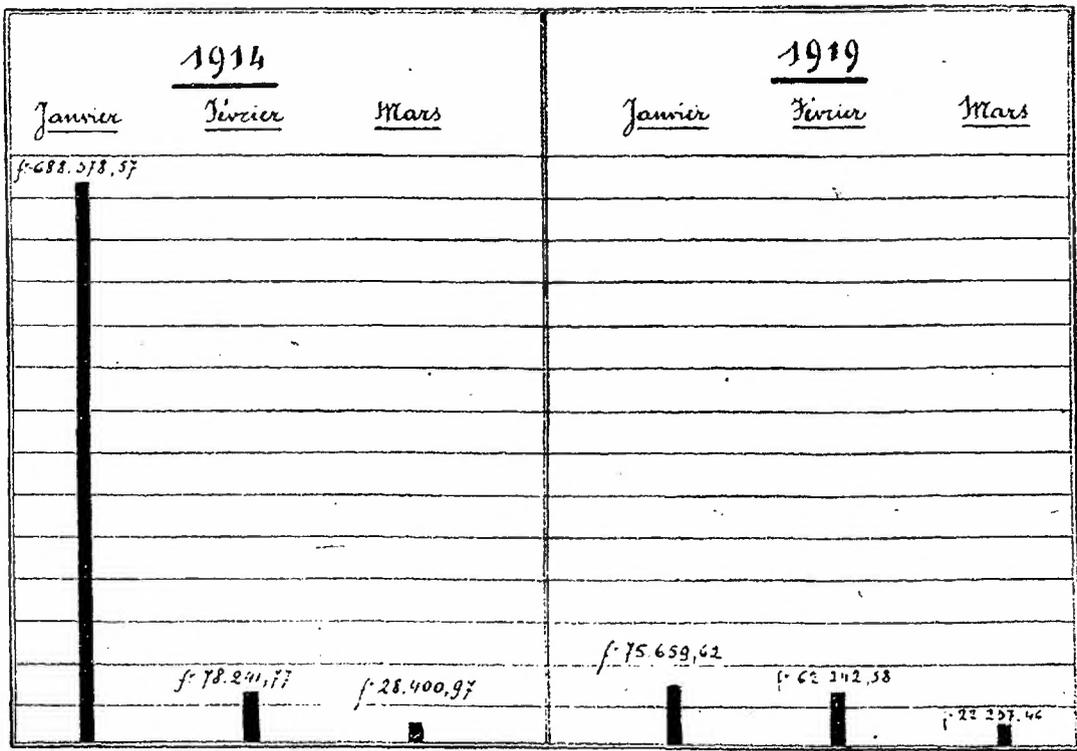
L'augmentation sensible du produit des souscriptions provient exclusivement de ce que les éditeurs ont haussé leurs prix d'abonnement.

Le service de la distribution des abonnements-poste aux journaux belges a recommencé dès le 1^{er} janvier 1919.

Il y a lieu de tenir compte — à titre de renseignement — que le service dans les relations avec les Empires centraux ne fonctionne pas encore. Or le chiffre des abonnements aux journaux fournis par eux était très important avant la guerre.

Abonnements aux journaux.

PORTS D'AFFRANCHISSEMENT.



Les chiffres relatifs aux ports d'affranchissement représentent une recette nette, c'est-à-dire le montant des ports perçus, déduction faite de ceux remboursés aux éditeurs du chef des abonnements non servis en 1914 jusqu'à échéance. Le montant total de ces remboursements pour la période janvier-mars 1919 est de fr. 130,012.10, se décomposant comme il suit :

Janvier	fr.	30,893 62
Février		68,535 71
Mars		30,582 77
TOTAL.	fr.	130,012 10

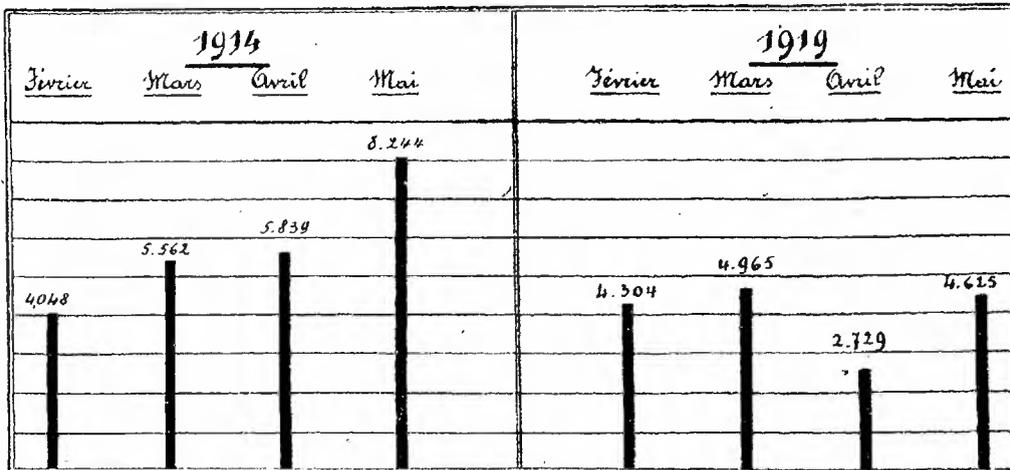
Ces derniers chiffres doivent être ajoutés à ceux du graphique pour constituer éléments de comparaison.

Le chiffre de janvier 1914 se rapporte au renouvellement général des abonnements de 1913.

(1024)

Coupons d'intérêt et de dividende.

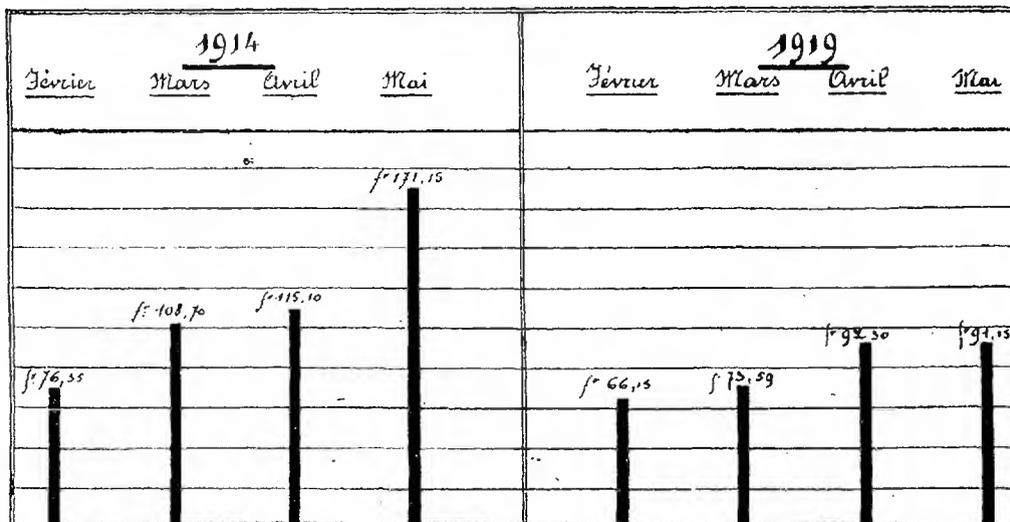
NOMBRE DE COUPONS D'INTÉRÊT ET DE TITRES AMORTIS
REMIS A L'ENCAISSEMENT.



Le service de l'encaissement des coupons d'intérêt et des titres amortis a repris le 1^{er} février 1919.

Coupons d'intérêt et de dividende.

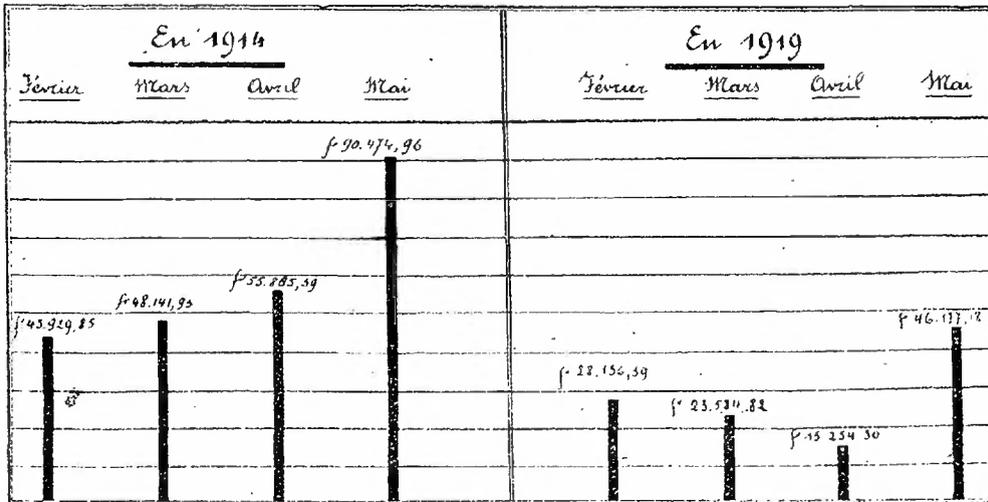
TAXES D'ENCAISSEMENT.



Le service de l'encaissement des coupons d'intérêt et des titres amortis a repris le 1^{er} février 1919.

Coupons d'intérêt et de dividende.

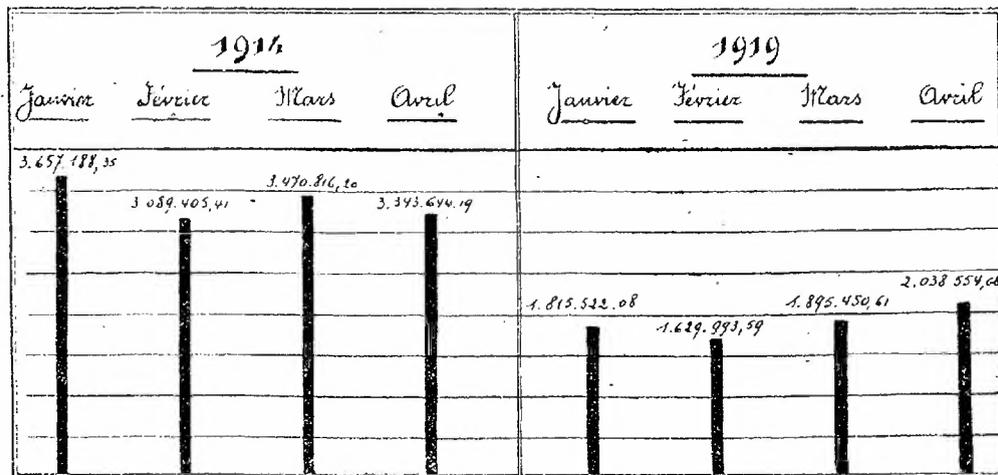
MONTANT DES COUPONS ET TITRES AMORTIS DÉPOSÉS A L'ENCAISSEMENT.



Le service de l'encaissement des coupons d'intérêt et des titres amortis a repris le 1^{er} février 1919.

Timbres-poste, etc.

MONTANT NET DE LA VENTE.

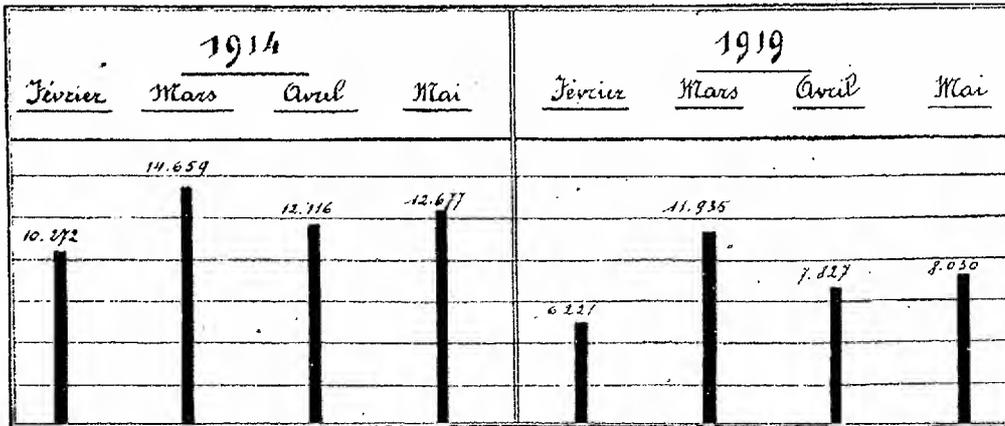


La vente des timbres-poste pendant les quatre premiers mois de l'année 1914 a produit une recette totale de fr. 13,561,054.15. La recette afférente aux quatre mois correspondants de l'année 1919 a été de fr. 7,379,520.96; à ce dernier chiffre, il y a toutefois lieu d'ajouter le montant, fr. 39,552.19, des affranchissements perçus en espèces, à défaut de timbres-poste, et le montant des valeurs d'affranchissement délivrées au public, en remplacement des timbres-poste invalides, fr. 929,071.66. En réalité, la vente de timbres pour les quatre premiers mois de l'année 1919 s'est élevée à fr. 8,348,144.81.

Il n'est pas possible, en ce moment, de fournir les renseignements pour le mois de mai 1919.

Permis de pêche.

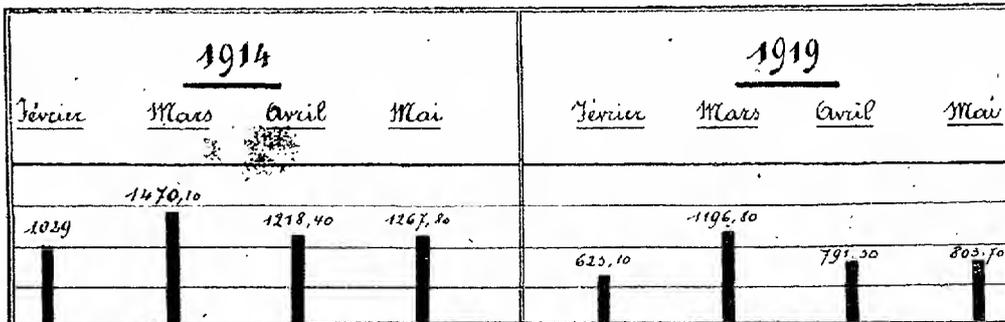
NOMBRE DE PERMIS VENDUS.



Le débit des permis de pêche, par les bureaux de poste, a été repris le 1^{er} février 1919.

Permis de pêche.

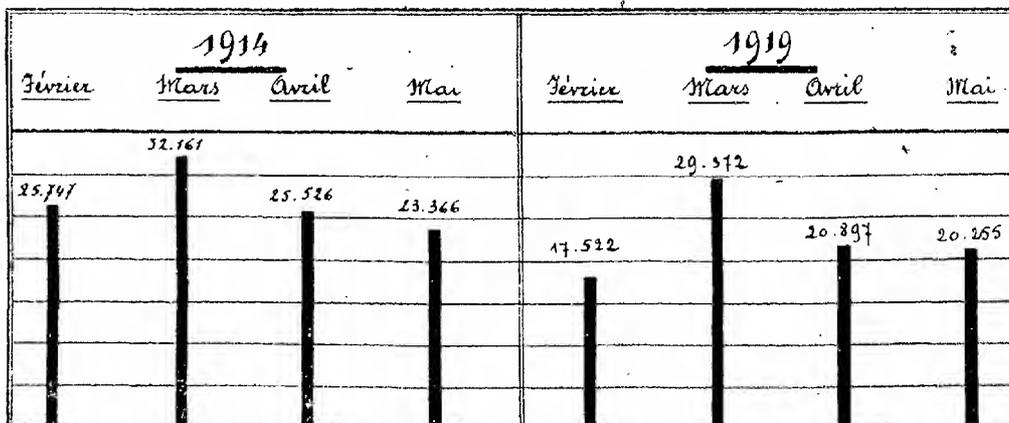
PRODUIT DE LA TAXE.



Le débit des permis de pêche, par les bureaux de poste, a été repris le 1^{er} février 1919.

Permis de pêche.

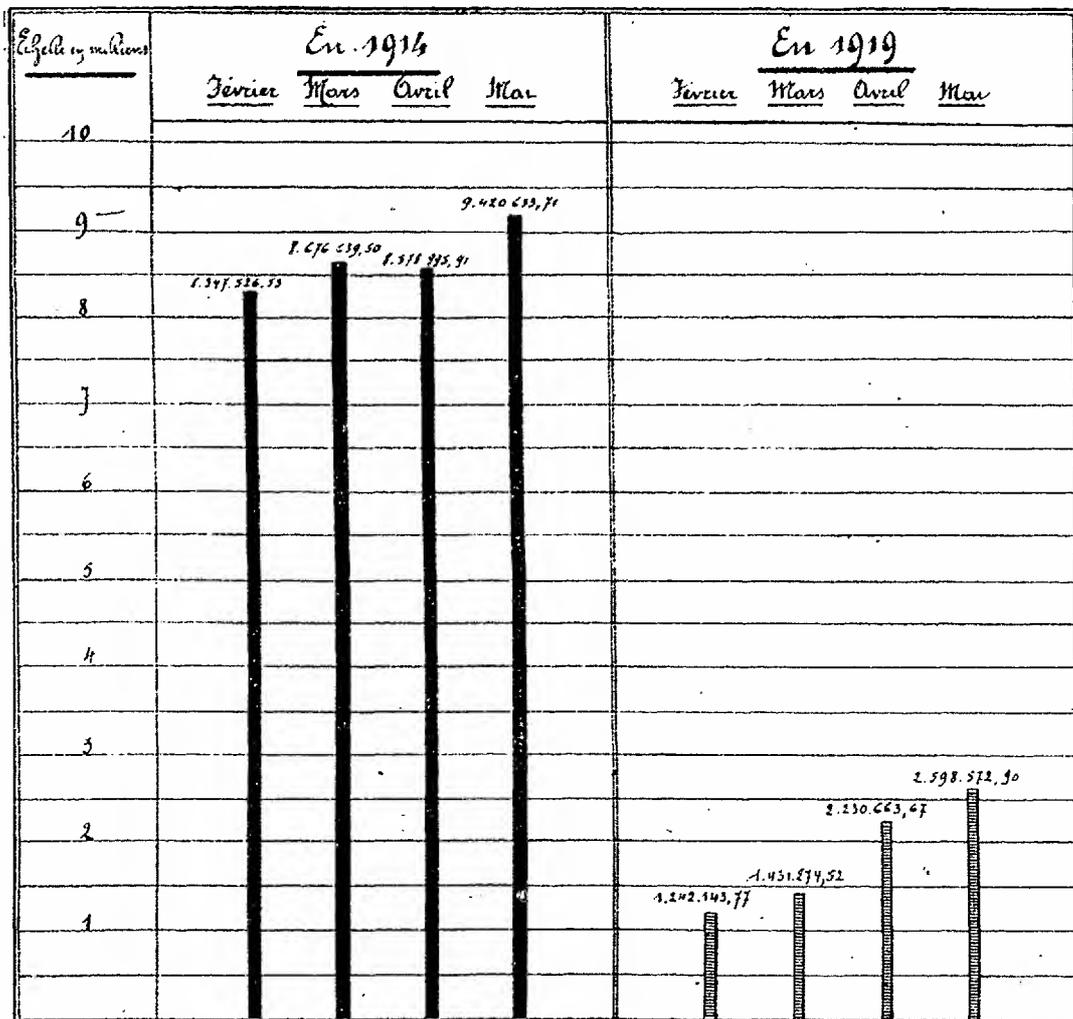
PRODUIT DE LA VENTE.



Le débit des permis de pêche, par les bureaux de poste, a été repris le 1^{er} février 1919.

Bordereaux de quittances à régler à l'intervention
du bureau des chèques postaux.

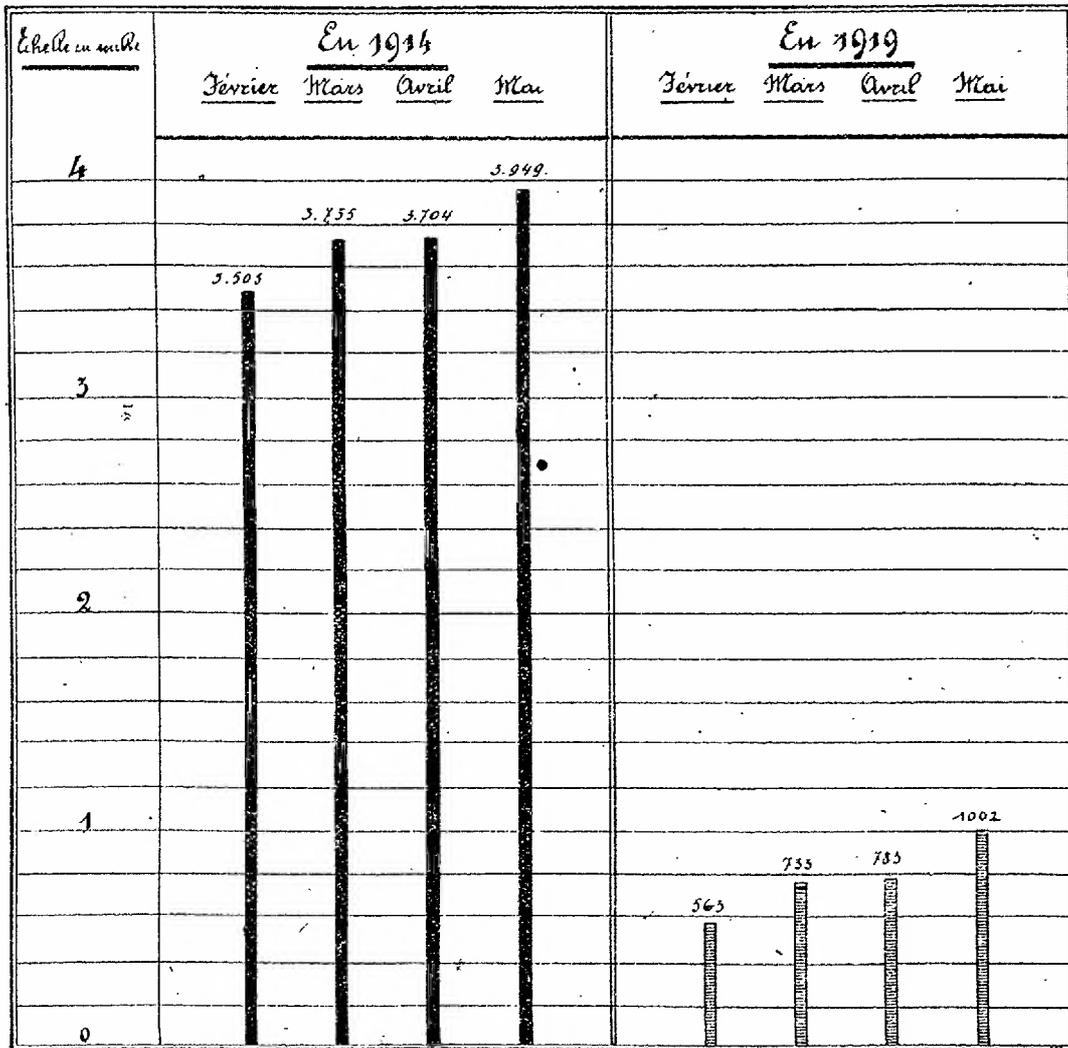
MONTANT DES DÉPÔTS.



(102⁹)

Bordereaux de quittances à régler à l'intervention
du bureau des chèques postaux.

NOMBRE DE DÉPÔTS.

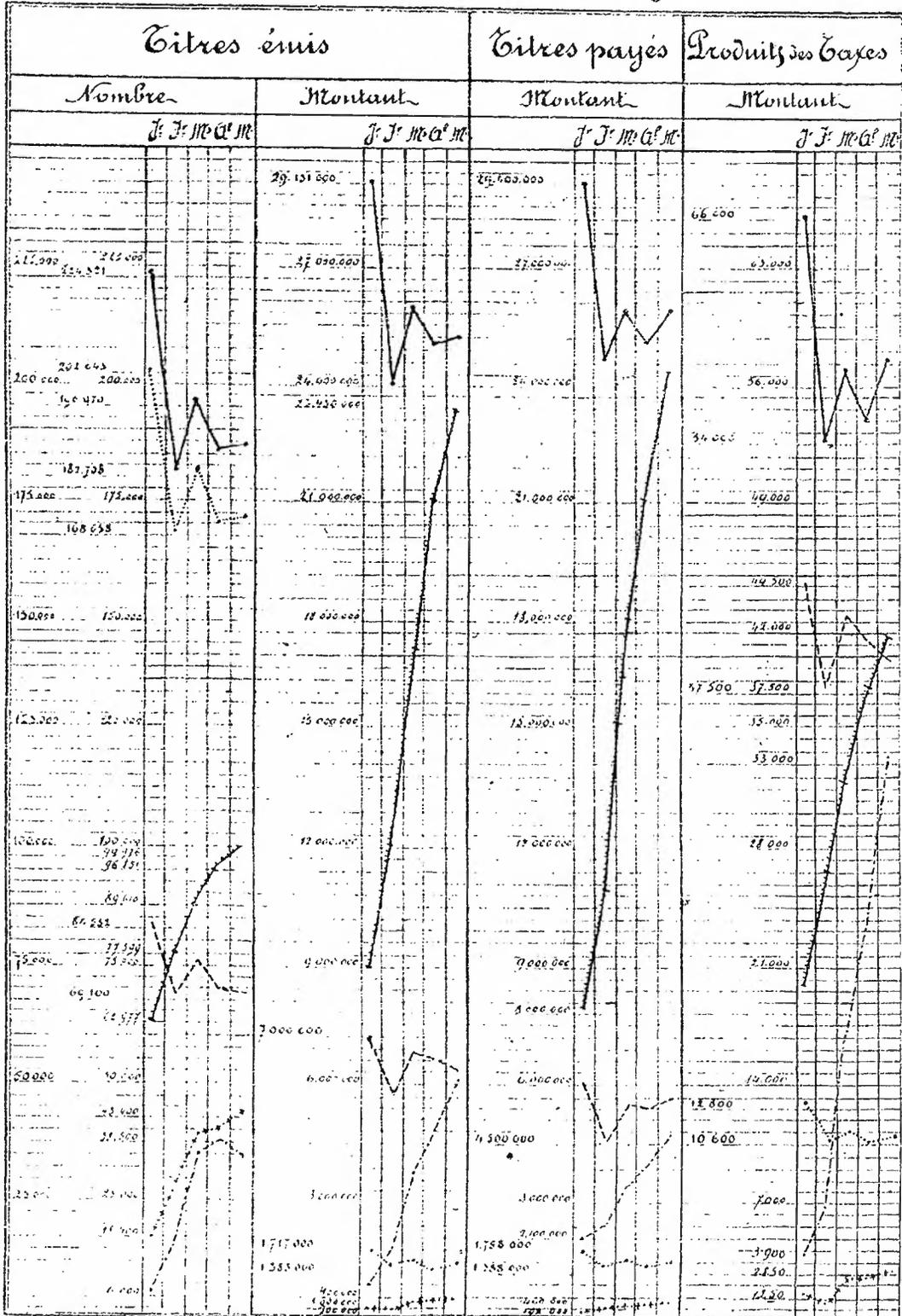


Légende

.....	Mandats inférieurs	1919
.....	Mandats inférieurs	1914
.....	Bons de poste	1919
.....	Bons de poste	1914
.....	Mandats inférieurs	1919
.....	Mandats inférieurs	1914

Service des Mandats & Bons de Poste

Tableau comparatif des opérations effectuées en 1914 et en 1919 pendant les mois de Janvier à Mai



Service des Chèques Postaux

195 193

Millions de francs	Cours moyen sur les comptes	Millions d'inscriptions	Nombre des inscriptions aux comptes			
			Virements	Virements	Chèques divers	Ensemble
70		140				
69		138				
68		136				
67		134				
66		132				
65		130				
64		128				
63		126				
62		124				
61		122				
60		120				
59		118				
58		116				
57		114				
56		112				
55		110				
54		108				
53		106				
52		104				
51		102				
50		100				
49		98				
48		96				
47		94				
46		92				
45		90				
44		88				
43		86				
42		84				
41		82				
40		80				
39		78				
38		76				
37		74				
36		72				
35		70				
34		68				
33		66				
32		64				
31		62				
30		60				
29		58				
28		56				
27		54				
26		52				
25		50				
24		48				
23		46				
22		44				
21		42				
20		40				
19		38				
18		36				
17		34				
16		32				
15		30				
14		28				
13		26				
12		24				
11		22				
10		20				
9		18				
8		16				
7		14				
6		12				
5		10				
4		8				
3		6				
2		4				
1		2				
0		0				

Service des Chèques Postaux

Nombre des Comptes existants	Montant des inscriptions aux comptes			
	Le Montant en francs	Versements	Retirements	Chèques & divers
10 000	500			
9 800	490			
9 600	480			
9 400	470			
9 200	460			
9 000	450			
8 800	440			
8 600	430			
8 400	420			
8 200	410			
8 000	400			
7 800	390			
7 600	380			
7 400	370			
7 200	360			
7 000	350			
6 800	340			
6 600	330			
6 400	320			
6 200	310			
6 000	300			
5 800	290			
5 600	280			
5 400	270			
5 200	260			
5 000	250			
4 800	240			
4 600	230			
4 400	220			
4 200	210			
4 000	200			
3 800	190			
3 600	180			
3 400	170			
3 200	160			
3 000	150			
2 800	140			
2 600	130			
2 400	120			
2 200	110			
2 000	100			
1 800	90			
1 600	80			
1 400	70			
1 200	60			
1 000	50			
800	40			
600	30			
400	20			
200	10			
0	0			

Mois	1914	1915	Total
Janvier	1419	1419	2838
Février	1419	1419	2838
Mars	1419	1419	2838
Avril	1419	1419	2838
Mai	1419	1419	2838

Mois	1914	1915	Total
Janvier	1419	1419	2838
Février	1419	1419	2838
Mars	1419	1419	2838
Avril	1419	1419	2838
Mai	1419	1419	2838

Mois	1914	1915	Total
Janvier	1419	1419	2838
Février	1419	1419	2838
Mars	1419	1419	2838
Avril	1419	1419	2838
Mai	1419	1419	2838

Mois	1914	1915	Total
Janvier	1419	1419	2838
Février	1419	1419	2838
Mars	1419	1419	2838
Avril	1419	1419	2838
Mai	1419	1419	2838

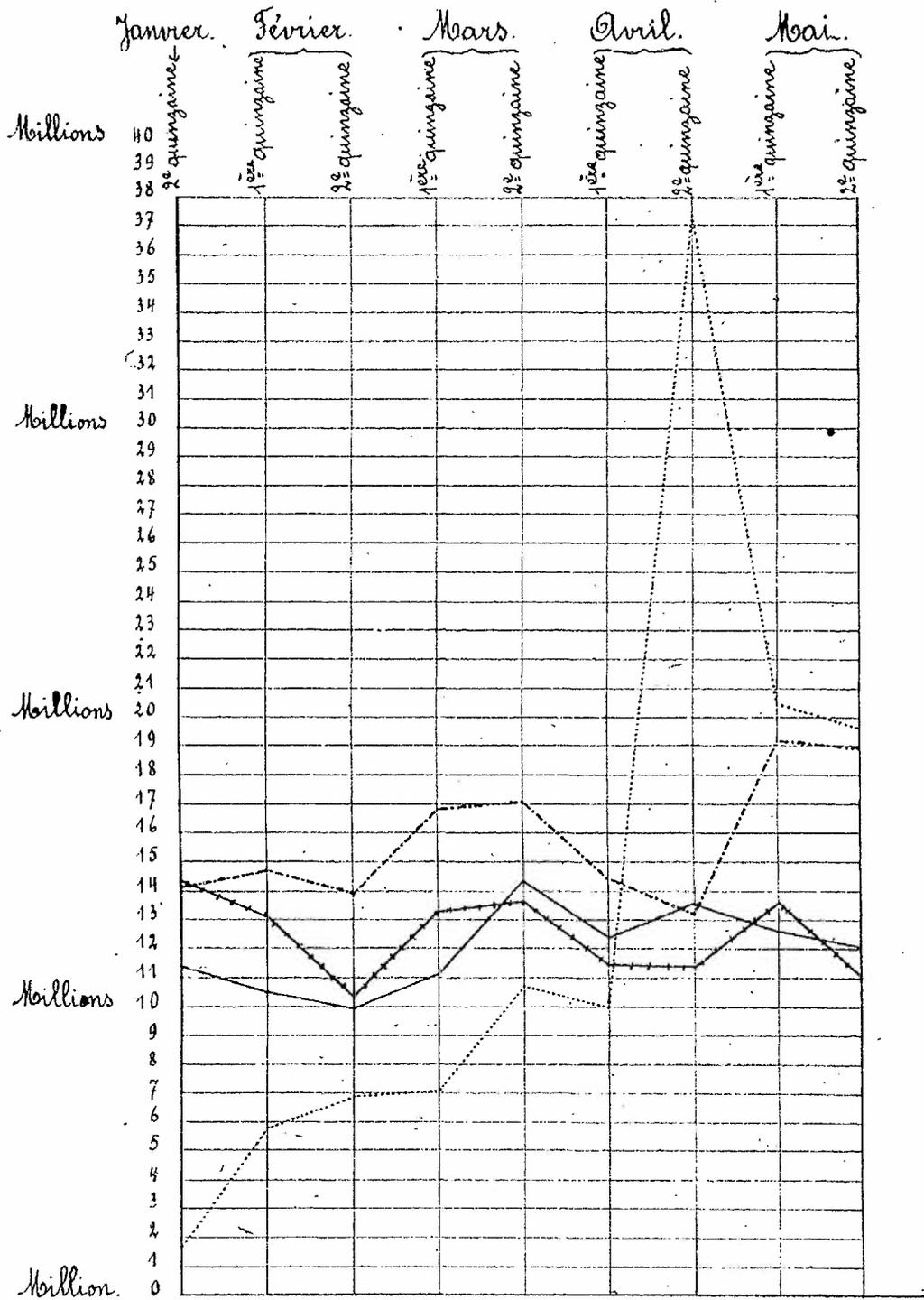


Diagramme des opérations des Caisses d'épargne et d'assurances (Service postal)

Légende { ++++++ Versements 1914
----- Id. 1919
----- Remboursements 1914
..... Id. 1919

(102¹⁶)

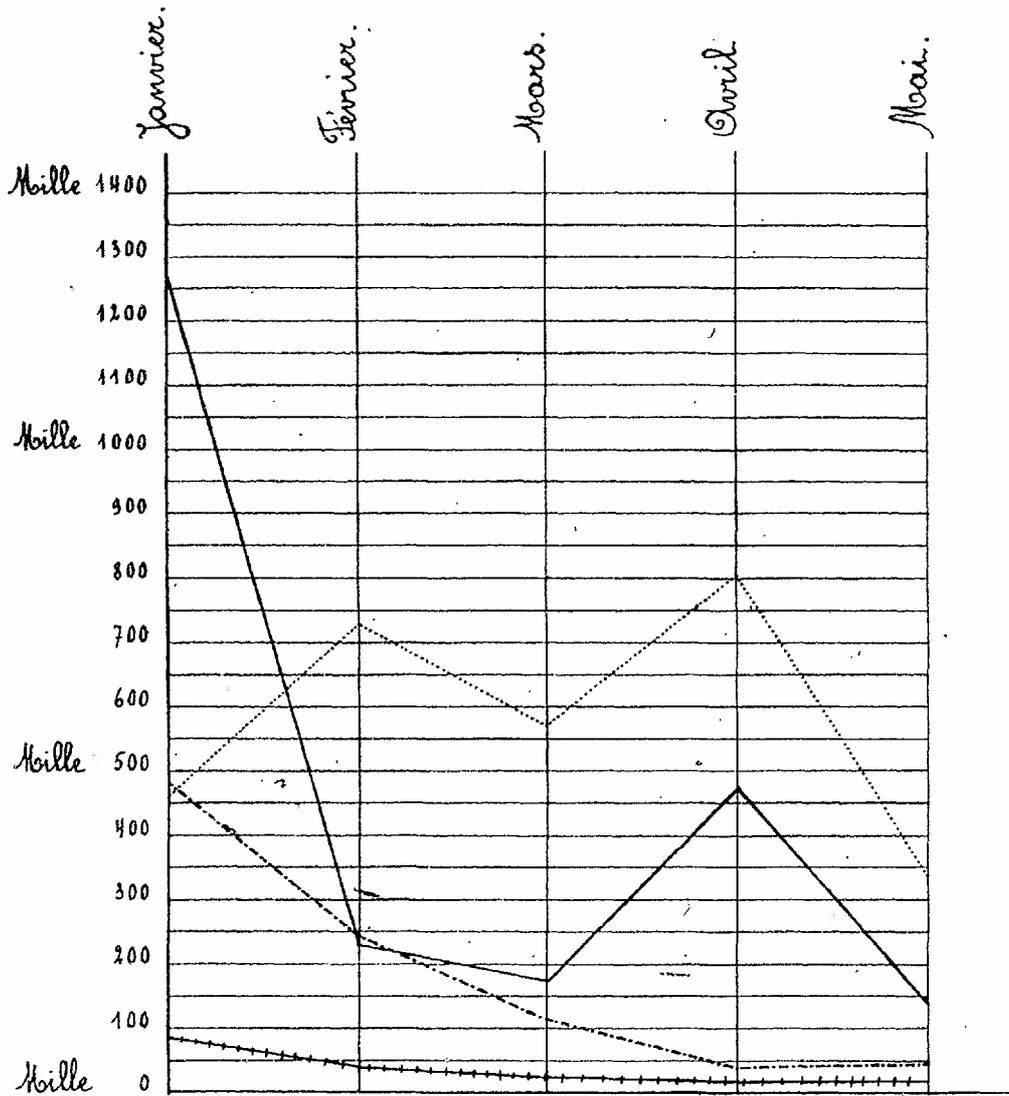


Diagramme des opérations de la baisse de retraite.
(Service postal).

Légende {
+ + + + + Versements 1914.
- - - - - Id. 1919.
- - - - - Remboursements 1914.
- . - . - Id. 1919.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

L'Administration des télégraphes et des téléphones se propose de profiter des circonstances actuelles, de l'état dans lequel l'ennemi a abandonné les installations télégraphiques et téléphoniques afin d'apporter des améliorations ayant pour but d'assurer une régularité plus parfaite et une célérité plus grande dans la transmission des correspondances télégraphiques et téléphoniques, de réaliser une exploitation aussi économique que possible et de permettre aussi à la plus grande masse possible du public de jouir des avantages à retirer de l'emploi de ces deux modes de correspondance.

En télégraphie déjà, avant la guerre, le mode d'exploitation adopté, système dit « à communication directe », donnait des résultats remarquables quant à la célérité avec laquelle les messages étaient transmis d'un point à un autre du pays. Ce système ne sera pas abandonné. Mais l'Administration a pour objectif actuellement d'étendre davantage l'emploi des appareils télégraphiques à grand rendement qu'elle utilisait avant la guerre dans les centres de quelque importance où les nécessités du trafic justifiaient l'usage de ces appareils ; elle cherchera à obtenir le rendement maximum du personnel et de la ligne par l'essai d'autres systèmes d'appareils divers très rapides auxquels peuvent s'adapter l'usage de claviers analogues à ceux des machines à écrire.

Elle développera les postes de télégraphie sans fil et installera, le cas échéant, un ou plusieurs postes de très grande puissance permettant l'échange de communications transocéaniques.

En matière de téléphonie, elle compte apporter les améliorations suivantes dans le plus bref délai possible :

1° L'emploi et la généralisation de postes à prépaiement, leur installation dans les différents locaux facilement accessibles au public, bureaux publics des postes, des télégraphes, gares, aubettes, etc. Ces postes permettent moyennant l'insertion des pièces de monnaie (couvrant la taxe de la communication) dans une boîte à ce spécialement destinée, l'obtention de communications locales ou interlocales ;

2° La mise en exploitation des commutateurs des systèmes semi-automatiques et automatiques. Les premiers ont l'avantage de conserver à l'abonné le poste actuellement utilisé dans les grands réseaux, ils réduisent dans une certaine mesure le nombre d'opérateurs — ce sont des systèmes de transition qui permettent d'adopter dans la suite les commutateurs automatiques. Ceux-ci laissent à l'abonné, par la manœuvre d'un cadran numéroté muni des chiffres de 0 à 9 fixé à leur appareil, le soin de former eux-mêmes le

numéro de l'abonné appelé sans passer par l'intermédiaire des opérateurs du bureau central. (En fait ceux-ci n'existent plus que pour des services accessoires et par suite d'entrer directement en communication avec le correspondant.)

Ces systèmes ont le grand avantage, employés dans les centres téléphoniques de quelque importance, de permettre l'installation dans les bureaux centraux de l'agglomération, des dispositifs automatiques assurant aux abonnés raccordés à ces petits bureaux, les avantages d'un service permanent de jour et de nuit, ce qui n'est pas possible à l'heure actuelle avec les bureaux à commutateurs manuels, par suite des prix d'exploitation trop élevés;

3° L'emploi des systèmes dits « party line », déjà envisagé avant la guerre. Il s'agit, dans le but de réduire au profit de certains abonnés à faible trafic, le prix de la taxe de base, de greffer sur une même ligne plusieurs abonnés — quatre au maximum — et de permettre à ceux-ci d'utiliser en commun la ligne et une partie des installations du bureau central, afférente à un reliement d'abonné ordinaire. Cette utilisation en commun a pour but de réduire au profit de chacun des abonnés dits à « party line » la taxe de base en la partageant entre deux, trois ou quatre bénéficiaires.

Combiné avec le péage à la communication, le « party line » assure aux abonnés à faible trafic les avantages d'un reliement téléphonique à un prix modique. Il peut être employé au profit des habitants d'un même immeuble comme il peut l'être au profit d'abonnés dont les habitations distribuées le long d'une route ou dans un petit centre déjà éloigné d'un bureau central, exigeraient une ligne continue pour chacun d'eux, mais dont le prix partagé entre les quatre abonnés devient abordable pour ceux-ci. Le système permet de donner à chacun des abonnés greffés sur une même ligne son numéro distinct, le bureau central peut appeler chaque abonné sans que l'appel soit reçu par ceux auxquels il n'est pas destiné, mais il offre comme inconvénients celui de ne pas garantir le secret des communications des coabonnés vis-à-vis l'un de l'autre, d'autre part, il peut arriver que l'un des abonnés désirant une communication trouve la ligne occupée par l'un de ses coabonnés; toutefois ce dernier inconvénient est peu grave, le faible trafic des abonnés qui réclament le « party line », d'une manière générale, diminue cet inconvénient;

4° L'Administration envisage dès maintenant la réalisation d'un système de distribution complètement souterrain, dans certains réseaux ou parties de réseaux où le service des abonnés rend pour ainsi dire nécessaire l'adoption de ce système. Ce sera la disparition plus ou moins complète, au centre des villes, de ces pylônes ou tours de dispersion qui ont donné lieu à maintes reprises à des réclamations, parfois justifiées mais auxquelles il n'était pas possible de donner satisfaction; ce sera aussi la suppression de la partie de la ligne aérienne allant en une ou plusieurs parties de ce pylône jusqu'au poste de l'abonné et partant la suppression d'une source de dérangements et de dangers;

5° L'importance de certains immeubles occupés par plusieurs locataires justifiera peut-être également la réalisation d'installations téléphoniques analogues à celles mises à la disposition des grands hôtels : commutateur auquel viennent se raccorder les abonnés de l'immeuble, emploi de une ou de plusieurs lignes de raccordements vers le bureau central et entente entre les abonnés pour le service du commutateur à frais communs soit par le concierge, soit par toute autre personne à désigner. L'emploi d'automatiques supprimera d'ailleurs cette dernière obligation. De telles installations pourraient encore assurer aux abonnés, à des conditions assez avantageuses, l'usage d'un abonnement. Rien n'empêche d'ailleurs le propriétaire de l'immeuble d'assurer à ces locataires pareils avantages moyennant le recouvrement, dans le prix de location, des taxes auxquelles il serait astreint;

6° Le système de tarification adopté par l'arrêté royal du 12 août 1944 offre certains inconvénients pour les titulaires d'abonnements. Ce système dit par paliers, avec paliers aussi grands, a le désavantage de taxer d'une manière disproportionnée les quelques communications que l'abonné prend au-dessus du nombre auquel il a droit. L'Administration envisage dès maintenant la possibilité de parer à ces inconvénients par l'adoption d'un système d'abonnements comprenant une taxe de base et le péage à la communication. Ce système logique et rationnel fait payer à l'abonné l'usage qu'il retire de ses installations téléphoniques, il permet aux petits usagers d'obtenir le téléphone à un prix suffisamment bas, il ouvre aussi l'accès de la grande masse du public à l'usage du téléphone.

Telles sont les principales améliorations que l'Administration des télégraphes et téléphones a pour but de réaliser, autant que possible, dès que les circonstances le permettront.

A la reprise du service, en novembre 1918, la plupart de nos bureaux télégraphiques et téléphoniques étaient mis hors de service sur toute l'étendue du pays.

A de très rares exceptions près, les BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES avaient été désaffectés et transformés en corps de garde, cuisines, dépôts de toutes natures. Presque partout, les appareils télégraphiques avaient disparu, les câbles d'introduction des fils avaient été coupés. Le mobilier avait été enlevé en grande partie, et, là où il était resté, il se trouvait inutilisable.

L'ennemi avait établi pour ses besoins, le long des voies ferrées qu'il avait maintenues en service, un système de signalisation des trains par télégraphe et téléphone; mais ces installations ne répondaient pas à notre exploitation, et dans bien des cas, d'ailleurs, elles avaient été mises hors d'usage.

En ce qui concerne les BUREAUX TÉLÉPHONIQUES, la situation était identique; dans bien des bureaux les appareils avaient été enlevés; là où l'installation paraissait être restée, nombre d'organes essentiels avaient été enlevés ou détériorés, empêchant l'utilisation de ces bureaux dans un court délai.

LES RÉSEAUX DE LIGNES AÉRIENNES avaient également grandement souffert de l'occupation; la plupart des conducteurs de bronze qui n'étaient pas utilisés par l'ennemi avaient été enlevés; quant aux lignes qui avaient subsisté, elles avaient subi des modifications importantes rendant leur réutilisation dans cet état impossible.

Les câbles souterrains avaient moins souffert cependant, bon nombre avaient été coupés, remaniés, détournés de leur destination première, imposant des recherches, des essais minutieux et des réparations laborieuses.

Des difficultés sérieuses se sont produites dès la reprise du service et n'ont pu être levées complètement encore, du fait de la pénurie de matériel et du manque de bras pour exécuter les travaux.

Malgré les efforts faits dans toutes les directions, la plupart des fournisseurs ne répondaient pas aux demandes de prix, ou bien, lorsqu'un marché était conclu, les délais fixés par eux-mêmes n'étaient pas respectés. Le manque de fil de bronze a été une des causes les plus sérieuses des entraves apportées à la remise en ordre des installations. Les commandes de plusieurs centaines de tonnes de fil de bronze passées tant à nos firmes nationales qu'aux firmes étrangères n'ont pu être exécutées que dans une très faible proportion — quelques milliers de kilos seulement ont été livrés.

Le recours aux services de récupérations et aux offices étrangers n'a pas donné de résultats appréciables. Entre-temps, pour faire face aux besoins les plus urgents, l'Administration a fait l'acquisition de faibles quantités de fil à des particuliers, et le service de récupération de l'armée lui est venu sérieusement en aide en lui procurant quinze tonnes environ de fil de l'espèce. A l'heure actuelle, grâce aux divers marchés en cours, il est permis d'espérer que nous obtiendrons des quantités suffisamment importantes pour répondre aux besoins.

Les mêmes difficultés sont rencontrées, en général, quelle que soit la nature des objets à acquérir. Le fil recouvert commandé vient seulement d'être livré; un autre marché conclu avec la *Hudson's Bay* donne lieu aussi à des retards de livraison; nous espérons néanmoins que de ce côté, nous obtiendrons bientôt ce qui est nécessaire.

Pour l'outillage, quelques commandes ont pu être faites dans le pays et près de l'armée anglaise; mais, pour la plus grande partie du matériel, nous avons dû nous adresser en Angleterre, par l'intermédiaire de la Commission interalliée de ravitaillement qui s'occupe de recueillir les offres du matériel de l'espèce.

Pour l'appareillage télégraphique et téléphonique, nous avons recouru à l'Administration des télégraphes français et au *Post Office* anglais, qui n'ont toutefois pu nous fournir que de petites quantités de matériel. Nos firmes belges pour les appareils télégraphiques ne sont pas outillées pour la fabrication en quantité; elles nous ont cependant été très utiles, de même d'ailleurs que notre atelier des réparations, qui a remis en état beaucoup d'appareils détériorés par l'ennemi; force a donc été d'utiliser le matériel du type

allemand abandonné en Belgique, qui a dû être modifié par nos services techniques pour être approprié à notre mode d'exploitation.

En ce qui concerne les appareils téléphoniques, nos deux grandes firmes nationales, la *Bell Telephone Manufacturing Co* et l'*Antwerp Telephone and Electrical Works*, qui avaient fourni presque exclusivement tout le matériel téléphonique utilisé en Belgique avant la guerre, n'ont pu, jusqu'ici, nous fournir de matériel, leurs usines ayant été complètement pillées par l'ennemi. Elles nous ont cependant aidés à la remise en état des appareils restés en territoire belge et détériorés en partie. Cette réfection est encore en cours.

Nous avons traité plusieurs marchés de poteaux, notamment avec l'Administration des eaux et forêts, pour la fourniture de 18,000 supports provenant de la forêt de l'Herzogenwald. Nous nous sommes également préoccupés du créosotage des poteaux récupérés comme butin de guerre; un contrat a été passé avec une firme anglaise. Nous étudions, à présent, la création d'une usine de préparation en régie des supports nécessaires à nos services.

Quant au personnel, il suffira que nous disions que 679 ouvriers sur un effectif de 3,006 de l'Administration sont encore sous les drapeaux, sans compter les vides qui se sont produits pendant la guerre, pour que l'on se rende compte des difficultés rencontrées dans la remise en état des installations. Il a cependant été fait appel, dans la mesure du possible, à des ouvriers embauchés à titre temporaire.

Plusieurs ingénieurs n'ont pu rentrer qu'un certain temps après l'armistice; certains sont encore éloignés maintenant du service; nous avons eu à déplorer le décès de quatre ingénieurs et d'un chef de section, et la défection d'un ingénieur et d'un chef de section, dont l'arrêté de révocation vient de paraître.

Enfin, les difficultés de transport dues à la pénurie des moyens de communication ont entravé considérablement la remise en état de nos installations; il en est de même de l'intervention des diverses armées qui s'étaient emparées de nombre de nos lignes télégraphiques et téléphoniques.

Au 13 juin, la situation s'établissait comme il suit :

A. — SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE :

Nom ^l re de bureaux ouverts	1,250
Id. de kilomètres de fil en service	25,993
id. de bureaux avant la guerre.	2,694
Kilomètres de fil en service	44,564

B. — SERVICE TÉLÉPHONIQUE :

Nombre de bureaux centraux ouverts	228
Id. de bureaux publics ouverts	189
id. de kilomètres de circuits en service (non compris les circuits d'abonnés).	14,616
id. d'abonnés raccordés	14,762
id. de bureaux centraux avant la guerre .	282
id. de bureaux publics avant la guerre .	289
id. kilomètres de circuits en service avant la guerre (non compris les circuits d'abonnés)	19,390
id. d'abonnés en juillet 1914	54,691

Exploitation télégraphique et téléphonique et situation de leurs réseaux respectifs.

Avant d'exposer la situation actuelle des exploitations télégraphique et téléphonique et d'indiquer l'état présent de leurs réseaux respectifs ainsi que les difficultés de tout ordre que rencontre leur restauration et leur réorganisation, il est indispensable, si l'on veut se rendre compte de l'effort accompli, de montrer sommairement ce qu'étaient l'un et l'autre de ces services publics au moment de l'invasion ennemie.

*
* *

Le télégraphe avait atteint la pleine maturité de son développement. Il constituait une exploitation modèle, remarquablement efficace. La vitesse de transmission, tant à l'intérieur du pays même que dans les relations avec l'étranger, dépassait de beaucoup la célérité acquise par les exploitations similaires des nations voisines. Peu soucieuse d'imiter les pratiques des exploitations télégraphiques privées d'outre-mer qui prodiguent les moyens d'action aux centres importants et négligent les autres, l'Administration visait et réussissait à assurer un service prompt et exact dans toutes les directions. Elle mettait en œuvre un matériel et un outillage exactement conçus en vue de nos exigences spéciales et disposait d'un personnel expert, dévoué, proportionné aux besoins. 2,694 bureaux étaient en activité. Le développement des fils télégraphiques était de 39,650 kilomètres. Les voies ouvertes au trafic international étaient nombreuses et réparties de manière à prévenir les encombrements et à parer aux effets d'interruptions partielles. Le mouvement des correspondances taxées dépassait annuellement

8 millions; celui des correspondances de service concernant, en majeure partie, l'exploitation des chemins de fer de l'État, voisinait les 15 millions.

Le téléphone, d'introduction beaucoup plus récente, n'était pas moins prospère. Des vicissitudes nombreuses dues aux transformations rapides du matériel ont entouré sa croissance. Aujourd'hui faisait apparaître comme suranné et désuet, le dernier perfectionnement de la veille, obligeant successivement, et à courts intervalles, à substituer les tables multiples aux tables dites « Standart »; à celles-là, les commutateurs à batterie centrale; à remplacer progressivement les réseaux aériens des grandes villes par des réseaux souterrains et ce n'était pas là le dernier stade des changements: l'aube de l'automatique pointait à l'horizon et si ce n'avait été la guerre, nous compterions certainement plus d'un réseau pourvu de cet équipement ultra-moderne.

En dépit de ces fluctuations, l'exploitation téléphonique belge pouvait, à bon droit, revendiquer une place d'honneur.

Au moment de la déclaration de guerre, le réseau comprenait 282 bureaux centraux desservant 54,694 abonnés et 1,066 postes officiels portant à 55,747 le nombre total des raccordements. 302 bureaux publics officiels fonctionnaient. Les circuits interlocaux, interurbains et internationaux formaient un ensemble remarquablement complet, offrant aux communications régionales, interurbaines et internationales des voies multiples et rapides. Ceux de nos concitoyens que les événements ont contraint de séjourner à l'étranger pourront témoigner quelle place honorable, aux points de vue de la promptitude et de la ponctualité, le service belge des conversations à grande distance occupe parmi les services analogues de l'étranger et bon nombre d'entre eux auront certes reconnu alors, par les comparaisons qu'ils ont pu faire, combien ils étaient mieux servis, sous ce rapport, dans leur propre pays!

*
* *

Que restait-il de ces deux exploitations si développées lors de la conquête du territoire? En fait, rien. Les lignes, à peu près détruites en totalité, et ce qui en restait, mêlé, brouillé et inutilisable; l'équipement des bureaux, odieusement saccagé par l'ennemi, les locaux, même ceux qui étaient fort éloignés des champs de bataille, dans un état indescriptible de délabrement et repoussants de saleté. En un mot, les déprédations étaient aussi complètes que dans nos usines et procédaient du même esprit, on avait détruit pour détruire, méchamment, puérilement mis à sac, comme le barbare qui brise les objets d'art dont il ignore la destination.

Qu'avions-nous à notre disposition pour entreprendre la reconstitution? Encore rien, ou peu s'en faut. Le matériel télégraphique et téléphonique n'existe pas en stocks dans le commerce. C'est une industrie spéciale pour laquelle on ne construit qu'à mesure des nécessités et où la « standardisation » des types est périlleuse, les transformations profondes, surtout en ce qui regarde l'équipement des bureaux tant télégraphiques que téléphoniques

se succédant à intervalles très rapprochés. D'autre part, le détournement de toutes les activités vers les fabrications de guerre avaient encore appauvri les faibles réserves qui auraient pu exister de-ci ou de-là.

Pour une raison analogue, il était impraticable de puiser dans les approvisionnements des offices télégraphiques et téléphoniques des pays amis, les démarches réitérées faites pendant la guerre auprès des administrations britannique et française n'avaient abouti qu'à de maigres résultats : quelques appareils télégraphiques, quelques tables téléphoniques de faible capacité, une quantité insignifiante de fils et de supports, un peu d'outillage, avaient seuls pu être obtenus et rassemblés au Havre, en prévision du retour au pays.

Quant au personnel, une partie appréciable en était dispersée à l'étranger et bon nombre de nos meilleurs éléments, fonctionnaires, agents et ouvriers, incorporés dans l'armée.

Parmi l'effectif resté sur place, les déchets, dus à des causes diverses : fusillés, morts de privations, déportés, étant nombreux et l'inaction autant que la dépression causée par l'occupation ennemie, avait oblitéré ou réduit l'aptitude au travail de beaucoup. La ressource de recruter du personnel temporaire échappe au télégraphe. Cette branche de service exigeant, à tous les degrés, la coopération de spécialistes qui doivent être d'autant mieux initiés que les circonstances sont plus difficiles.

En ce qui regarde la reconstruction des lignes, la situation se présentait dans les conditions les plus défavorables qui se puissent imaginer (manque de matériel et d'outillage, insuffisance de personnel); au moment de l'armistice, on était au cœur de l'hiver, la petite durée du jour limitait le temps propre aux travaux extérieurs, les moyens de transport pour conduire sur place les ouvriers et le matériel — fils et supports — faisaient défaut; enfin, les intempéries de la saison rendaient les travaux difficiles et détruisaient bien souvent aujourd'hui ce qui avait été péniblement réédifié la veille, sans compter d'autres causes de retards, voire de danger : explosions dues aux engins éparpillés un peu partout dans le sol des régions dévastées, explosions de dépôts de munitions, vols de fils, etc., et encore n'étaient-ce pas là tous les facteurs contraires que nous rencontrons : la coexistence du service civil et du service militaire, belge et allié, dans les mêmes régions, a fréquemment entravé la restauration du service civil. Des fils et des circuits, rétablis par ce dernier pour son usage, ont été, en maintes circonstances, détournés de leur affectation par les armées occupant notre sol, voire interrompus par de fausses manœuvres pratiquées en ligne.

L'Administration souffre encore, à l'heure actuelle, de cet état de choses. Bien que, en théorie, le réseau ait, en totalité, été remis à l'Administration, celle-ci doit céder aux armées les fils et circuits qu'elles jugent nécessaires à leurs communications et les réquisitions de cet ordre ne sont pas sans enrayer, dans certaines directions importantes, le prompt retour à l'état normal.

Malgré ces obstacles de tout genre, en dépit de ces multiples entraves, l'Administration des télégraphes et des téléphones s'est mise courageusement

à l'œuvre. Bien que les appels adressés, dès la première heure, — et continués avec insistance, — auprès de tous les constructeurs et fournisseurs, nationaux et étrangers, n'aient, jusqu'ici, donné que d'assez pauvres résultats — les matières premières manquent universellement — et que le peu que nous ayons réussi à acquérir n'arrive que lentement et par faibles quantités en raison de la désorganisation des transports par voie ferrée et par mer qui sévit en Europe, on est cependant arrivé, en tirant parti d'éléments incomplets récupérés, en suppléant par l'activité et par l'ingéniosité au manque de moyens d'action adéquats; à l'insuffisance numérique de l'effectif par l'effort prolongé et dévoué d'un personnel restreint, à des résultats qui, bien que se manifestant dans un domaine moins vaste que celui de la reconstitution du réseau ferré, n'en sont pas moins dignes d'être remarqués ainsi qu'on en jugera par ce qui suit.

Au télégraphe, plus de 1,250 bureaux ont été réouverts. Le développement des fils conducteurs remis en service est de 25,993 kilomètres.

Tous les grands centres sont reliés entre eux et à la capitale; un bureau télégraphique est ouvert au public dans toutes les gares de chemin de fer et l'on pousse actuellement les travaux très activement en vue de doter de communications les localités non situées sur le parcours d'une voie ferrée. L'allure de la reconstruction n'est limitée que par la rareté de la main-d'œuvre exercée (plus de 600 de nos meilleurs ouvriers sont encore retenus sous les drapeaux, soit le cinquième de l'effectif total) et par les difficultés de se procurer le matériel indispensable : poteaux, fils, appareils et batteries.

Les communications intérieures de quelque importance sont néanmoins toutes assurées et l'acheminement des télégrammes originaires et à destination de bureaux belges s'opère dans des conditions satisfaisantes — vu les circonstances — quoique encore très inférieures, au point de vue de la célérité, à celles d'avant-guerre. Les progrès dans cette direction sont toutefois retardés par la pénurie de personnel opérateur, une partie considérable de l'effectif (plus de 500 agents) étant toujours retenue à l'armée.

Vers l'étranger, la situation dans son ensemble est moins bonne. Les relations vers les Pays-Bas et vers le grand-duché de Luxembourg sont redevenues normales, mais les communications vers la France et vers l'Angleterre demeurent toujours bien en dessous du minimum nécessaire à l'écoulement régulier de la correspondance internationale. L'Administration belge est ici impuissante. Ses lignes, construites en nombre largement suffisant sur son territoire jusqu'à la frontière, ne sont pas encore prolongées en territoire étranger. Du côté du sud, sans doute parce que nos voisins éprouvent d'insurmontables difficultés dans la reconstitution de la partie de leur réseau contiguë au réseau belge, ce qui s'explique aisément par l'étendue des régions ravagées à traverser. Du côté de l'Angleterre, la réfection de nos cinq câbles directs ne peut être envisagée encore par suite des dangers que causent les mines en dérive et le non-relèvement des vastes champs de mines occupant de grands espaces de la mer du Nord. Nous n'avons, en général,

qu'une seule communication Bruxelles-Paris et trois communications avec Londres constituées par voie détournée, ainsi qu'une relation par « sans fil » qui fonctionne pendant la nuit. De concert avec les offices en relation, l'Administration s'efforce de porter au maximum le rendement de ce nombre trop restreint de lignes et s'attache à en réaliser de nouvelles. De part et d'autre, la situation peut s'améliorer soudainement. Il suffirait que le service français arrive à joindre ses lignes aux nôtres qui les attendent et qu'un seul de nos cinq câbles directs anglo-belges soit réparé.

Cette amélioration, que l'Administration désire encore davantage que le public, est nécessaire, car l'activité de la correspondance télégraphique a pris, dès les premiers jours de la reconquête du territoire, une allure presque extravagante.

Bien que, en vue de limiter aux cas réellement pressants le recours au télégraphe et de proportionner les recettes aux dépenses, la surtaxe d'urgence ait été uniformément appliquée aux télégrammes échangés entre bureaux belges, le mouvement des télégrammes intérieurs des cinq premiers mois de 1919 est quasi égal à celui de la période correspondante de 1914. Pour les trois derniers mois, savoir mars, avril et mai 1919, les chiffres sont supérieurs à ceux des mêmes mois de 1914 et l'ascension continue. Dans le régime international, l'activité est comparativement aussi grande. Quoique le nombre de conducteurs vers l'étranger soit, ainsi que nous l'avons vu, insuffisant, la progression, depuis le début de l'année, est constante, le mois de mai apportant un contingent de dépêches pour l'extérieur plus que double de celui de janvier. Nul doute que les résultats de 1914 ne soient promptement dépassés dès le moment où nos communications seront améliorées (voir tableau III ci-joint fournissant le détail du mouvement et de la recette des cinq premiers mois de 1914 et de 1919 respectivement).

Au téléphone, les chiffres sont moins parlants, et cela pour une raison bien simple : c'est que le télégraphe, au moyen d'une seule ligne, peut servir des centaines de clients, tandis que le téléphone doit, pratiquement parlant, immobiliser un circuit et une installation par personne abonnée ; mais il n'en faudrait pas conclure que l'effort a été moins grand ni que l'esprit de ressource ait été moins éveillé. Aussitôt que l'Administration fut libérée des entraves ennemies, elle travailla fébrilement. Depuis la reprise, le nombre des raccordements d'abonnés rétablis a été croissant de semaine en semaine. Au 7 juin, 13,650 abonnés étaient pourvus à nouveau de leur relation téléphonique et l'allure de la reprise s'accélère à tel point que, rien que pour la dernière semaine de juin, les services compétents ont réalisé 816 raccordements nouveaux. Si des circonstances adverses ne viennent enrayer cet essor, nous pouvons compter sur 34,000 raccordements avant la fin de l'exercice courant.

Deux cent vingt-cinq bureaux centraux sont déjà remis en activité et 184 bureaux publics officiels fonctionnent actuellement.

Le mouvement des différentes catégories de communications téléphoniques et leurs produits respectifs en 1919 sont mentionnés, en regard des données comparatives de 1914, aux tableaux II et III ci-annexés.

Ils montrent naturellement une situation moins brillante qu'au télégraphe, pour la raison déjà expliquée et aussi parce que l'exploitation téléphonique forme un ensemble dont les éléments sont plus interdépendants. Les effets de la reconstitution ne deviendront apparents que lorsqu'une étape de plus aura été franchie. Quand tous les réseaux posséderont à nouveau leurs relations interlocales et interurbaines et que les abonnés qui en forment la clientèle principale habituelle disposeront de leur installation. Il y a néanmoins une progression dont les bonds successifs témoignent éloquemment de l'ampleur de l'effort accompli.

Dans les deux domaines, télégraphe aussi bien que téléphone, tout fait prévoir que le mouvement ascendant gagnera encore en amplitude et que l'Administration devra faire tous ses efforts pour porter ses moyens d'action au degré d'efficacité requis. Elle s'y prépare sans désespérer. Elle compte arriver à ses fins en recourant aux procédés les plus nouveaux, au télégraphe, l'emploi des appareils multiples à grand rendement et celui des dispositifs de duplexage et de retransmission permettront d'accroître le produit des lignes, ainsi que le rendement par opérateur. Au téléphone, elle est décidée à appliquer les systèmes automatiques, là où ceux-ci seront identiques. L'exécution de ces projets ne pourra toutefois être que graduelle, non seulement des délais de fourniture, les constructeurs, très peu nombreux, étant tous surchargés de commandes, mais aussi parce qu'il faut un certain temps pour initier le personnel exécutant, opérateurs et mécaniciens, à la manœuvre et à l'entretien d'instruments nouveaux. Il faut aussi considérer les difficultés du recrutement qui s'annoncent comme devant être considérables, les rémunérations dans l'industrie et dans le commerce étant notablement plus élevées qu'à l'État. Le départ d'un nombre relativement élevé d'agents qui nous quittent pour occuper d'autres positions mieux rétribuées est un symptôme très inquiétant sous ce rapport.

*
* * *

La situation financière des deux exploitations pâtit, comme toutes les industries d'ailleurs, de la crise économique. Le prix de tous les matériaux, de l'outillage et des appareils a augmenté dans des proportions énormes et les rémunérations du personnel à tous les degrés ne pourront qu'être sensiblement supérieures à celles du moment si l'on veut prévenir des défections nombreuses et s'assurer les concours nécessaires.

D'autre part, le service des transmissions télégraphiques exigera, pour une période assez longue, plus d'opérateurs qu'antérieurement par le simple fait qu'il faudra recourir, plus que par le passé, aux retransmissions manuelles de bureau à bureau, l'échange direct entre le poste d'origine et celui d'arrivée ne pouvant plus avoir lieu aussi extensivement que jadis, par suite de la limitation forcée du nombre des conducteurs.

Il est tiré parti du personnel laissé disponible par l'immobilisation passagère et partielle du téléphone, mais cette ressource fondra à mesure que le téléphone regagnera son activité d'antan et il faudra nécessairement du renfort.

Cet état de choses rend inéluctable une augmentation — tout au moins temporaire — des tarifs, qui devront être portés à des taux propres à équilibrer les recettes avec les dépenses.

Exploitation téléphonique.

On avait instauré, en mai 1914, dans tous les réseaux téléphoniques, la nouvelle tarification téléphonique adoptée par l'arrêté royal du 12 août 1914, sauf à Bruxelles où l'ancien régime de taxe forfaitaire était resté en vigueur. A cette occasion, on avait constaté un fléchissement dans la courbe ascendante des recettes pour abonnements. Mais en juin, par suite de l'accroissement considérable du nombre des abonnés, dû surtout à l'application de la nouvelle tarification plus favorable, les recettes pour cette branche de produits s'étaient relevées. Pendant les premiers mois de l'année 1914, elles ont atteint une moyenne mensuelle approchant de 1,140,000 francs.

Tout faisait prévoir à l'époque où le pays a été envahi, un essor considérable de la téléphonie locale et il est à présumer que, sans la guerre, la marche ascendante régulière que nous avons constatée dans les développements des réseaux et dans les recettes des abonnements se serait poursuivie.

Au 31 juillet 1914, il y avait 54,694 abonnés raccordés à 282 bureaux centraux.

Depuis la reprise du service, le nombre des raccordements d'abonnés rétablis a été en augmentant de semaine en semaine. Au 7 juin, 13,650 abonnés étaient reliés.

Pendant les quatre derniers mois, du 1^{er} février au 31 mai, on a effectué 11,313 raccordements, soit une moyenne de 2,828 par mois. Pendant la première semaine de juin, on a effectué 816 raccordements. Si nos services de restauration, malgré les difficultés qu'ils rencontrent, continuent à raccorder les abonnés dans la même proportion, nous pouvons évaluer à 19,800 le nombre des reliements qui seront effectués pendant les sept derniers mois de l'année courante, et à 33,500 le chiffre atteint au 31 décembre prochain.

Le nombre des raccordements d'abonnés subira nécessairement certaines fluctuations dues surtout au manque de personnel, à la difficulté d'obtenir le matériel nécessaire bien que des commandes importantes aient été passées. On raccorde actuellement les abonnés dont les installations sont demeurées plus ou moins intactes, tout en donnant satisfaction à d'autres demandes cependant.

En ce qui concerne les recettes provenant des abonnements, les sommes encaissées jusqu'à présent sont infimes, car les nouvelles bases viennent seulement d'être fixées et les bureaux n'ont pu encore dresser les engagements, ni percevoir les redevances. Nous pouvons néanmoins supputer les recettes afférentes aux reliements déjà établis.

Les estimations faites ci-après admettent que les reliements à nos bureaux centraux effectués pour les divers services des armées sont soumis aux taxes réglementaires.

Dans ces conditions, si nous considérons que les éléments qui composent actuellement la recette afférente aux abonnements régionaux ne correspondent plus à ceux de 1914 (car les destructions de lignes, les enlèvements d'appareils et de matériel ne permettent pas de réaliser les installations aussi étendues ni aussi complètes que celles qui existaient), nous sommes amenés à tabler sur un produit annuel moyen par abonnement autre que celui, augmenté de 100 %, constaté avant la guerre.

L'Administration évalue comme il suit les recettes probables des téléphones, en comptant sur une augmentation de 100 %.

Mais la Section centrale estime que l'application de ce tarif serait désastreuse au point de vue du développement du mouvement d'affaires en Belgique, et elle espère qu'il ne sera donné aucune suite à ce projet :

« A Bruxelles, le régime forfaitaire est maintenu; le produit annuel moyen d'un abonnement était d'environ 270 francs avant la guerre, il sera d'après nous, d'environ 500 francs en 1919, compte tenu des réductions accordées pour abonnements multiples; le nombre des reliements d'abonnés réalisés au 7 juin courant est de 5,240; la recette correspondante sera de $500 \times 5,240 = 2,620,000$ francs.

» Dans les autres réseaux, la redevance comprend une somme dite taxe de base et une autre somme variable suivant une échelle de communications.

» Nous évaluons le produit annuel moyen d'un abonnement dans les réseaux d'Anvers, de Charleroi, de Gand, de Liège et de Verviers, réseaux qui comprennent actuellement 5,690 abonnés, à 360 francs (le minimum étant de 320 francs), et dans les autres réseaux, dont le nombre actuel d'abonnés est de 2,720, à 330 francs (le minimum étant de 300 francs).

» Les recettes correspondantes aux raccordements effectués au 7 juin courant seront respectivement de :

$$\begin{aligned} 360 \times 5,670 &= 2,048,400 \text{ francs} \\ \text{et } 330 \times 2,720 &= 897,600 \text{ francs,} \end{aligned}$$

de telle sorte que le total des redevances afférentes aux abonnements existant au 7 juin sera de :

$$2,620,000 + 2,048,400 + 897,600 = 5,566,000 \text{ francs.}$$

» Il convient de remarquer que les recettes réelles pour abonnements régionaux qui seront faites en 1919, ne correspondront pas aux estimations que l'on peut faire en se basant uniquement sur le nombre des abonnements; il reste à rembourser aux abonnés de 1914 la partie de la redevance payée pour la période postérieure au 1^{er} août.

» De ce chef, l'État est débiteur d'environ 4,336,000 francs. Nous basant sur ce qui précède, nous évaluons la recette probable de l'année 1919 à 12,800,000 francs, somme qui représente les redevances afférentes à 33,500 abonnements, dont 12,700 à 500 francs, 14,400 à 360 francs et 6,400 à 330 francs. En tenant compte des ristournes qui seront opérées au cours de cette année, il restera en recette 9,500,000 francs environ ».

Téléphonie interurbaine.

En ce qui concerne la téléphonie interurbaine interne, le nombre des conversations échangées en 1914 a été par mois d'environ 167,000, donnant une recette mensuelle moyenne de 135,000 francs environ.

Sans la guerre, le mouvement et la recette de l'année 1914 auraient été respectivement de 2,004,000 conversations et de 1,860,000 francs.

Pendant les premiers mois de l'année courante, le trafic interurbain interne a été en s'accroissant :

	Nombre de communications.	Recette.
Janvier	695	fr. 975 75
Février	2,021	fr. 2,740 75
Mars	7,389	fr. 10,191 75
Avril	15,239	fr. 21,617 00
Mai	29,927	fr. 52,440 00

Les taxes appliquées jusqu'au 14 mai ont été celles de 1914 augmentées de 40 %; depuis le 15 mai, les communications sont payées au double du prix de 1914. Le mouvement s'accroît en raison du nombre des bureaux publics réouverts et du nombre des nouveaux abonnés raccordés; il est à prévoir que vers la fin de l'année, si pas avant, à la faveur des taxes élevées, la recette mensuelle pour cette branche de produits atteindra celle de 1914.

La recette pour 1919 peut être évaluée à 900,000 francs.

Les abonnements interurbains internes ont produit en 1914 une recette mensuelle moyenne de 9,600 francs environ. Jusqu'à présent, à raison de certaines difficultés résultant des dégâts faits aux installations et de la pénurie des circuits, ce service n'est pas rétabli.

Conversations régionales des cabines publiques.

En 1914, à partir du mois de mai, le nombre de ces correspondances s'est élevé en moyenne à 60,000 par mois, donnant une recette moyenne de 6,350 francs (mois de mai, de juin et de juillet, par conséquent).

En mai 1919, il a été échangé 12,004 conversations de cette espèce ayant donné une recette de 2,650 francs. Comme pour les conversations interurbaines internes, nous prévoyons qu'à la fin de l'année la recette mensuelle atteindra celle de 1914.

La recette pour l'année 1919 s'élèvera donc à 50,000 francs.

Téléphonie internationale.

Le service international n'est pas encore accessible à la correspondance privée et nous ignorons quand il le sera. Même si ce service était rétabli à bref délai, il est à présumer que les recettes, dès le commencement tout au

moins, seraient peu importantes comparées à celles de 1914. Les lignes avec la France demanderont beaucoup de temps avant d'être rétablies dans l'état d'avant la guerre, les câbles téléphoniques anglo-belges ne seront sans doute pas complètement remis en état en peu de temps et le régime téléphonique germano-belge ne fonctionnera pas de si tôt.

Pendant les premiers mois de 1914, le nombre moyen annuel de *communications internationales* à taxe pleine a été de 58,500 environ et la recette mensuelle de 126,000 francs environ.

Les abonnements internationaux ont donné pendant la même période une recette moyenne de 2,300 francs environ par mois.

La recette totale du service international (parts belges) était donc par mois, en 1914, de 128,300 francs.

Toute évaluation de recettes pour 1919 est impossible, aucune date ne pouvant être fixée pour le rétablissement du service international.

*
*
*

Nous avons renseigné au tableau ci-joint (I) les résultats moyens d'un mois de 1914 et ceux du mois de mai 1919.

On peut aisément se rendre compte que la téléphonie est en bonne voie de restauration et que les produits que nous en attendons ne tarderont pas à dépasser ceux de la période, en somme satisfaisante, qui a précédé immédiatement la guerre.

Ci-joint également (II) un tableau comparatif du mouvement et de la recette téléphonique pendant les cinq premiers mois de 1914 et de 1919. Ce tableau indique, en outre, les prévisions des recettes pour l'ensemble de ce dernier exercice.

*
*
*

Ainsi qu'il a été dit ci-avant, au moment de la déclaration de la guerre, le réseau téléphonique belge comprenait 282 bureaux centraux desservant un total de 54,694 abonnés. A la même date existaient 1,066 raccordements de service, ce qui fait un total de 55,747 raccordements. 302 bureaux téléphoniques publics officiels étaient en exploitation.

A la date du 7 juin 1919, l'Administration avait rétabli 225 bureaux centraux téléphoniques auxquels aboutissaient 14,189 raccordements d'abonnés et de service; 184 bureaux publics téléphoniques officiels avaient été remis en service.

Certaines exploitations téléphoniques ont été entièrement détruites par l'ennemi; la plupart des autres ont été gravement endommagées.

La restauration du service téléphonique se heurte à de nombreuses difficultés résultant du manque de matériel (fils notamment) et de l'insuffisance numérique du personnel ouvrier.

Le trafic téléphonique n'exige actuellement dans les bureaux centraux indépendants que l'emploi d'une partie du personnel spécial qui était nécessaire en 1914. Il a pu être tiré avantageusement parti des télé-

phonistes disponibles pour venir en aide au service télégraphique, privé du concours de nombreux agents masculins, ainsi que pour renforcer le personnel incomplet ou en nombre insuffisant des directions et services spéciaux.

Dans les bureaux centraux secondaires, là où des préposés spéciaux — aides — assuraient le service téléphonique, ces agents ont été maintenus en service sur le même pied qu'avant la guerre ; toutefois, pour de nombreux bureaux déjà, par suite de la démission de l'aide en fonctions en 1914, il a fallu recruter de nouveaux préposés dont les prestations ont été fixées d'après les besoins réels.

*
* *

L'Administration a été amenée à augmenter le tarif téléphonique pour plusieurs raisons. A cause d'abord de toutes les fournitures, sans exception, et du coût de la main-d'œuvre. Le taux d'augmentation fixé ne résulte pas de données de la comptabilité que l'Administration a pu tenir depuis l'armistice ; il serait impossible de dire dès à présent les prix de revient définitifs des relierments et des communications téléphoniques. Il a été choisi avec l'idée de garantir le service de tout mécompte. Ensuite, en n'appliquant pas au prix d'abonnement un coefficient de hausse en harmonie avec la hausse générale, l'Administration ne fut trouvée dans l'impossibilité de faire face aux demandes trop nombreuses de raccordements qui se seraient produites. Le prix de l'abonnement effectue une sélection parmi les abonnés, en ce sens que ceux pour lesquels il est le plus utile sont les premiers à le demander et les premiers servis. Il est juste qu'ils paient l'espèce de privilège qui leur est ainsi constitué.

Il est évident que le prix de l'abonnement actuel n'est qu'une étape. L'autorité supérieure a déjà décidé en principe l'adoption d'un tarif à la communication, qui est à l'étude en ce moment, mais qui ne pourrait, en tout cas, être appliqué avant que les bureaux centraux téléphoniques de Bruxelles ne soient munis des appareils et notamment des compteurs nécessaires.

Il est dans les intentions de l'Administration de réduire graduellement ce tarif aussi bas que les prix de revient le permettront. Elle en attend une extension considérable du service téléphonique. La Direction des téléphones estime, quant à elle, qu'avec un tarif de ce genre, bien conçu, nous pourrions dans cinq ans, avoir dépassé de 50 % le nombre d'abonnés d'avant la guerre.

*
* *

Comme améliorations principales dans la technique des installations, il est prévu d'employer des commutateurs automatiques ou semi-automatiques en commençant par Bruxelles, d'utiliser graduellement des raccordements entièrement souterrains dans les villes principales et des lignes interurbaines souterraines dans les directions principales.

Téléphones.

Mouvement et recette.

Comparaison entre les résultats moyens d'un mois de 1914 et ceux de mai 1919.

OBJET.	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1914.	1919.	Différence en 1919.	1914.	1919.	Différence en 1919.
<i>Service régional.</i>						
Abonnements	(1) 54,691	(2) 12,834	— 41,857	1,140,000 »	(3) 1,544,730 »	+ 404,730 »
Conversations taxées dans les bureaux publics	60,000	12,004	— 47,996	6,350 »	2,650 »	— 3,700 »
Avis d'appel	1,800	166	— 1,634	455 »	74 »	— 381 »
Produits extraordinaires, communications permanentes, cartes payantes	»	»	»	3,400 »	128 »	— 3,272 »
				1,150,205 »	1,547,582 »	+ 397,377 »
<i>Service interurbain.</i>						
Conversations	167,000	29,927	— 137,073	155,000 »	52,440 »	— 102,560 »
Abonnements	»	»	»	9,600 »	»	— 9,600 »
Avis d'appel	1,772	139	— 1,633	624 »	80 »	— 544 »
				165,224 »	52,520 »	— 112,704 »
<i>Service international.</i>						
Conversations	58,500	»	— 58,500	126,000 »	»	— 126,800 »
Abonnements	»	»	»	2,300 »	»	— 2,300 »
				128,300 »	»	— 128,300 »
TOTALS GÉNÉRAUX DES RECETTES.				1,443,729 »	1,600,102 »	+ 156,373 »

(1) Nombre total des abonnements au 31 juillet 1914.

(2) Nombre total des abonnements au 31 mai 1919.

(3) La somme indiquée comme recette pour abonnements en 1919 n'a pas été indiquée; cette somme représente le montant des redevances qui auraient été perçues si les engagements d'abonnement avaient pu être dressés et les quittances mises en recouvrement.

**Mouvement et recette téléphonique provisoire des
et à la recette corres**

MOIS.	ABONNEMENTS RÉGIONAUX.			SERVICE A GRANDE DISTANCE INTERNE.			SERVICE A GRANDE DISTANCE INTERNATIONALE.		
	1919.	1914.	Différence en 1919.	1919.	1914.	Différence en 1919.	1919.	1914.	Différence en 1919.
	MOUVE								
Janvier	(1) 1,521	»	»	695	155,709	- 155,014	»	59,295	- 59,295
Février	(1) 1,379	»	»	2,021	152,613	- 150,592	»	57,268	- 57,268
Mars	(1) 2,975	»	»	7,389	174,844	- 167,455	»	61,688	- 61,688
Avril	(1) 3,088	»	»	15,239	181,000	- 165,761	»	57,912	- 57,912
Mai	(1) 3,871	»	»	29,927	154,241	- 124,314	»	58,917	- 58,917
JANVIER A MAI	12,834	53,154	- 40,320	55,271	818,407	- 763,136	»	295,080	- 295,080
	RE								
Janvier	673,540 (2)	» 1,658,018	» - 984,478	» 975 75	» 156,304 75	» - 155,329	»	» 132,783 85	» - 132,783 85
Février	578,530	» 994,796	» - 416,266	» 2,740 75	» 150,078 23	» - 147,337 48	»	» 125,974 70	» - 125,974 70
Mars	1,214,800	» 1,090,762	» + 124,038	» 10,191 75	» 168,953 83	» - 158,762 08	»	» 133,628 50	» - 133,628 50
Avril	1,234,210	» 1,007,724	» + 226,486	» 21,617	» 172,587 75	» - 150,970 75	»	» 124,263 75	» - 124,263 75
Mai	1,544 730	» 1,023,812	» + 520,918	» 52,440	» 153,528 48	» - 101,088 48	»	» 125,307 30	» - 125,307 30
JANVIER A MAI	5,245,810	» 5,775,112	» - 529,302	» 87,965 25	» 801,453 04	» - 713,487 79	»	» 641,958 10	» - 641,958 10

Évaluation des recettes pour 1914 :

Abonnements au service régional	fr.	9,500,000	»
Service à grande distance interne		900,000	»
Service à grande distance internationale		—	
Conversations régionales taxées dans les bureaux publics		50,000	»
Produits divers		10,000	»
TOTAL	fr.	10,460,000	»

cing premiers mois de 1919 comparés au mouvement pondants de 1914.

CONVERSATIONS RÉGIONALES TAXÉES DANS LES BUREAUX PUBLICS.			PRODUITS DIVERS.			TOTAUX.		
1919.	1914.	Différence en 1919.	1919.	1914.	Différence en 1919.	1919.	1914.	Différence en 1919.
MENT.								
»	15,701	- 15,701	»	»	»	»	»	»
1	14,721	- 14,720	»	»	»	»	»	»
192	15,824	- 15,632	»	»	»	»	»	»
3,904	15,700	- 11,796	»	»	»	»	»	»
12,004	54,068	- 42,064	»	»	»	»	»	»
16,101	116,014	- 99,913	»	»	»	»	»	»
CETTE.								
»	4,160 25	- 4,160 25	134 50	6,767 »	- 6,632 50	674,650 25	1,958,033 85	-1,283,383 60
0 10	3,915 50	- 3,915 40	40 70	2,184 98	- 2,144 28	581,311 55	1,276,949 41	- 695,637 86
41 30	4,228 50	- 4,187 20	»	4,098 97	- 4,098 97	1,225,033 05	1,401,671 80	- 176,638 75
862 20	4,194 75	- 3,332 55	73 30	4,757 19	- 4,683 89	1,256,762 50	1,313,527 44	- 56,764 94
2,649 15	5,821 95	- 3,172 80	282 14	2,361 80	- 2,079 66	1,600,101 29	1,310,831 53	+ 289,269 76
3,552 75	22,320 95	-18,768 20	530 64	20,169 94	-19,639 30	5,337,858 64	7,261,014 03	-1,923,155 39

(1) Le nombre des abonnements dont l'échéance tombait entre le 1^{er} janvier et le 31 mai 1914 ne peut être indiqué, les documents que nous possédions à ce sujet ayant disparu.

(2) Les sommes indiquées comme recettes pour abonnements en 1914 n'ont pas été encaissées par les comptables; ces sommes représentent le montant des redevances qui auraient été perçues si les engagements d'abonnement avaient pu être dressés et les quittances mises en recouvrement.

Mouvement télégraphique.

Les graphiques publiés en annexe à ce rapport sont relatifs au mouvement télégraphique depuis la reprise de l'exploitation.

Ainsi qu'il peut être constaté par la comparaison établie sur le graphique IV pour le nombre de *télégrammes privés* et *d'État intérieur*, le mouvement de ces télégrammes dépasse actuellement celui existant à la même époque en 1913.

*
* *

Le graphique V montre également une progression rapide des *télégrammes privés et d'État internationaux* (départ et arrivée).

Cette progression est moins accentuée que celle des télégrammes intérieurs, mais elle paraît due surtout au manque de conducteurs disponibles, notamment vers la France et sur territoire français. Malgré nos instances, nous ne parvenons pas à obtenir de relations suffisantes, la zone ravagée de la France se prête mal sans doute, malgré les efforts de l'administration française, à l'établissement des conducteurs et surtout au maintien en bon état de ceux-ci. Cette situation influe aussi sur le trafic vers Londres par la voie française.

*
* *

Le graphique VI montre que le *mouvement mensuel des télégrammes* tend à se rapprocher rapidement de celui existant en 1913.

Ces résultats sont certes très encourageants, car il faut tenir compte de l'état dans lequel l'Administration a trouvé ses lignes et ses bureaux, lors de la reprise du service, du manque de lignes et d'appareils et de la pénurie du personnel.

*
* *

Les *recettes télégraphiques provisoires* atteignent pour le mois de mai 660,000 francs et pour les cinq premiers mois de l'année 2,492,000 francs (voir graphique VIII) et il est à prévoir que la somme de 4,850,000 francs portée en prévision au Budget des Voies et Moyens pour l'exercice entier

sera largement dépassée. Les recettes pour avril et mai 1919 dépassent de beaucoup celles des mois correspondants de 1913.

Cette augmentation de recettes doit être attribuée en partie à ce que la taxe télégraphique a été en fait virtuellement doublée par l'application de la taxe d'urgence à tous les télégrammes.

* * *

La *télégraphie de service* a pris d'emblée un grand essor, par suite des nécessités de l'exploitation des chemins de fer ; le nombre de télégrammes de service émis pour les trois premiers mois de 1919 est de 2,839,710, soit à peu près les deux tiers du nombre 4,344,188 de la période correspondante de 1913 ; or, il n'existait fin mars 1919 qu'un millier de bureaux télégraphiques sur les 2,694 qui fonctionnaient avant la guerre.

* * *

Le *réseau télégraphique* comporte actuellement un développement de 25,993 kilomètres de conducteurs contre 39,650 en 1913 et 1,258 bureaux en activité.

Ces chiffres démontrent les efforts faits pour le rétablissement rapide des installations d'avant-guerre et ce, malgré les difficultés considérables provenant du manque de matériel de ligne et de bureaux et de la pénurie du personnel employés et ouvriers.

**Mouvement et recette télégraphique provisoire des
et à la recette corres**

MOIS.	SERVICE INTÉRIEUR.			SERVICE		
				DÉPART ET ARRIVÉE.		
	1919.	1914.	Différence en 1919.	1919.	1914.	Différence en 1919.
	MOUVE					
Janvier.	161,616	294,373	- 132,757	108,899	344,326	- 235,427
Février.	240,090	272,980	- 32,890	131,957	318,058	- 186,101
Mars	311,026	288,661	+ 22,365	159,171	350,905	- 191,734
Avril	347,566	315,603	+ 31,963	174,644	348,219	- 173,575
Mai	381,400	313,935	+ 67,465	214,185	346,000	- 131,815
JANVIER A MAI	1,441,698	1,483,552	- 43,854	788,856	1,707,508	- 918,652
	RECETTE					
Janvier.	203,300 »	170,670 »	+ 32,630 »	91,200 »	284,125 »	- 192,725 »
Février.	296,600 »	158,119 »	+ 138,481 »	104,000 »	259,730 »	- 155,730 »
Mars	376,900 »	167,504 »	+ 209,396 »	140,000 »	285,386 »	- 145,386 »
Avril	417,800 »	182,400 »	+ 235,400 »	149,300 »	285,600 »	- 136,300 »
Mai.	461,500 »	183,700 »	+ 277,800 »	177,500 »	283,700 »	- 706,200 »
JANVIER A MAI	1,756,100 »	862,393 »	+ 893,707 » (1)	662,000 »	1,398,541 »	- 736,541 »

(1) Cette forte augmentation résulte de ce que la taxe d'urgence est appliquée à tous les télégrammes.

cinq premiers mois de 1919 comparés au mouvement pondants de 1914.

INTERNATIONAL.			ADRESSES CONVENTIONNELLES ET RECETTES DIVERSES.			TOTAUX.		
TRANSIT.								
1919.	1914.	Différence en 1919.	1919.	1914.	Différence en 1919.	1919.	1914.	Différence en 1919.

MENT

»	51,722	- 51,722	»	»	»	270,515	690,421	- 419,906
»	51,869	- 51,869	»	»	»	372,047	642,907	- 270,860
221	64,068	- 63,847	»	»	»	470,418	703,634	- 233,216
485	50,960	- 50,475	»	»	»	522,695	714,782	- 192,087
603	53,457	- 52,854	»	»	»	596,188	713,392	- 117,204
1,309	272,076	- 270,767	»	»	»	2,231,863	3,465,136	- 1,233,273

(en francs).

»	28,922	» - 28,922	» 7,500	» 15,381	» - 7,881	» 302,000	» 499,098	» - 197,098
»	29,468	» - 29,468	» 9,400	» 11,989	» - 2,589	» 410,000	» 489,306	» - 49,306
100	35,835	» - 35,735	» 10,600	» 10,919	» - 319	» 527,600	» 499,644	» + 27,956
200	28,900	» - 28,700	» 25,300	» 11,100	» + 14,200	» 592,600	» 508,000	» + 84,600
300	30,100	» - 29,800	» 20,700	» 11,100	» + 9,600	» 660,000	» 508,600	» + 151,400
600	153,225	» - 152,625	» 73,500	» 60,489	» + 13,011	» 2,492,200	» 2,474,648 (²)	» + 17,552

(²) Ce chiffre comprend la recette définitive du premier trimestre et la recette provisoire d'avril et de mai.

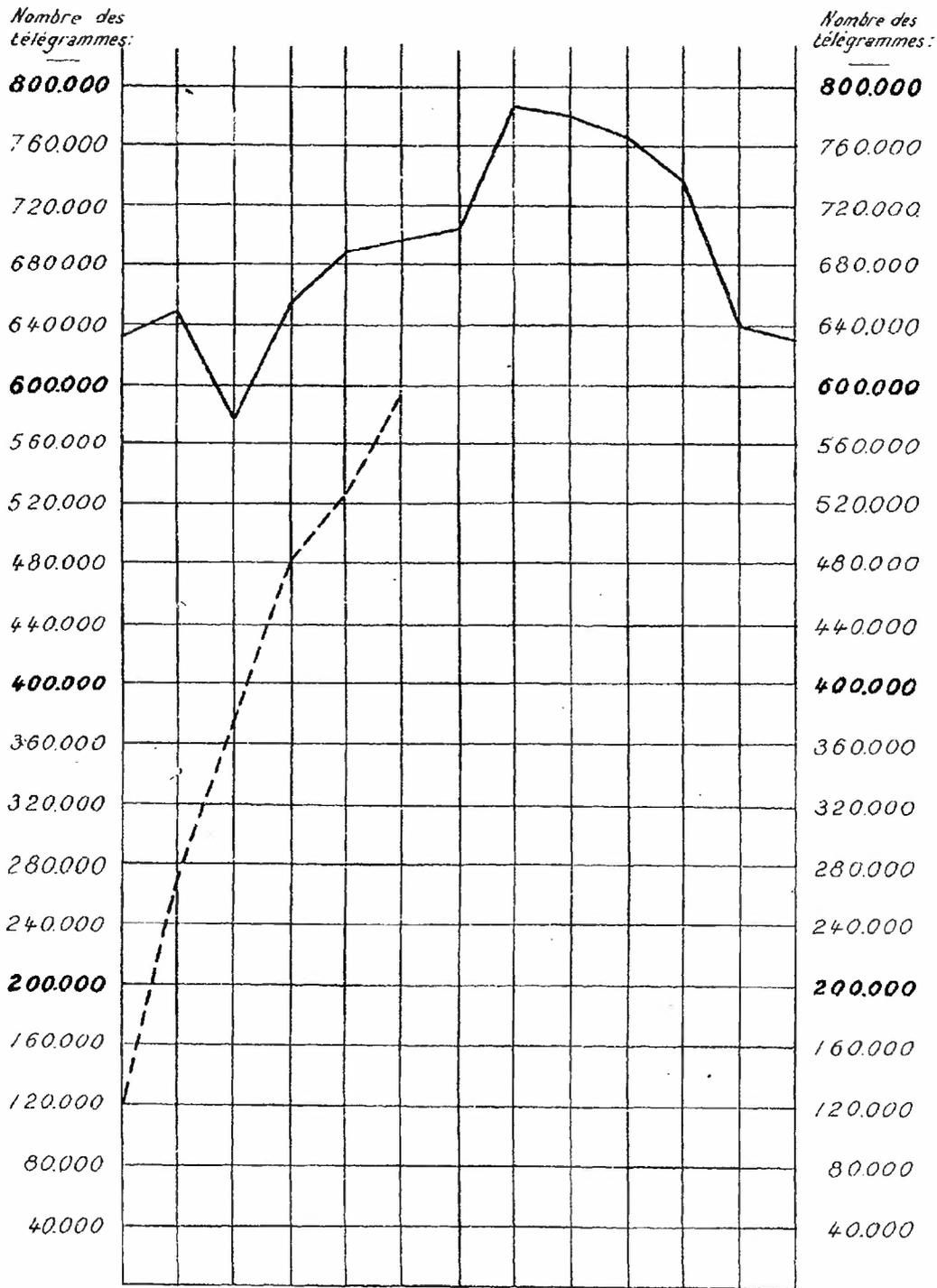
**Nombre des bureaux télégraphiques réouverts
depuis la reprise du service.**

PERIODE.	Nombre de bureaux ouverts pendant la période.	Membre total des bureaux ouverts à la fin de chaque période.	Observations.
Du 11 au 23 novembre 1918	Renseignem. inquant.	Renseignem. manquant.	
Du 24 au 30 id.	51	51	
Du 1 ^{er} au 7 décembre 1918	38	89	
Du 8 au 14 id.	117	206	
Du 15 au 21 id.	187	393	
Du 22 au 28 id.	140	533	
Du 29 décembre 1918 au 4 janvier 1919.	44	577	
Du 5 au 11 janvier 1919	65	642	
Du 12 au 18 id.	65	707	
Du 19 au 25 id.	42	749	
Du 26 janvier au 1 ^{er} février 1919	38	787	
Du 2 au 8 février 1919	21	808	
Du 9 au 15 id.	23	831	
Du 16 au 22 id.	18	849	
Du 23 février au 1 ^{er} mars 1919	13	862	
Du 2 au 8 mars 1919	43	905	
Du 9 au 16 id.	28	933	
Du 17 au 23 id.	43	976	
Du 24 au 30 id.	44	1,020	
Du 31 mars au 6 avril 1919	38	1,058	
Du 7 au 13 avril 1919	41	1,099	
Du 14 au 20 id.	34	1,130	
Du 21 au 27 id.	33	1,163	
Du 28 au 30 id.	12	1,175	
Du 1 ^{er} au 4 mai 1919	7	1,182	
Du 5 au 11 id.	21	1,203	
Du 12 au 18 id.	22	1,225	
Du 19 au 25 id.	14	1,239	
Du 26 au 31 id.	19	1,258	

Nombre des bureaux télégraphiques en 1913 : 2,694.

Mouvement mensuel
des télégrammes privés et d'Etat intérieurs et internationaux (Départ et Arrivée)
en 1919 et en 1913.

1919: - - - - - 1913: _____



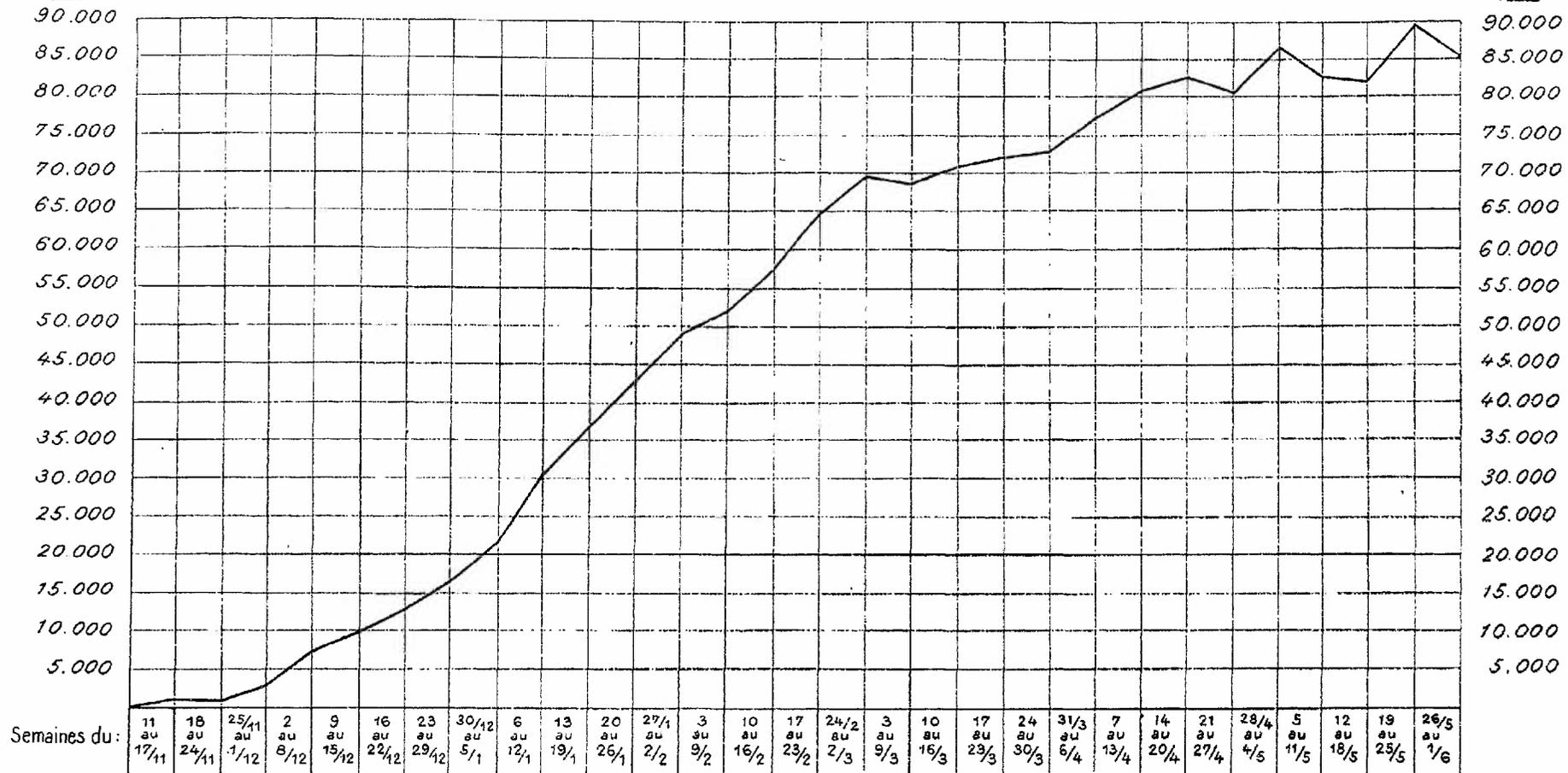
Déc. 1912
or
1918

Janv. Fév. Mars Avr Mai Juin Juill. Août Sept. Oct. Nov. Déc.

Mouvement par huitaine
des télégrammes privés et d'État intérieurs
depuis le 11 novembre 1918.

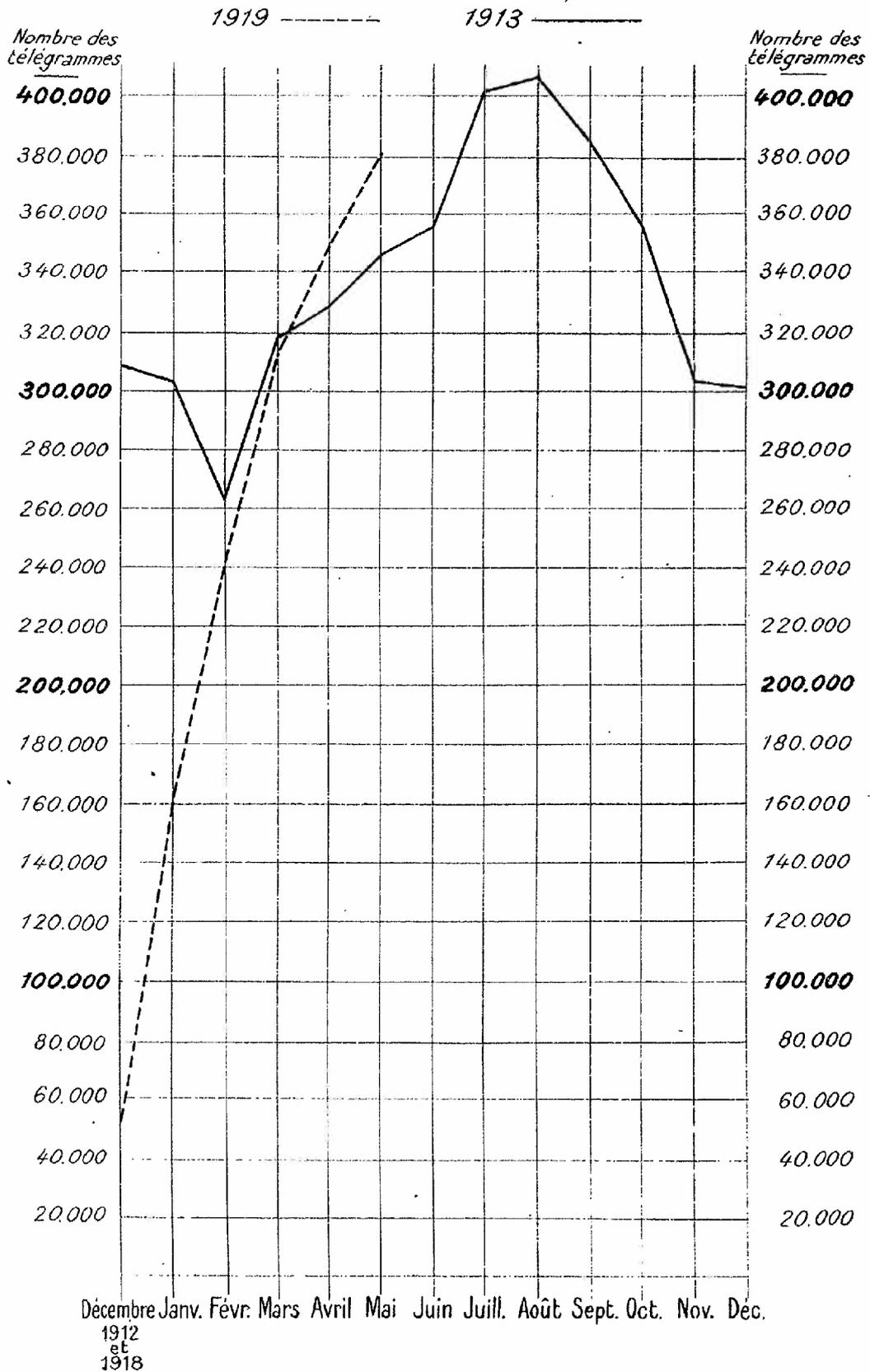
Nombre des
télégrammes:

Nombre des
télégrammes:



(1262)

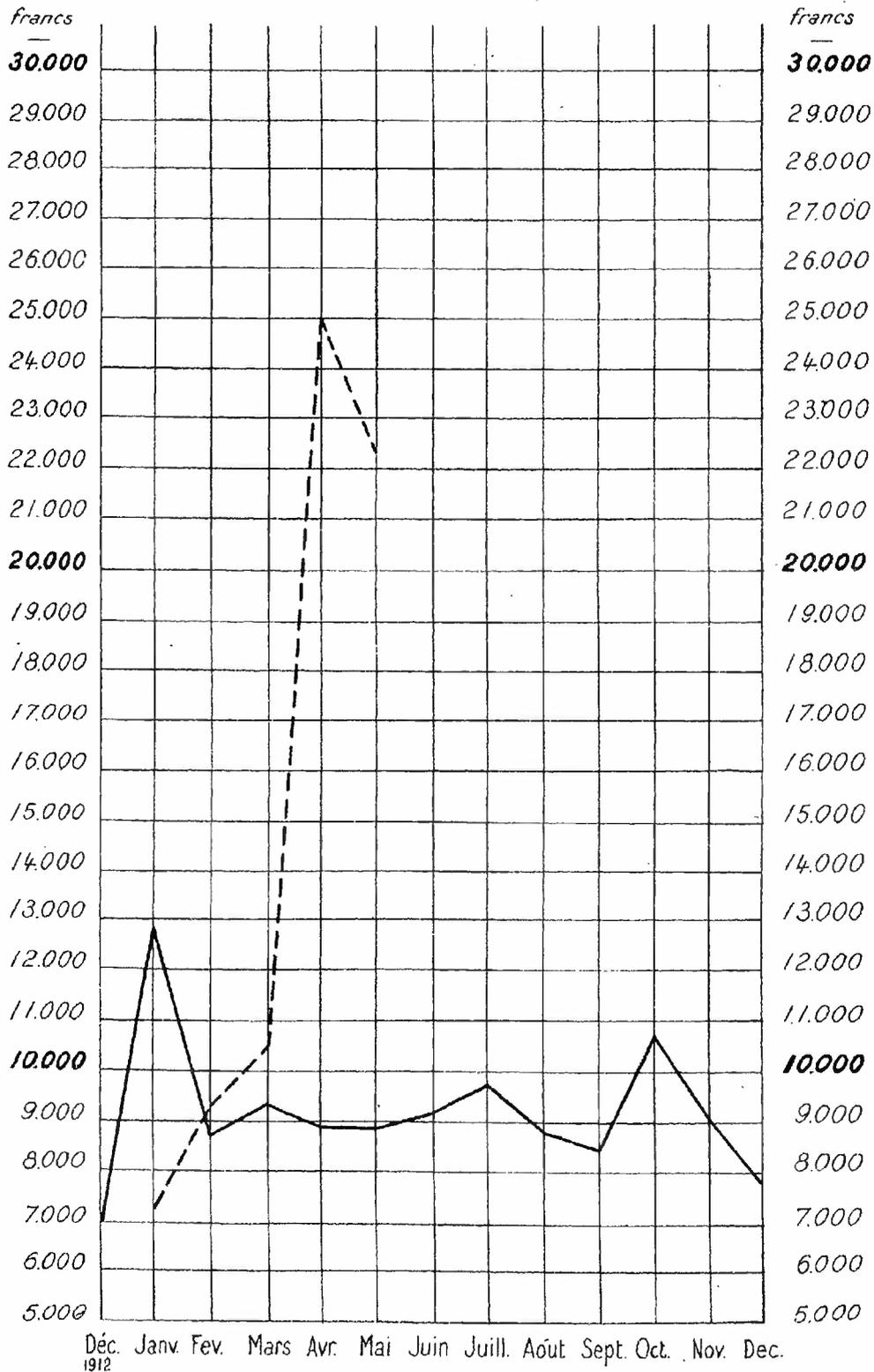
Mouvement mensuel
des télégrammes privés et d'État intérieurs.
en 1919 et en 1913



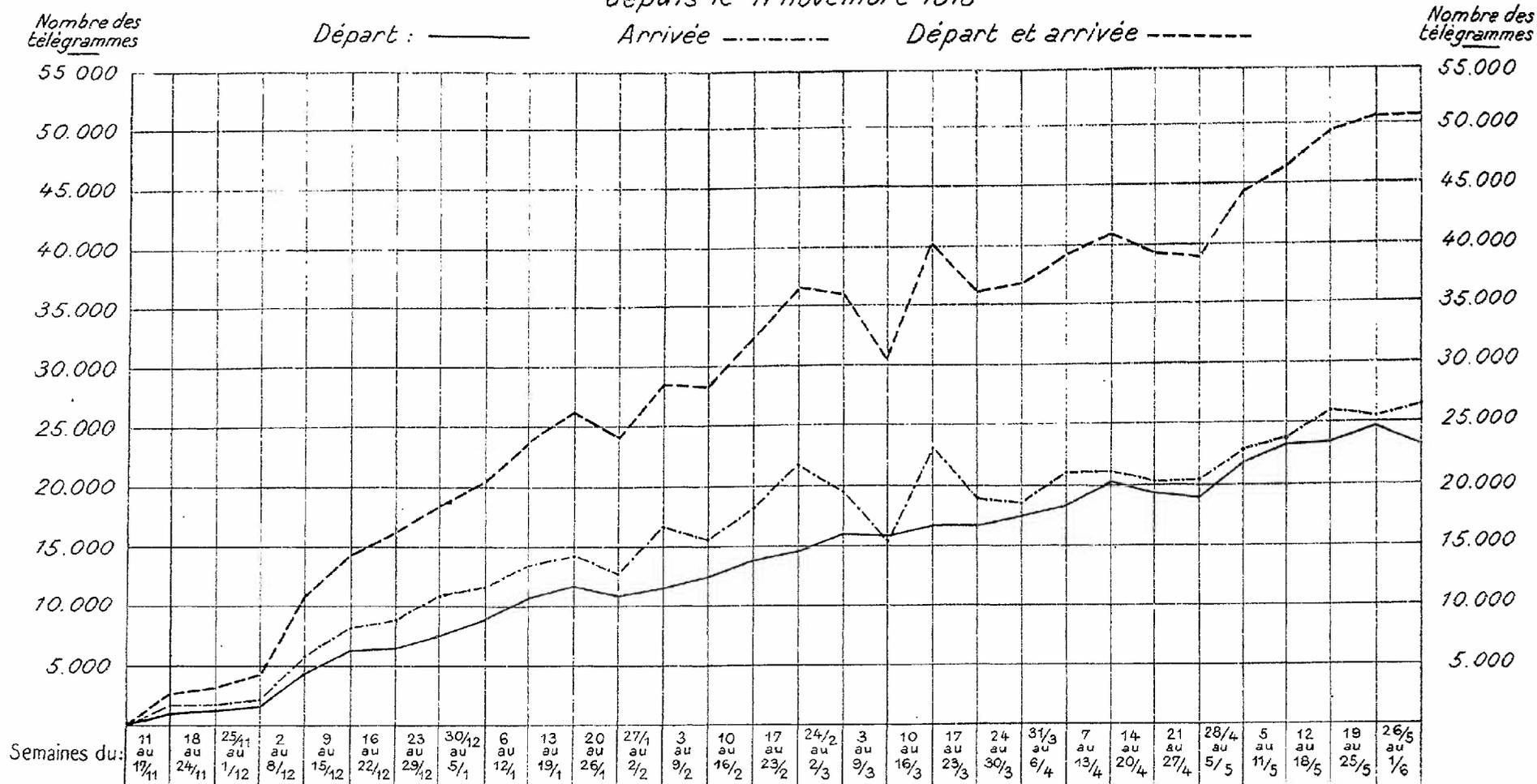
(1264)

*Recette mensuelle des Adresses conventionnelles
en 1919 et en 1913.*

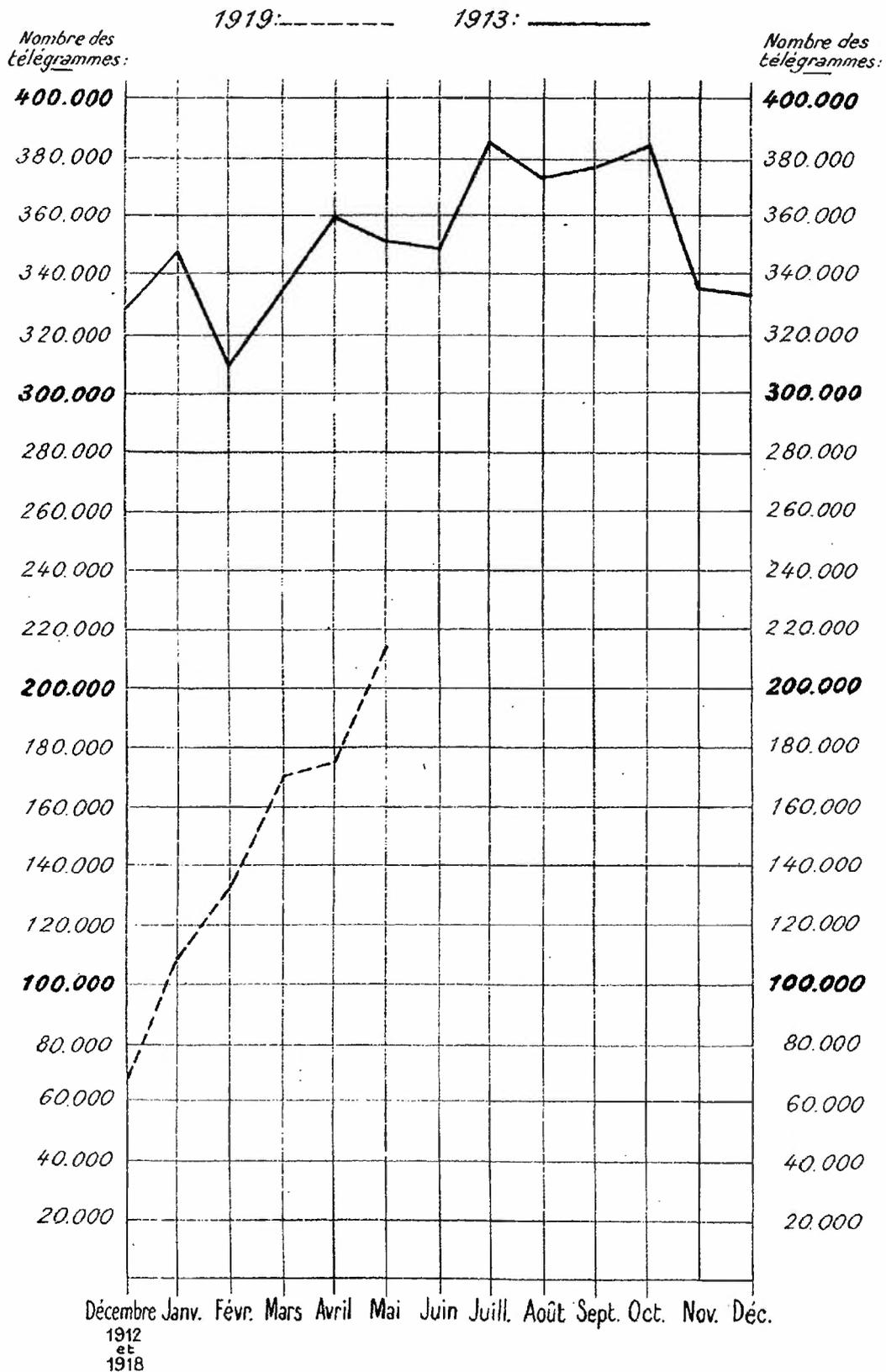
1919. - - - - 1913: ———



Mouvement par huitaine
des télégrammes privés et d'Etat internationaux au départ et à l'arrivée
depuis le 11 novembre 1918



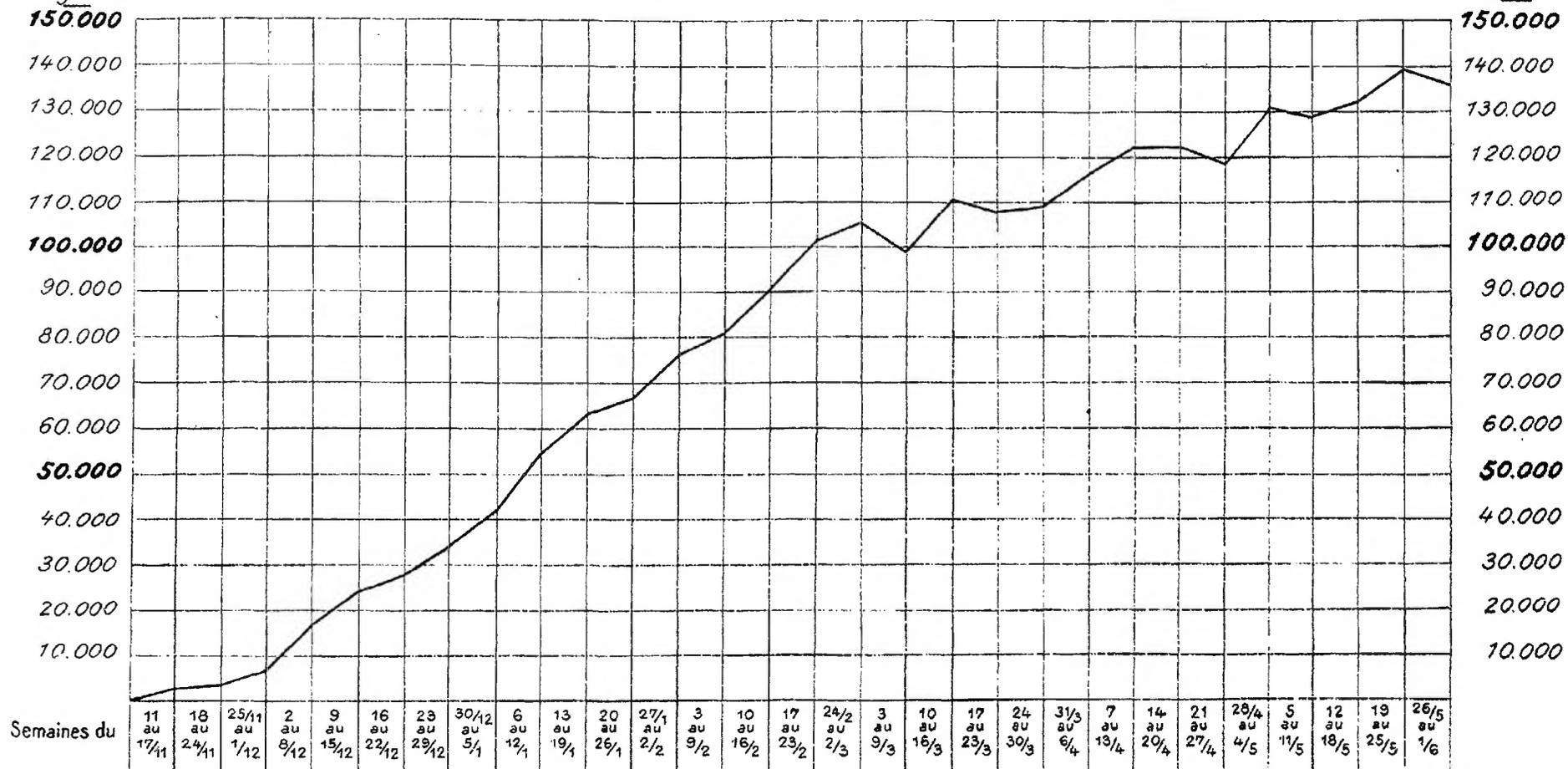
Mouvement mensuel
des télégrammes privés et d'État internationaux (Départ et Arrivée)
en 1919 et en 1913.



*Mouvement par huitaine
des télégrammes privés et d'État intérieurs et internationaux (Départ et Arrivée)
depuis le 11 novembre 1918*

Nombre des
télégrammes:

Nombre des
télégrammes:

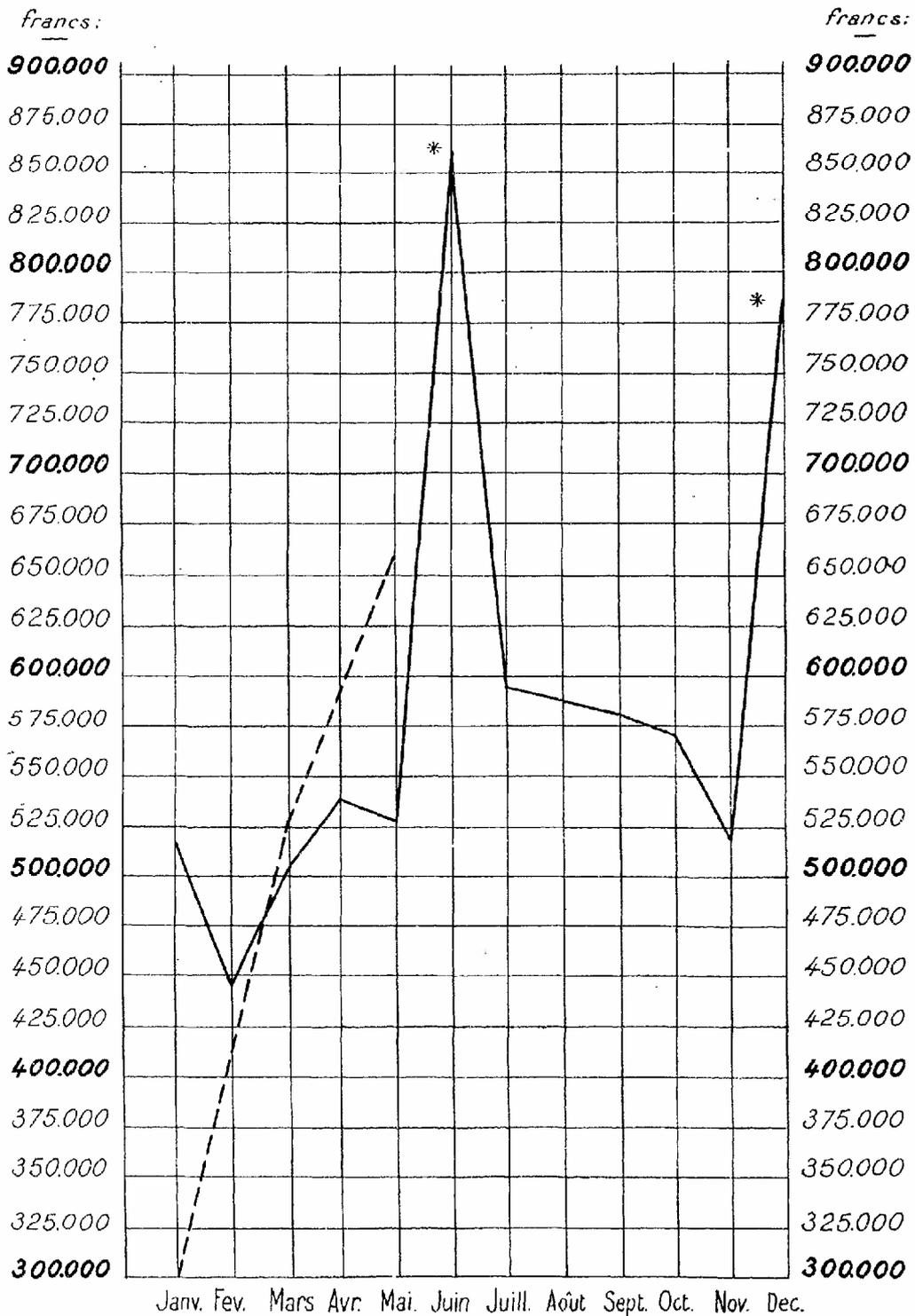


(1263)

(126⁸)

Recette télégraphique mensuelle nette
en 1919 et en 1913.

1919: - - - - - 1913: _____

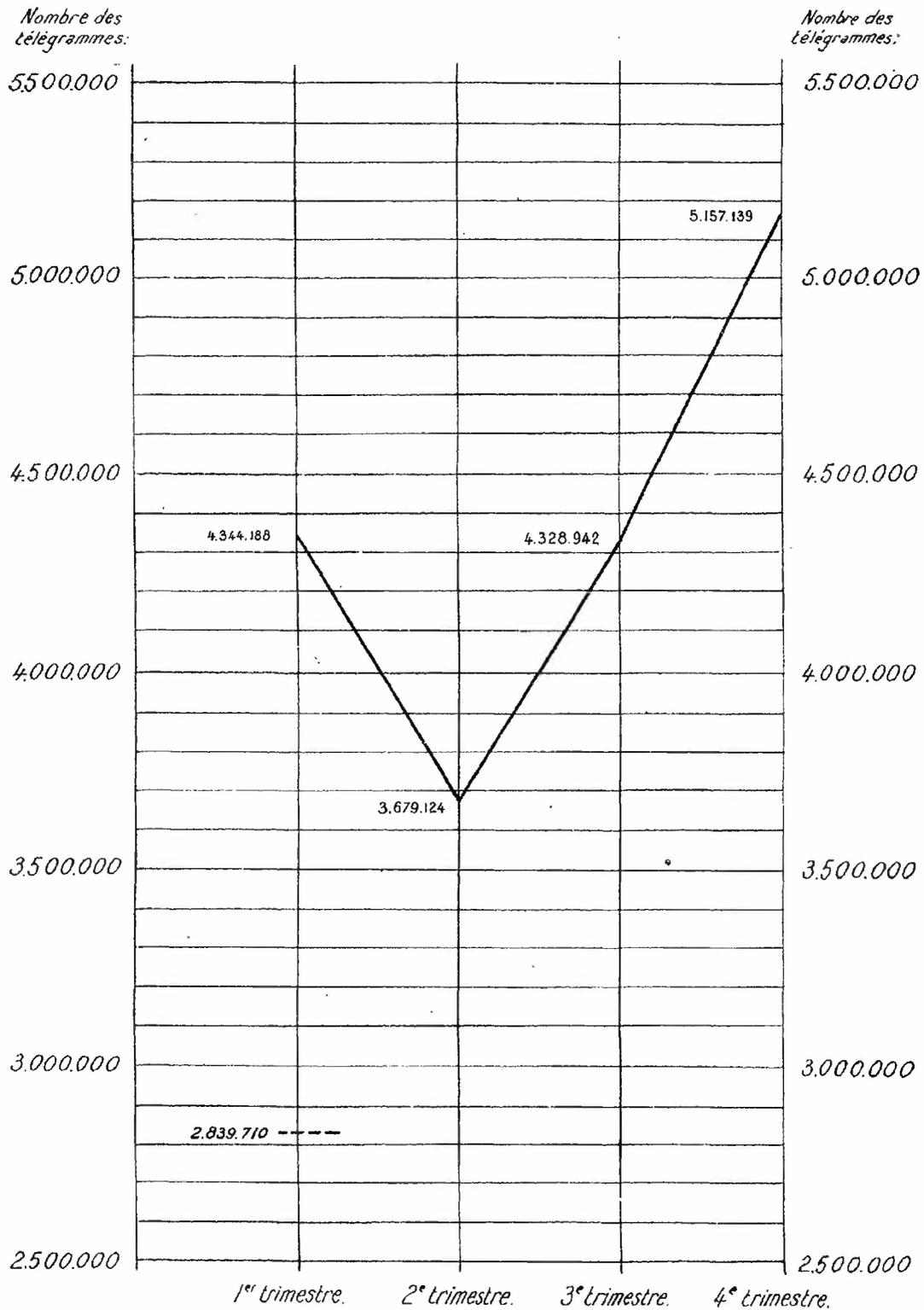


* Y compris la redevance payée semestriellement par le service des postes pour la remise des exprès postaux par les agents des télégraphes.

(126³)

Mouvement trimestriel des télégrammes de service
en 1919 et en 1913.

1919: - - - 1913: ———



Développement total des fils conducteurs.**MOUVEMENT PAR HUITAINE.**

PÉRIODE.	Nombre de kilomètres posés par semaine.	Nombre total de kilomètres à la fin de chaque période.	Observations.
Du 11 au 23 novembre 1918	112	112	
Du 24 au 30 id.	1,451	1,563	
Du 1 ^{er} au 7 décembre 1918	595	2,158	
Du 8 au 14 id.	1,045	3,203	
Du 15 au 21 id.	1,001	4,204	
Du 22 au 28 id.	1,057	5,261	
Du 29 décembre 1918 au 4 janvier 1919.	605	5,866	
Du 5 au 11 janvier 1919	354	6,220	
Du 12 au 18 id.	1,130	7,350	
Du 19 au 25 id.	883	8,233	
Du 26 janvier au 1 ^{er} février 1919.	1,552	9,785	
Du 2 au 8 février 1919	2,115	11,900	
Du 9 au 15 id.	931	12,831	
Du 16 au 22 id.	1,810	14,641	
Du 23 février au 1 ^{er} mars 1919	1,066	15,707	
Du 2 au 8 mars 1919.	1,378	17,085	
Du 9 au 16 id.	678	17,763	
Du 17 au 23 id.	1,094	18,857	
Du 24 au 30 id.	1,186	20,043	
Du 31 mars au 6 avril 1919	769	20,812	
Du 7 au 13 avril 1919	1,030	21,842	
Du 14 au 20 id.	777	22,619	
Du 21 au 27 id.	842	23,461	
Du 28 au 30 id.	379	23,840	
Du 1 ^{er} au 4 mai 1919.	189	24,029	
Du 5 au 11 id.	356	24,385	
Du 12 au 18 id.	618	25,003	
Du 19 au 25 id.	589	25,592	
Du 26 au 31 id.	401	25,993	

Développement des fils conducteurs en 1913 : 39,650 kilomètres.

Situation générale du personnel.

Au lendemain de la libération du territoire, le Gouvernement rendait un juste et solennel hommage aux vertus patriotiques dont le personnel des Administrations des chemins de fer, de la marine, des postes et des télégraphes avait fait preuve, pendant la guerre, tant sous les drapeaux que dans le pays occupé.

I. — *Agents militaires et civils victimes de leur dévouement à la Patrie.*

Beaucoup étaient tombés au champ d'honneur, d'autres avaient été fusillés par l'ennemi ou étaient morts des suites de captivité ou de déportation, d'autres encore étaient rentrés au pays mutilés et privés de leurs moyens de travail.

Il fallait assurer immédiatement le sort des veuves et orphelins, accorder des dédommagements à ceux ayant eu à souffrir d'actes de violence ou de contrainte de la part des Allemands.

Les Administrations s'y sont attachées et de multiples solutions ont été adoptées : octroi d'emplois à l'Administration, d'indemnités indépendantes des pensions servies aux veuves et orphelins; droit de préférence — qui sera réglé par la loi — pour l'accession des mutilés, combattants, etc., aux emplois publics; utilisation, dans un emploi en rapport avec leur état physique, des agents atteints d'infirmités contractées au front, ou en déportation, etc.

Des milliers de cas réclament une solution adéquate.

Entre-temps, le traitement ou salaire des agents morts pour la patrie, ou se trouvant encore à l'armée sont liquidés intégralement entre les mains de leurs ayants droit.

C'est là une innovation. En aucune circonstance, le Département n'a rémunéré ses agents pendant leur séjour sous les drapeaux. Les sacrifices consentis — et ils sont très considérables — sont pleinement justifiés par les événements.

Le principe n'en est cependant pas consacré pour l'avenir. Il n'a reçu qu'une application exceptionnelle et les nouvelles recrues pour l'armée n'en bénéficieront pas.

II. — *Fautes contre le patriotisme.*

On sait que l'ennemi avait jeté des germes de division dans le personnel des administrations publiques. Quelques fonctionnaires et agents avaient commis des fautes contre le patriotisme. Il fallait les réprimer avec justice et fermeté.

Des commissions d'enquête, au premier degré, et un jury d'honneur, au second degré, connaissent des fautes contre le patriotisme. Leur tâche n'est pas terminée, mais des sanctions ont déjà pu être prises dans les cas graves.

Les sentiments de justice, profondément ancrés dans le cœur des agents, recevront bientôt complète satisfaction.

III. — *Arriérés de traitement et salaire.*

En même temps que son salut au personnel, le Gouvernement apportait la promesse de payer tous les traitements ou salaires arriérés se rapportant à la période de guerre et d'accorder les promotions de traitement et de grade tenues en suspens.

Au cours des hostilités et au milieu des plus grandes difficultés, on a pu, tant clandestinement que par l'intermédiaire d'organismes constitués, payer aux fonctionnaires et agents une partie de leur traitement ou salaire.

Le personnel des chemins de fer a pu toucher clandestinement plus de 76 millions de francs et la Société coopérative d'avances et de prêts lui a avancé 233,805,792 francs. Néanmoins, il reste à liquider au profit de ce personnel 245,500,000 francs.

Il en est de même, toutes proportions gardées, pour les autres administrations du Département.

L'établissement des comptes d'arriérés comporte un travail très considérable. Un service spécial dit « des liquidations » en a été chargé.

En attendant que le paiement de ces arriérés puisse être effectué, et pour l'aider à se tirer de la situation gênante dans laquelle il se trouve, le Gouvernement a fait liquider au profit du personnel :

1° Un treizième mois de traitement ou salaire pour 1918, à titre de don de joyeuse entrée;

2° Un acompte de 300 francs ou le montant d'un mois de traitement brut à valoir sur les arriérés.

L'octroi des promotions arriérées est chose à peu près terminée; la dépense se chiffrera approximativement à 27,975,000 francs.

IV. — *Indemnités de vie chère.*

Le coût de la vie s'est augmenté de façon fantastique comparativement à 1914 et les barèmes des traitements et salaires, usités avant guerre et actuellement encore en application, sont loin de suffire aux exigences du moment.

Des indemnités de vie chère, basées uniquement sur l'état civil et la situation de famille des agents, sans considération de grade ou de traitement, leur sont servies.

Elles comportent mensuellement une dépense moyenne de 47 millions 500,000 francs.

Un arrêté royal du 13 janvier 1919 a autorisé la liquidation d'une indemnité de vie chère rétroactive, au profit des fonctionnaires et agents qui n'en ont pas bénéficié durant l'occupation. Il en est résulté une dépense approximative de 97 millions de francs.

Ce sont les ouvriers et agents à faible traitement et à fortes charges de famille qui ont bénéficié le plus largement de cette indemnité.

*
* *

Les indemnités de découchers, intérim, déplacements, changements de résidence etc., ont dû être doublées.

*
* *

Peut-on conclure que le personnel se déclare satisfait des mesures qui ont été prises?

Sa situation au lendemain de l'armistice, tant pour les agents réfugiés à l'étranger que pour ceux restés au pays, était fort précaire.

A leur retour, les premiers ont trouvé leurs foyers pillés ou détruits; à d'autres on réclame des sommes importantes pour arriérés de loyer pendant la guerre.

Ceux restés au pays se trouvent chargés de lourdes dettes.

Tous ont leurs économies épuisées, ils sont dépourvus d'objets de première nécessité (linge, vêtements, chaussures), et leurs émoluments, y compris l'indemnité de vie chère, sont insuffisants pour faire face aux conditions onéreuses actuelles de l'existence.

Les acomptes sur arriérés de traitement et les arriérés de promotion alloués jusqu'ici et qui auraient dû avoir une autre destination sont passés dans le budget ordinaire de la famille.

Cette situation inquiète fortement le personnel de l'État. Il attend avec impatience le relèvement des barèmes de salaires et traitements et les indemnités de résidence dans les grands centres.

Ces questions sont à l'étude au Département, mais elles ne pourront recevoir une solution définitive que lorsque les conditions de la vie économique se seront stabilisées.

V. — Réduction de la durée du travail. — Journée de huit heures.

Le principe de la limitation du travail à huit heures a été adopté dans l'organisation des services du Département.

Son application progressive se poursuit. Elle nécessitera une dépense approximative de 12,368,000 francs.

VI. — Action syndicale.

Il existait, avant la guerre, 209 associations reconnues au Département. De nouvelles se sont créées au cours des hostilités.

Des groupements ayant exprimé le désir de collaborer avec l'autorité administrative par l'entremise de leurs délégués, deux Commissions paritaires, l'une pour l'Administration des chemins de fer, l'autre pour les Administrations des postes, télégraphes et marine, ont été instituées.

Elles doivent servir de liaison entre le personnel et l'autorité administrative. Elles n'ont qu'un caractère consultatif. On peut espérer que ces Commissions mixtes préviendront les difficultés qui se présentent dans les relations des parties en présence.

VII. — *Ravitaillement en vivres, vêtements, chaussures, etc.*

Dès la reprise du service, le Département s'est préoccupé de l'alimentation de ses serviteurs. Des approvisionnements importants en viande congelée, lard, graisse, etc., ont été constitués et distribués aux agents et ont puissamment contribué à réparer leurs forces anémiées. Des mesures de ce genre sont de nature à remédier à la cherté de la vie dont souffre tout le monde.

Un économat est créé à Liège à titre temporaire. C'est un essai. Le cas échéant, la mesure pourra être étendue à tout le pays.

Avant la guerre, un programme d'établissement de cantines était à l'étude au Département.

Cette étude a été reprise. Une Commission spéciale s'en occupe activement et les crédits portés au Budget permettront, dans ce domaine, de donner, à bref délai, satisfaction au désir du personnel, spécialement du personnel roulant.

Les services de l'habillement ont également distribué au personnel des chaussures, de la flanelle, chaussettes, etc., ayant une valeur de plus de 2 millions. D'importantes commandes ont été passées et il est à souhaiter que l'on continue dans cette voie aussi longtemps que les prix commerciaux resteront instables et anormaux.

Enseignement professionnel.

Le chemin de fer sera bientôt doté d'un enseignement professionnel systématique.

M. le Ministre, appréciant l'utilité des *conférences* données au personnel de l'exploitation durant la période de guerre, a résolu de transformer cette initiative en une œuvre officielle et définitive dont bénéficieront tous les cheminots.

Un vaste programme d'organisation est en voie d'élaboration.

L'enseignement comportera deux degrés : l'un accessible aux employés et ouvriers dont l'instruction est assez développée, l'autre s'adressant aux ouvriers ne possédant qu'une instruction primaire.

Les cours seront donnés dans les deux langues.

Il n'est pas douteux qu'un intérêt primordial s'attache à ce que tous ceux coopérant à la grande industrie des transports puissent élever leurs connaissances, développer leur formation professionnelle et orienter leur activité vers des réalisations favorables aux intérêts du pays.

Sous ce rapport, l'initiative prise par l'honorable M. Renkin est hautement louable.

Travaux allemands en Belgique.

Nous ne croyons pas pouvoir passer sous silence un des plus importants travaux que l'autorité militaire allemande a entrepris en Belgique, pendant la période d'occupation.

Depuis de très nombreuses années, la question des lignes de chemins de fer vers l'Allemagne était discutée, surtout par la ville de Liège, dont les intérêts primordiaux étaient en jeu.

L'autorité allemande, à peine installée en Belgique, trancha la question, et passant outre à toutes les formalités d'enquêtes, d'expropriation, commença les travaux en évitant la ville de Liège. Elle fit son tracé, sans tenir compte d'aucun intérêt, sans considération d'aucune sorte, abimant et ravageant tout, là où elle passait. Ce travail fut construit en grande partie par des prisonniers russes; ceux-ci manquaient de toutes les choses les plus élémentaires. La mort fit parmi eux des ravages effrayants, et les nombreuses tombes qui jalonnent cette ligne rappelleront toujours que la barbarie allemande ne s'arrêtait devant aucune considération quand elle croyait travailler à la grandeur de l'Empire.

Ligne de Tongres-Visé-Gemmenich.

L'exploitation de la ligne nouvelle Tongres-Visé-Gembloux doit être envisagée à un double point de vue : le trafic local et le trafic transit.

A. — TRAFIC LOCAL.

L'utilisation de la ligne devra avoir lieu de façon à desservir les localités de la région qu'elle traverse, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Dans la situation actuelle, les installations existantes ne permettent pas l'organisation du service des marchandises. Un service de voyageurs à parcours limité est déjà assuré sur la ligne.

B. — TRAFIC DE TRANSIT.

a) Les transports de marchandises d'Allemagne, passant par Aix-la-Chapelle, vers Anvers, les Flandres, le Brabant et une partie du Hainaut et

vice versa, seront normalement acheminés par la nouvelle ligne envisagée, et ce à la décharge de la ligne de l'Est, absolument surchargée.

b) Les transports de marchandises de l'Allemagne vers les lignes du Nord-Belge, et vice versa, emprunteront la section de Gemmenich-Visé.

La ligne Tongres-Visé-Gemmenich a un développement de 45 kilomètres jusqu'à la frontière.

Les travaux de terrassement, la construction des ouvrages d'art et la pose de la voie ont été effectués, en grande partie, par des prisonniers de guerre, ce qui permet difficilement de se rendre compte de la somme réellement consacrée par l'occupant à l'exécution de cette ligne.

La rapidité de l'exécution a amené l'ennemi à ne prendre aucune précaution pour l'établissement de ses remblais et le creusement des tranchées. La ligne est établie en grande partie dans du mauvais terrain marneux et exposée à des affaissements dans les parties en remblais. Des éboulements récents ont déjà nécessité des consolidations aux talus. Ces éboulements sont à craindre également en déblais, ce qui est d'autant plus grave que la plate-forme de la pleine voie est réduite au strict minimum sans berme de protection des fossés.

D'autre part, les tunnels ont une section trop réduite, surtout les deux pertuis du tunnel de Veurs, dont l'un ne comporte d'ailleurs qu'un revêtement provisoire en madriers soutenus par des cintres métalliques. La section est tellement exiguë que les fumées des locomotives rendent l'air irrespirable et plusieurs cas d'asphyxie se sont déjà produits. Il a fallu recourir uniquement à la traction en tête, même pour les trains de marchandises, ce qui surcharge considérablement les tiges de traction des wagons et expose à des graves dangers par suite de ruptures éventuelles d'attelage, en un endroit où la rampe atteint 9 ‰ sur une très grande longueur.

D'ailleurs, le maintien de cette forte rampe dans un tunnel aussi long et surtout aussi humide, rendra la traction très difficile et restera une sujétion très grande. Cette situation équivaut à une rampe d'au moins 12 millimètres sur une longueur de plus de 2 kilomètres, alors que le maximum de la rampe en terrain découvert est de 10 ‰.

Les ouvrages d'art métalliques sont également conçus d'après un programme de construction provisoire. C'est ainsi que le viaduc de Montzen comporte une série de tabliers de 50 m¹¹ environ de longueur, n'ayant pour tout entretoisement qu'un losange au droit des appuis. Cette conception des ouvrages métalliques peut être défendue en temps de guerre, alors que la vitesse des trains est limitée à 20 kilomètres à l'heure; mais ce sera pour l'exploitation future de la ligne une série de points faibles où le ralentissement sera de rigueur. Pour éviter cette sujétion, l'Administration sera forcée de remplacer ces tabliers, ce qui sera très coûteux et nécessitera la suspension de l'exploitation de la ligne. Les ouvrages d'art en maçonnerie sont mieux conçus, mais la plupart sont amorcés tout à fait inutilement en vue de la quadruple voie; d'autres ne sont qu'ébauchés ou rendus inutilisables par des terrassements ultérieurs que l'occupant a entamés.

Cette ligne a également été conçue sans préoccupations d'utilisations rationnelles des déblais pour former les remblais. Aussi y a-t-il un peu partout, même à l'écart de la plate-forme générale du chemin de fer, des dépôts et des emprunts sur des terrains particuliers. Souvent des surlargeurs anormales et des dépôts exécutés sans méthode augmentent tout à fait inutilement la superficie des terrains à acquérir.

Inutile d'ajouter que la valeur n'en a pas été payée et que les travaux *préliminaires* à l'exportation nécessiteront encore une dépense importante et un temps d'autant plus long, que les recherches concernant la délimitation des terrains seront fort difficiles.

L'exploitation de la ligne peut se faire d'une façon satisfaisante; la voie est constituée par des rails provenant des lignes belges démolies, sauf les changements de voie. Toutefois, les cours aux marchandises sont loin d'être en état, surtout les chemins d'accès; aussi le trafic local ne pourra fonctionner qu'après achèvement de quantités de travaux indispensables : chemins, pavage des cours, signalisation, cabines, bâtiments divers, etc.

Eu égard à ces diverses considérations, il est permis d'estimer le coût d'établissement de la ligne Tongres-Gemmenich à la somme globale de 48,500,000 francs, non compris la valeur des emprises.

Tenant compte de la plus-value des matières premières et de l'augmentation de la main-d'œuvre, on peut estimer la valeur actuelle de la ligne à 40 millions de francs.

Il reste à exécuter un ensemble de travaux dont la valeur peut être estimée à 6 millions pour achever les ouvrages d'art, la gare d'échange et les installations de la traction de Montzen, raccorder les lignes de Muhlbach et de la Meuse et parachever les stations en vue de rendre le service local possible. Il reste aussi à acquérir les terrains évalués à 2 millions de francs, ce qui portera finalement la valeur totale future de cette ligne à 48 millions de francs.

Pour régler ces emprises, et sous réserve vis-à-vis de l'Allemagne de tous les droits qui pourraient résulter du dommage de guerre, l'Administration compte procéder comme en matière d'expropriation, c'est-à-dire établir la superficie des emprises, les faire décréter d'utilité publique, après enquête, et les acquérir à l'amiable ou par la voie judiciaire, suivant les dispositions légales applicables en l'espèce.

L'électrification des chemins de fer.

Les motifs qui ont dans le passé justifié l'électrification ou amèneront dans l'avenir les administrations ou les compagnies de chemins de fer à décider l'application de la traction électrique à une partie ou à la totalité des railways, peuvent être résumés comme suit :

1° Dans le cas de services urbains ou interurbains à arrêts fréquents et à trafic intense, l'électrification augmente la vitesse moyenne des trains et la capacité des lignes tout en assurant de meilleures conditions de voyage;

2° Dans le cas de lignes souterraines ou de lignes traversant plusieurs tunnels, l'électrification supprime les difficultés d'aérage ;

3° Dans le cas de lignes de chemins de fer établies dans le voisinage de matières facilement inflammables, l'électrification offre des conditions de sécurité irréalisables avec la vapeur ;

4° Dans le cas de voies de chemins de fer parcourant des contrées montagneuses, l'application de la traction électrique augmente la capacité des lignes existantes et permet la construction de lignes nouvelles beaucoup moins onéreuses d'établissement que ce ne serait possible si la traction à vapeur était adoptée. La traction électrique s'accommode en effet beaucoup mieux que la vapeur de rampes longues et fortes ;

5° Dans le cas ou par suite d'une augmentation constante du trafic, les installations existantes ne sont plus suffisantes pour assurer régulièrement le service par la traction à la vapeur, la capacité des lignes et des stations est susceptible d'être accrue dans de notables proportions par l'électrification qui sera moins coûteuse d'établissement que l'exécution des agrandissements rendus indispensables pour maintenir la traction à vapeur ;

6° La traction électrique assurée au moyen d'automotrices à commande à unités multiples d'une souplesse remarquable au point de vue de la composition et de la décomposition des trains s'adapte avec une aisance remarquable à toutes les fluctuations même journalières du trafic ;

7° L'électrification s'impose dans les pays dépourvus de combustible mais disposant de forces hydrauliques, en vue de permettre à ces contrées de rendre leurs transports aussi indépendants que possible des nations voisines en cas de conflit ;

8° Dans les parties non industrielles d'un pays où la traction électrique des chemins de fer, à cause du trafic faible, ne peut constituer un placement toujours rémunérateur, il peut être néanmoins avantageux d'électrifier pour permettre à la contrée desservie par un chemin de fer électrique de disposer également de l'énergie électrique pour l'éclairage, les applications de la force motrice à l'agriculture et à la petite industrie à domicile, ce qui serait sinon impossible ;

9° Dans les contrées industrielles où l'électricité est largement appliquée dans l'industrie, l'électrification des chemins de fer amènera la baisse du prix de production et de distribution de l'énergie électrique à l'avantage général de la région ;

10° Dans les agglomérations bâties avoisinant les lignes de chemin de fer, la traction électrique réduit le coût d'entretien des bâtiments, grâce à l'absence de l'influence corrosive des fumées et en augmente la valeur locative ;

11° L'électrification est de nature à faire réaliser une grande économie de combustible, estimée sensiblement à plus de la moitié de la consommation faite à la vapeur, et une économie sérieuse de main-d'œuvre.

A l'heure où le prix du combustible et de la main-d'œuvre sont élevés, ces économies sont de nature à multiplier les applications de l'électricité.

*
* *

La plupart des raisons reprises ci-dessus militent en faveur de l'application de la traction électrique au réseau ferré belge.

L'électrification amènera inévitablement la création en Belgique de grandes centrales très puissantes érigées à proximité des ports ou des charbonnages. Elles permettront notamment, dans ce dernier cas, l'utilisation de charbons de qualité inférieure ou de sous-produits de fabrication. Elles débarrasseront le réseau ferré du transport considérable nécessaire actuellement pour l'approvisionnement des parcs à combustible des remises à locomotives. Ces centrales formeront les nœuds d'un système de distribution d'énergie à bon marché desservant non seulement le railway mais également les services publics de transport et d'éclairage et l'industrie privée.

L'électrification des chemins de fer de l'État belge.

Les 10 et 12 avril s'est réunie à Bruxelles une Commission nommée par arrêté royal dans le but :

- a) D'étudier les questions se rapportant à l'électrification des chemins de fer de l'État belge ;
- b) Faire éventuellement des propositions conformes aux résultats et conclusions de cette étude.

Cette Commission est présidée par M. le sénateur baron Ancion.

Conformément à l'avis émis par la Commission, des délégués des administrations des chemins de fer et de l'office de l'électricité ont été désignés avec mission de mener à bonne fin les études.

Ces études concernent, en premier lieu, l'électrification des lignes de Bruxelles-Anvers, de la jonction Nord-Midi, du Luxembourg et de leurs aboutissants tant au point de vue du trafic voyageurs que du trafic marchandises.

Il y a lieu, en effet, de se préoccuper de l'avenir en allant au-devant des besoins futurs, d'attirer la clientèle italienne, suisse, lorraine, luxembourgeoise vers notre port d'Anvers en disposant d'une ligne rapide et à grand rendement.

Le mouvement de transit de ces pays vers la Belgique est appelé à se développer et nous devons être en mesure d'y faire face.

A cette considération, il y a lieu d'ajouter le trafic très important de minerais du bassin de Meurthe-et-Moselle, du grand-duché de Luxembourg et de la Lorraine à acheminer par les lignes du Luxembourg vers nos bassins houillers en activité et vers le futur bassin houiller du Limbourg.

*
* *

La compétence des délégués choisis, réunis en Sous-Commission, permet d'espérer que des propositions définitives pourront être soumises cette année encore à la Commission d'électrification.

*
* * *

De nouveaux travaux prévus ou en cours d'exécution s'opposent à la réalisation immédiate d'une exploitation *intensive* par l'électricité sur la ligne Bruxelles-Anvers. Aussi l'électrification complète de cette ligne est-elle envisagée en trois phases :

a) La première comportant l'électrification du *trafic local de voyageurs entre Bruxelles (N.) et Anvers (C.)*, réalisable dès le rétablissement de la ligne Muysen-Anvers-Sud par Waerloos dont les rails ont été enlevés sous l'occupation allemande. Le service serait celui d'avant-guerre intensifié dans la mesure résultant notamment de la réduction de la durée du trajet des trains de banlieue.

b) La deuxième phase comportant un *service intensif du trafic local de voyageurs de Bruxelles (N.) à Anvers (C.)* dès la réalisation des travaux de la ligne Watermael-Schaerbeek et du relèvement de la gare de Malines prévus pour fin 1921.

Le relèvement de la gare de Malines supprime les entraves apportées à la circulation par la traversée à Malines du canal de Louvain dont le pont est ouvert à certaines heures de la journée.

La mise en exploitation de la ligne Watermael-Schaerbeek évite la traversée à niveau de la ligne Bruxelles-Anvers à proximité de la gare de Schaerbeek par les nombreux trains de marchandises du Luxembourg.

c) La troisième phase comportant *l'électrification complète avec service intensif du trafic total voyageurs et marchandises entre Bruxelles et Anvers* dès la terminaison des autres travaux décrétés :

1° La mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Anvers sur le parcours Neckerspoel-Berchem, les deux voies supplémentaires constituent le complément rationnel de la quadruple voie existant entre Bruxelles et Malines;

2° Les modifications à apporter au quadrilatère Bruxelles-Nord-Laeken-bifurcation du Maelbeek-bifurcation de Josaphat et des deux diagonales;

3° La jonction Nord-Midi.

La réalisation de l'ensemble de ces travaux est prévue pour 1925.

*
* * *

En ce qui concerne l'électrification de la ligne du Luxembourg, elle amènera vraisemblablement l'application de la traction électrique principalement au point de vue du service des marchandises sur les lignes :

Arlon-Schaerbeek ;

Arlon-Ronet ;

Arlon-Athus ;

Marbehan-Virton-Lamorteau ;

Marloie-Kinkempois et Liège-Guillemins.

Le trafic de minerais sur ces différentes lignes dérivées est des plus importants :

Il atteignait notamment, en 1913, sur le tronçon et dans la direction Marloie-Liège, plus de 2 millions de tonnes.

* * *

Au point de vue du service des voyageurs, il sera fait emploi le plus étendu du matériel à boggie.

Les trains seront composés en général d'automotrices à commandé à unités multiples et de remorquées.

Tous les trains seront symétriques de façon à éviter les manœuvres aux gares terminus.

Régie nationale des chemins de fer.

Dès 1846, il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'appliquer aux chemins de fer de l'État, qui constituent une entreprise industrielle, en même temps qu'un service public, un régime identique à celui des autres départements administratifs. La loi du 15 mai 1846 a établi pour le chemin de fer un régime « transitoire », mais celui-ci est encore en vigueur aujourd'hui bien qu'on n'ait cessé, depuis cette époque, tant au sein des Chambres que dans la presse et dans le monde des affaires, de proclamer la nécessité de donner aux chemins de fer une situation autonome.

En 1872, MM. Malou, Ministre des Finances, et Moncheur, Ministre des Travaux publics, signalaient que le vaste établissement des chemins de fer de l'État doit être géré et administré comme un établissement industriel et qu'il était indispensable de substituer le système des bilans à celui des Budgets séparés, incomplets et inintelligibles.

En 1872, le rapporteur du Budget, M. Le Hardy de Beaulieu, faisait, de son côté, ressortir, que « les chemins de fer de l'État devaient faire une » administration complètement séparée, non seulement sous le rapport » administratif et sous celui du personnel, mais encore sous le rapport » financier ».

Des Commissions furent instituées en 1872, en 1882 et en 1903 pour la rédaction d'avant-projets de loi déterminant l'organisation définitive de la comptabilité des chemins de fer de l'État, mais ces projets restèrent sans suite.

L'importance acquise par les chemins de fer, la part de plus en plus considérable qu'ils ont prises dans le Budget général de l'État ont amené les pouvoirs publics à reprendre la question de l'autonomie des chemins de fer.

En 1910, M. Levie, rapporteur du Budget des Voies et Moyens, constatait que « la création d'un budget autonome des chemins de fer apporterait » à notre comptabilité budgétaire une amélioration incontestable ».

En 1912, une Commission créée par les Ministres des Chemins de fer et des Finances, concluait à la création d'une Régie nationale des chemins de fer de l'État, organisme doté de la personnalité civile et chargé de l'exploitation des chemins de fer de l'État pour compte de celui-ci.

L'étude de ce projet, interrompue par la guerre, fut reprise dès le retour du Gouvernement à Bruxelles.

Une nouvelle Commission présenta au Ministre des Chemins de fer un avant-projet de loi, dont il fut tenu compte dans les études du projet définitif actuellement soumis aux Chambres.

L'autonomie du chemin de fer qui a pour objectif, à la fois, l'industrialisation de son exploitation et la disjonction de ses comptes du Budget général de l'État, s'impose plus que jamais dans la situation née de la guerre.

Il importe, en effet, pour le relèvement économique du pays, que le chemin de fer puisse assurer les transports avec le maximum de promptitude et de régularité et qu'on puisse limiter à un minimum les relèvements de tarifs qui sont la conséquence du renchérissement du prix des matières et de l'augmentation des rétributions du personnel, corollaire obligé de la cherté de la vie.

Il faut, d'autre part, pour qu'on puisse apprécier la situation du Trésor et la mesure dans laquelle les impôts sont insuffisants, éliminer des Budgets l'élément « chemins de fer » qui y tient une part très considérable et qui doit rester étranger aux mesures à prendre pour pourvoir aux besoins généraux du pays.

L'autonomie administrative et financière du chemin de fer et son industrialisation permettront de réaliser ces desiderata.

Le projet soumis, dans ce but, aux Chambres, contient les dispositions essentielles suivantes :

Il est institué une Régie nationale chargée de reprendre la gestion et l'exploitation des chemins de fer appartenant à l'État ou exploités par l'État.

Tous les biens mobiliers et immobiliers affectés à l'exploitation lui sont transférés.

Par contre, elle assume la charge du capital de premier établissement des chemins de fer, tel qu'il figure à la Dette belge et qu'elle remboursera en soixante annuités.

La Régie a pour mission d'assurer l'exploitation des chemins de fer en s'inspirant de l'intérêt public et de l'obligation de pourvoir à ses charges financières.

Elle est gérée par un Conseil d'administration et un Directeur général, nommés par le Roi.

Le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour faire ou ratifier les actes qui intéressent la Régie.

Toutefois, pour sauvegarder les principes de la souveraineté du Pouvoir législatif et de la responsabilité ministérielle, la loi prévoit que les opérations de la Régie feront l'objet de budgets préalablement approuvés et de bilans à soumettre à l'approbation des Chambres.

La fidélité des comptes est garantie par les vérifications effectuées par la Cour des Comptes et par un collège de censeurs nommé par la Chambre des Représentants.

Les mesures importantes qui peuvent affecter les intérêts généraux du pays sont subordonnées à l'approbation du Roi ou du Ministre des Chemins de fer. Celui-ci est armé, en outre, d'un droit de veto qui pourra s'exercer à l'égard de toute décision qui serait contraire aux lois et arrêtés ou à l'intérêt public.

La Régie aura un patrimoine propre.

Elle pourra, moyennant l'autorisation du Pouvoir législatif, faire des emprunts soit auprès du Trésor, soit par l'émission d'obligations particulières.

Elle constituera, à charge du compte de premier établissement, un fonds de renouvellement, un fonds d'assurance qui seront ensuite alimentés, en ordre principal, par des prélèvements à charge du compte d'exploitation.

Un fonds de réserve doté, à l'origine, d'une somme de 50 millions de francs sur ressources extraordinaires est destiné à parer éventuellement aux malis du compte annuel. Il sera alimenté par le produit du placement de son avoir et par les bonis annuels. Lorsque l'actif dépasse 100 millions, l'excédent est porté au compte de profits et pertes et l'affectation du boni est réglée par la loi.

Des dispositions spéciales permettent un rajeunissement des cadres, tout en sauvegardant équitablement les intérêts légitimes du personnel en fonctions au moment de la reprise.

La loi prévoit une participation du personnel et des membres du Conseil d'administration aux résultats de l'exploitation. Elle stipule :

a) Le droit des agents de se grouper pour la défense de leurs intérêts et de désigner, dans leur sein, des délégués chargés de les représenter dans leurs rapports avec la Régie.

b) L'obligation de soumettre à un Comité d'arbitrage les conflits qui peuvent naître entre le personnel et la Régie.

Un arrêté royal déterminera la date à laquelle prendront cours les droits et les obligations de la Régie.

Quatre mois avant cette date, le Conseil d'administration entrera en fonctions pour prendre les dispositions préparatoires.

Voies et communications de Liège à Anvers et de Bruxelles vers la Campine.

La question de la jonction du Rhin à l'Escaut se trouve à l'avant-plan des préoccupations actuelles du Gouvernement.

Ce rapport ne peut, bien entendu, traiter cette question avec l'ampleur qu'elle mériterait, le côté technique en étant du reste étudié en ce moment par des spécialistes éminents à la conférence.

Mais nous voudrions, en peu de mots, donner un aperçu de la question afin de démontrer l'urgence de ce travail au point de vue de la prospérité du port d'Anvers, en facilitant ses relations avec le bassin industriel de Liège et en développant le port de Bruxelles.

Dans l'œuvre de la reconstitution de la Belgique, le perfectionnement de notre outillage est indispensable, et c'est pourquoi il est de toute nécessité de donner une prompt solution à ce problème.

La politique traditionnelle de la Belgique, dès le moyen âge, a été d'assurer aux provinces belges le libre accès au Rhin. Cette politique fut suivie par les ducs de Brabant et reprise ensuite par les ducs de Bourgogne.

Albert et Isabelle projettent l'exécution de ce travail auquel les provinces du nord des Pays-Bas s'opposent continuellement.

Napoléon exécute le canal Anvers-Bocholt et entame le canal du Nord.

L'article 12 du traité des XXIV articles nous facilite l'exécution de ce travail.

La question du Limbourg a toujours été primordiale dans la solution de ces problèmes, et l'ancienneté de la discussion démontre que les controverses qui se sont poursuivies au sujet des travaux dans cette province, émanaient de préoccupations industrielles de premier ordre, exclusives de toute idée d'impérialisme.

M. Malou attirait l'attention des Chambres belges sur cette question en rappelant toutes les négociations qui s'étaient poursuivies à ce sujet de 1830 à 1842. La question sembla abandonnée jusqu'en 1875 quand la ville de Crefeld fit étudier le projet de canal Crefeld-Anvers et, deux ans plus tard, le *landtag* prussien étudiait le canal Rechrort-Anvers.

La Belgique resta, croyons-nous, étrangère à ces négociations entre les Pays-Bas et l'Allemagne.

En tout état de cause, elles échouèrent du fait de la Hollande.

Nous vîmes alors se faire jour de nombreux projets allemands visant à la création d'un port à l'embouchure de l'Ems, mais ceci n'avait-il pas en vue d'opérer une pression sur la Hollande pour la faire revenir sur sa décision?

Sur un total de 33 millions de tonnes qui constitue l'entrée par mer d'Anvers et de Rotterdam réunies, le trafic rhénan a absorbé 19 millions de tonnes, de là l'importance économique du problème.

Anvers voit son trafic diminuer dans des proportions très considérables par suite de la déféctuosité de ses communications avec le Rhin. Tandis que le trafic rhénan augmente de 10 % dans la période qui précède la guerre de quelques années, le trafic rhénan d'Anvers était en diminution.

Le régime de la Meuse est réglé comme celui de l'Escaut par le traité de 1839.

Les communications par terre entre la Belgique et les provinces rhénanes ne peuvent se faire que par territoire néerlandais.

Les communications par eau entre le bassin de la Meuse, le port d'Anvers et le réseau des canaux de la Campine, sont assurées par le canal de la Campine, en passant en territoire hollandais par Maestricht, ce qui fait que les Pays-Bas sont maîtres de cette partie du trafic maritime d'Anvers. ,

Avant la guerre, les canaux reliant Liège à Anvers étaient congestionnés; l'encombrement résultait des formalités douanières, ainsi que de l'insuffisance de dimension de ces voies navigables.

Il faudrait normalement cinq à six jours à un train de bateaux pour parcourir les 155 kilomètres qui séparent les deux villes. Il se fait qu'avant la guerre, par suite de l'enclave, il fallait près de quinze jours, et actuellement il faut parfois un mois.

Une convention, passée le 5 septembre 1850 entre les Pays-Bas et la Belgique, règle l'entretien et la manœuvre des ouvrages de la partie du canal Liège-Maestricht, en territoire néerlandais. Le tout est sous contrôle hollandais.

Plusieurs solutions se présentent : la première semble être l'élargissement des canaux de façon à permettre aux bateaux rhénans de naviguer.

Les industriels du bassin de Liège, ainsi que les charbonnages de la Campine, étaient favorables à la canalisation de la Meuse mitoyenne entre Visé et Besmer, mais n'allons-nous pas favoriser Rotterdam dans la lutte qu'Anvers soutient contre ce port pour le trafic rhénan, allant aujourd'hui jusqu'à Bâle et bientôt jusqu'au lac de Constance.

Nous ne voulons pas entrer dans la discussion approfondie des différents projets présentés au Gouvernement, mais celui-ci devra, nous semble-t-il, envisager avant tout les intérêts nationaux qui exigent que le trafic des bassins de Liège et des charbonnages du Limbourg se porte vers Anvers.

Ce but peut-il être obtenu par la création d'un canal pour la navigation rhénane via Tongres, Hasselt, Herenthals, Anvers, favorisant ce dernier port aux dépens de Rotterdam.

Ou bien les hommes éminents qui étudient en ce moment ces problèmes à Paris et à Bruxelles, trouveront-ils une solution par l'ouverture d'un canal Maeseyck-Neerveleren et la mise en grande section de la partie du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, comprise entre Neerveleren et Bocholt, ainsi que du canal de Bocholt à Anvers. On pourrait aussi pratiquer une coupure entre Quaedmehelen et Herenthals pour favoriser le nouveau bassin houiller belge. Ces solutions avaient, avant la guerre, été examinées à fond par une Commission mixte hollando-belge.

Quand la solution sera trouvée, il sera urgent de poursuivre le raccordement du canal Louvain-Dyle à celui de Bruxelles-Rupel et d'ouvrir une voie d'eau reliant les régions de Bruxelles, Louvain, Malines aux canaux campinois par la vallée du Demer, jusqu'au bassin houiller limbourgeois.

Bruxelles doit être relié au bassin rhénan avec ses immenses perspectives d'avenir.

Mais les travaux considérables entrepris dans la capitale restent inachevés et ne seront-ils guère un non-sens si nous la voyons exclue du trafic mondial que pourra réaliser la Belgique quand le Rhin sera relié au Danube ainsi que le traité de paix l'impose à l'Allemagne.

Quand sur nos voies navigables, les nouveaux modes de tracteurs électriques étudiés en ce moment, remplaceront la traction animale, nous aurons, d'une part, Anvers devenant le premier port du monde et, d'autre part, Bruxelles prenant une situation si prépondérante par le développement de son commerce, qu'elle sera en réalité, si elle ne l'est de fait, la capitale des nations.

Les problèmes Liège-Anvers.

Bruxelles vers le Rhin et, par voie de conséquence, vers les nouveaux centres industriels de la Campine doivent être au premier plan de nos préoccupations. Il nous faut une voie libre de toute entrave vers le Rhin et de là vers l'Orient.

Nous avons esquissé ici très imparfaitement le thème de nombreux et intéressants rapports traitant à fond cette question et il n'entre pas dans le cadre de ce travail d'examiner en détail les études techniques qui ont été faites sur les différents projets de communication entre le Rhin et Anvers.

Pendant la période d'occupation, l'autorité allemande a fait approfondir ces différents projets en tenant compte surtout de l'éventualité de l'annexion de la Belgique.

Dans un document qui a été retrouvé, nous voyons ces lignes concernant les pourparlers futurs pour la création d'un canal :

- « Des négociations semblables ne seront pas nécessaires, selon toute
- » probabilité, avec la Belgique, car nous sommes convaincus que nous devons
- » tenir ferme ce qui a été conquis par le fer et au prix de notre sang,
- » pour la grandeur et la sécurité de l'Allemagne.
- » Si toutefois une paix devait être négociée avec la Belgique, il faudra
- » que la question du canal soit comprise dans les questions à examiner par
- » le traité qui s'ensuivra et cela devra se faire en conférant à l'Allemagne
- » le droit de choisir le tracé du canal avec obligation pour la Belgique,
- » d'exécuter le travail lorsque l'Allemagne l'exigera. Il y aura lieu en
- » outre de faire supporter à la Belgique les deux tiers de la dépense totale
- » et il faudra encore que le montant des péages et droits douaniers soit
- » fixé par l'Allemagne, que les recettes et les frais d'exploitation soient
- » partagés proportionnellement aux parcours du canal en territoire alle-
- » mand et en territoire belge et que l'exécution du canal incombe à cha-
- » cun des États intéressés dans la limite du territoire. »

Heureusement l'Allemagne n'a rien à exiger. La Belgique victorieuse déterminera le tracé du canal suivant ses nécessités industrielles et commer-

ciales. Nous espérons voir donner une solution rapide à ces problèmes plusieurs fois séculaires et ainsi la victoire de nos armes sera une source d'épanouissement et de grandeur pour notre Patrie.

En attendant qu'une décision définitive ait permis de commencer des travaux en ce sens, il y a lieu de rétablir les liens entre Anvers et l'hinterland rhénan avant la guerre, qui s'étaient vu brisés par les opérations militaires.

Des bases alliées se sont établies concurremment à Rotterdam et à Anvers et nous avons constaté avec regret que nos alliés semblaient donner souvent la préférence à Rotterdam, sans motif autre que celui de démarches intéressées en faveur de ce dernier port.

Afin de rétablir l'équilibre en faveur d'Anvers, nous avons pris un ensemble de mesures permettant de lui assurer les mêmes conditions qu'à Rotterdam.

Parmi ces mesures, il faut citer celles qui sont relatives à la traction par remorqueurs, à un prix raisonnable. A l'aide de remorqueurs, récupérés sur les Allemands, le Département des Chemins de fer et de la Marine a organisé cette traction sur les principales voies navigables et notamment pour faire la liaison Anvers-Dordrecht avec la Rhénanie, en attendant que le canal Anvers-Rhin soit devenu une réalité.

L'établissement sur les canaux d'une traction régulière, à prix modérés, est essentiel à la baisse et à la stabilisation des frets fluviaux. Les transports par eau n'ont jamais, jusqu'à présent, été l'objet de l'attention des pouvoirs publics. Alors qu'en France, il existe, depuis longtemps, un Office de navigation; qu'en Allemagne, les voies navigables sont exploitées industriellement par les pouvoirs publics, qui y sont intéressés, et qu'en Angleterre, la création récente d'un Ministère des Transports a remis en lumière l'importance du concours à apporter par lui à une meilleure liaison entre la voie ferrée et la voie d'eau; en Belgique, rien n'existe, et, au contraire, dans le passé notre politique intérieure des transports marque une concurrence intestine entre la voie ferrée et la voie d'eau.

L'établissement de relations harmoniques et complémentaires entre ces instruments concurrents est devenu d'une indispensable nécessité. C'est afin d'y coopérer qu'une Commission d'exploitation des voies navigables a été constituée au Ministère des Chemins de fer, et que les crédits affectés par la guerre à cet objet ont été reportés au même Département.

Port d'Anvers.

Un des premiers points qui sollicitaient l'attention du Gouvernement après la libération du pays fut l'urgente nécessité de remettre en état le port d'Anvers, ce foyer intense d'activité commerciale dont il est superflu de souligner l'importance au point de vue de la vie économique du pays.

Avant tout, il s'est agit de débarrasser le port du formidable amoncellement de matériaux divers que, dans leur retraite, les Allemands avaient abandonnés dans le désordre le plus complet.

Il y avait là 380,000 mètres cubes de bois de toutes essences, empilés sans aucune méthode; 600,000 mètres cubes de gravier et de sable bloquant les quais du bassin-canal, des trois darses et de plusieurs bassins; 3 millions de projectiles de tous calibres, représentant un poids de 700,000 tonnes, délaissés sur les quais des bassins Lefèvre, America et Kattendijk; près de 3,000 tonnes de tourbe, etc. Le tout occupant une surface de 70 hectares et encombrant quelques 17 kilomètres de quais, soit presque la totalité des quais d'Anvers!

L'immensité de la tâche à accomplir ne fit que stimuler la volonté d'aboutir promptement.

A la suite de pressantes démarches, les travaux de déblaiement furent entrepris avec énergie par l'autorité militaire, cependant que l'Administration des chemins de fer fournissait l'imposant matériel roulant nécessaire à ces travaux, dégagait gares et dépendances, évacuait des milliers de wagons chargés de munitions et de matériel de guerre, rétablissait voies et raccordements.

Dès février, l'enlèvement des bois et de la tourbe était chose faite; il en fut de même, dès avril, en ce qui concerne le gravier et les projectiles rentrant dans la part attribuée à la Belgique.

Entre-temps, grâce à d'actives négociations, la *Commission for Relief in Belgium*, dont, sous l'occupation, les divers services avaient dû forcément se fixer à l'étranger, transféra à Anvers la base principale de ses opérations de ravitaillement de la population belge.

D'autre part, nos alliés français, anglais et américains, poussés par l'impérieuse nécessité de pourvoir aux multiples besoins des armées alliées sur le Rhin, et invoquant l'encombrement de notre port national, avaient, dès les premiers jours suivant l'armistice, établi à Rotterdam de vastes bases de ravitaillement.

Il importait de faire bénéficier au plus tôt notre métropole des avantages de tout ordre qui découlent naturellement du fonctionnement de ces puissantes organisations.

Nos tentatives dans ce sens n'eurent pas immédiatement le résultat désiré.

Sur la foi de renseignements erronés, voire même tendancieux et de rapports inexacts résultant d'examen superficiels de la situation, Français,

Anglais et Américains hésitèrent à transférer à Anvers des services qui, tous les jours, gagnaient en ampleur.

Ce n'est qu'après des instances répétées, doublées de démarches personnelles du chef du Département auprès des autorités alliées, que celles-ci se rendirent enfin compte de tout le profit qu'elles pouvaient tirer des magnifiques installations de notre premier port et de l'admirable réseau de voies ferrées et navigables couvrant le pays, ensemble unique permettant d'effectuer les opérations de ravitaillement dans des conditions inégalisées de régularité, de célérité et d'économie.

Les bases alliées vinrent donc à Anvers. Mais il convenait encore de rassembler un matériel fluvial capable d'écouler normalement les marchandises de tout ordre débarquées à destination de l'Allemagne occupée. Ce ne fut pas chose aisée; notre flotte fluviale, en effet, tout comme notre marine marchande, avait énormément souffert du fait de la guerre. Des centaines d'unités, et des meilleures, avaient été ou détruites par l'ennemi, ou transférées sous pavillon étranger, ou encore, chargées de butin, se trouvaient immobilisées dans tous les canaux et rivières du pays.

Il fut fait appel à quelques grandes firmes fluviales qui, mettant en commun les moyens de transport dont elles disposaient, prirent l'engagement vis-à-vis de l'État d'assurer les transports en question dans des conditions de fret et de temps déterminées et se chargèrent, en outre, des transports pour le ravitaillement des régions libérées belges et françaises.

Faut-il, enfin, rappeler les démarches pressantes faites auprès du Ministère du Ravitaillement en vue d'activer la construction à Anvers d'un vaste entrepôt frigorifique, dont la nécessité était apparue dès l'arrivée des premières bases; les négociations entreprises et toujours en cours, pour amener à Anvers l'important trafic suisse, etc.

De ce qui précède, il résulte que le Département des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Marine, peut se flatter d'avoir contribué pour une part à la restauration de notre port national, dont le mouvement ascensionnel s'accroît rapidement, au point d'atteindre, pour le mois de juin dernier, un total de plus de 500 entrées, chiffre montrant une tendance nette à se rapprocher de celui du mois correspondant de l'année 1914.

Ce concours, le Département est décidé à le continuer à notre métropole, convaincu qu'à l'activité de celle-ci sont liés l'avenir et la prospérité de la Belgique entière.

*
* *

La politique de la liberté des transports et du commerce maritime a fait, dans le passé, la prospérité de la Belgique en assurant la grandeur d'Anvers. C'est elle qui a permis de maintenir en Belgique le bon marché de la vie, source de bien-être et de production abondante, et de multiplier nos exportations, condition indispensable de notre existence nationale. Cette politique nous a permis d'être à la fois un grand pays industriel et un grand pays

commerçant. L'agriculture et l'industrie font vivre un pays; mais le grand commerce lui apporte ce complément de richesse qui donne l'aisance.

Or, si c'est grâce au commerce maritime que nos chemins de fer ont atteint un si heureux développement, que nous jouissions avant la guerre de frêts maritimes et fluviaux exceptionnellement avantageux, ainsi que d'un réseau de lignes de navigation unique au monde, la prospérité du port d'Anvers est de même intimement liée à la facilité des relations par voie de terre et par voie d'eau avec l'étranger.

Bâle est un des points principaux du trafic partant pour Anvers; que faut-il donc pour développer le trafic entre ces deux villes, qui toutes deux sont les joints d'un fort trafic mondial? Avons-nous à Bâle les installations nécessaires pour amener vers Anvers le trafic de la Suisse et des nouveaux états balkaniques?

Avant la guerre, les Allemands avaient, en territoire suisse, à la gare des marchandises, un bureau de douanes chargé de dédouaner entre autres les marchandises transitant par l'Alsace-Lorraine vers la Belgique. Ce bureau a été supprimé et remplacé par un poste douanier. Le dédouanement se fait actuellement dans la petite gare de Saint-Louis d'Alsace, très imparfaitement outillée, et de ce fait, des retards appréciables se produisent très fréquemment sans compter les inconvénients que présente la vérification douanière après le chargement des wagons. Jusqu'ici, les démarches des autorités belges et du commerce suisse n'ont pas abouti et la question a été soulevée de savoir si le Département des Finances de Belgique ne pourrait pas examiner l'opportunité d'établir un poste douanier belge à Bâle même. Comme nos wagons ne font que transiter par la France, ils pourraient être dès lors plombés à Bâle, et les sensibles retards causés fréquemment par les difficultés douanières seraient éliminés.

Il est impossible, sans examen approfondi et sans connaître les conditions futures d'accès des nouveaux pays balkaniques, à la mer, de déterminer, dès à présent, les améliorations à apporter à notre régime des chemins de fer pour attirer à Anvers le trafic de ces pays. Il est cependant hors conteste que seuls les services rapides et les taxes réduites sont en état de ranger ces pays dans le rayon d'action de notre grand port.

Anvers détient l'avantage sur Rotterdam; nous donnons ici les tarifs de groupage de et vers Bâle, et ils sont en notre faveur :

Trafic de groupage de et vers Bâle.

Chargements de 10,000 kilogrammes par wagon.

PRIX DES DIVERSES ROUTES CONCURRENTES

Distances en kilomètres.		En francs belges par 1,000 kilogr.			
		Anvers.	Rotterdam		Hambourg.
			via Cologne- Venlo.	via Sterpenich- Esschen.	
249	Anvers (transit)-Sterpenich (frontière)	13 94			
360	Kleinbettingen (frontière)-Bâle, fr. 34.86 convertis au cours de 100 francs français = 104 francs belges	36 25			
609	<i>Au cours de 1 franc belge = 1 franc français</i>	50 19 48 80			
160	Rotterdam (transit)-Venlo, fl. 4.70 + 70% = fl. 7.99 au cours de 1 florin = fr. 2.60 monnaie belge		20 77		
369	Venlo-Wissembourg (frontière), m. 46 10 convertis au cours de 1 mark = fr. 0.45 monnaie belge		(1) 20 74		
212	Wissembourg (frontière)-Bâle, fr. 21.60 convertis au cours de 100 francs français = 104 francs belges		22 46		
741	<i>Au cours de 1 franc belge = 1 franc français</i>		63 97 63 11		
66	Rotterdam (transit)-Rosendael (frontière), fl. 2 40 + 70% = fl. 4 08 convertis au cours de 1 florin = fr. 2.60 belges.			10 61	
278	Esschen (frontière)-Sterpenich (frontière)			29 01	
360	Kleinbettingen (frontière)-Bâle, fr. 34.86 convertis au cours de 100 francs français = 104 francs belges			36 25	
704	<i>Au cours de 1 franc belge = 1 franc français</i>			75 87 74 48	
853	Hambourg-Bâle, m. 103.30 convertis au cours de 1 mark = fr 0 45 belge				(1) 46 48
	Délais effectifs de transport	46 heures.	72 heures au minimum.		

(1) La question qui se pose est celle de savoir si les chemins de fer allemands, en présence de la diminution du cours du mark, n'ont pas majoré leurs taxes proportionnellement. C'est ce qu'ils

vont faire pour les relations directes entre l'Allemagne occupée, d'une part, la Belgique et la France, d'autre part. Dans cette hypothèse, la situation serait la suivante :

Distances en kilomètres.		En francs belges par 1,000 kilogr.			
		Anvers.	Rotterdam		Hambourg.
			via Cologne- Venlo.	via Sterpenich- Esschen.	
249	Anvers (transit)-Sterpenich (frontière)	13 94			
360	Kleinbettingen (frontière)-Bâle, fr. 34.86 convertis au cours de 100 francs français = 104 francs belges	36 25			
609		50 19			
160	Rotterdam (transit)-Venlo, fl. 4.70 + 70% = fl. 7.99 au cours de 1 florin = fr. 2.60 belges		20 77		
369	Venlo-Wissembourg (frontière), m. 46.10 convertis au cours de 1 mark = fr. 1.25 belge		57 62		
212	Wissembourg (frontière)-Bâle, fr. 21.60 convertis au cours de 100 francs français = 104 francs belges		22 46		
741			100 85		
66	Rotterdam (transit)-Rosendael (frontière), fl. 2.40 + 70% = fl. 4.08 convertis au cours de 1 florin = fr. 2.60 belges.			10 61	
278	Esschen (frontière)-Sterpenich (frontière)			29 01	
360	Kleinbettingen (frontière)-Bâle, fr. 34.86 convertis au cours de 100 francs français = 104 francs belges			36 25	
704				75 37	
883	Hambourg-Bâle, m. 103.30 convertis au cours de 1 mark = fr. 1.25 belge				129 12

Quant à l'amélioration de nos voies d'eau, elle a déjà fait plus haut l'objet de considérations spéciales. Nous rappellerons seulement ici, en nous plaçant au point de vue du port d'Anvers, la nécessité de la mise à l'étude très prochaine de la voie d'eau directe Anvers-Rhin; de la construction du canal à grande section Anvers-Moerdijk, dès l'instant où les négociations auront abouti; et de l'examen par le grand-duché de Luxembourg et la Belgique; en accord avec les autres intéressés, de la canalisation de la Moselle, tant de fois différée par la mauvaise foi et l'égoïsme de la Prusse.

Dans le même ordre d'idées, nous ne pouvons pas laisser plus longtemps en état les communications fluviales entre Liège et Anvers. Ces deux centres doivent être absolument reliés entre eux par un canal accessible aux bateaux

de 2,000 tonnes. De même que nous devons mettre sans plus de retard le canal de Charleroi à Bruxelles aux dimensions voulues pour que des bateaux de 500 tonnes au moins puissent l'utiliser.

*
* * *

Nous devons admettre que l'importance du port d'Anvers, la diminution de nos disponibilités financières; la nécessité d'organiser de toute urgence en Belgique, suivant les méthodes les plus modernes, un centre maritime; enfin, les circonstances spéciales résultant d'une occupation vraisemblablement prolongée du territoire ennemi voisin font que, provisoirement, il paraît opportun de développer la prospérité maritime de notre principal port (1).

Cette supériorité du port d'Anvers est établie par le fait que de notre trafic par mer 85 % à l'entrée, 70 % à la sortie passent par ce point, tandis que Gand n'avait, avant la guerre, que 10 % de notre trafic total à l'entrée et 7.71 à la sortie; Ostende, 2.8 % et 0.52 %; Bruges, 2.5 % et 3.3 %, enfin, Zeebrugge, 1.5 % et 0.8 % respectivement. C'est donc bien le port d'Anvers qui doit retenir surtout notre attention en ce moment, puisque c'est de sa prospérité surtout que dépend la prospérité du pays tout entier.

En fait, il n'existe que quatre superports potentiels en Europe : Le Havre, Anvers, Rotterdam et Hambourg. Et c'est entre Anvers et Rotterdam que la lutte est particulièrement vive.

Nous ne devons pas nous dissimuler que, malgré une situation naturelle infiniment plus favorable que celle du port rival, Anvers est très menacée.

Notre port a beau l'emporter par la distance pour tous les points essentiels de l'arrière-pays au Sud, au Sud-Est et à l'Est, il n'en est pas moins dans une situation périlleuse. Sa grande force était l'exportation. Anvers était à Rotterdam comme 1 est à $\frac{1}{3}$ ou à $\frac{1}{6}$ pour l'exportation transocéanique. Or, pour le moment, les sources de l'exportation, tant en Belgique que dans l'arrière-pays étranger, se trouvent tarées. Et le ressentiment mutuel des Belges et des Allemands est une autre chance de succès pour Rotterdam.

La prospérité maritime d'Anvers ne saurait être rétablie que par la réalisation prompte de certaines conditions essentielles, parmi lesquelles nous tenons à signaler les suivantes :

Revision des usages locaux surannés; adaptation de ces usages aux nécessités de la navigation moderne;

(1) Notre métropole commerciale centralise des courants d'affaires énormes; il est difficile de créer artificiellement des mouvements d'affaires; nous ne voulons pas étudier ici la question du port de Zeebrugge. Faut-il le développer? Faut-il continuer les énormes travaux qui y ont été entrepris, nous ne le discutons pas? Dans cette étude, nous voulons voir le développement des moyens de transport en Belgique, et la question d'Anvers y est liée avant tout.

Perfectionnement des opérations relatives à la manipulation et à l'expédition des cargaisons ;

Modernisation et augmentation de l'outillage du port en général ; mise en vigueur de mesures ayant pour objet de prévenir l'encombrement des quais et des gares ;

Organisation, par entente patriotique, de l'union entre les éléments intéressés à la prospérité du port d'Anvers : Etat, Province, Ville, Commerçant, Industriel et Ouvrier ;

Réglementation internationale en faveur d'Anvers, de la liberté effective du passager, spécialement de l'émigrant, de choisir à son gré son port d'embarquement, le pavillon et la ligne de navigation ;

Adoption par le Ministère des Chemins de fer d'une politique ayant pour objet d'empêcher que les tarifs étrangers ne favorisent des ports concurrents d'Anvers ; favoriser le trafic par rail vers notre port national, même au prix de sacrifices ;

Arrangements avec les alliés au sujet de l'hinterland allemand d'où venaient le transit, les réserves de marchandises lourdes, spécialement les produits métallurgiques, stabilisateurs du marché du fret d'un grand port de mer, amélioration des communications fluviales entre Anvers et la France ; arrangements, au bénéfice d'Anvers, en ce qui concerne le trafic de l'Alsace-Lorraine et du grand-duché de Luxembourg dont nous avons parlé plus haut ;

Démonstration à nos alliés, particulièrement à l'Angleterre, de l'intérêt qu'ils ont à conserver à Anvers cette prépondérance sur le Continent que la situation géographique et commerciale de notre port national comporte ;

Examen, au bénéfice d'Anvers, de l'établissement d'un contrôle sur l'importation et l'exportation de l'Allemagne ; limitation de l'intervention des armateurs allemands dans le trafic maritime de l'Europe centrale ;

Octroi à Anvers d'un régime préférentiel en ce qui concerne le trafic continental des deux Amériques et des pays neutres d'Europe ;

Obtention des pays alliés, particulièrement de la France, de l'engagement de ne faire au bénéfice du commerce maritime d'Anvers aucune différence de traitement entre marchandises de même origine et de même nature ;

Abolition des surtaxes françaises d'entrepôt et d'origine dont souffraient à la fois, avant la guerre, notre grand port et les industries françaises du Nord et de l'Est, l'Allemagne étant seule à tirer profit de la situation anormale imposée à la Belgique. Il faut trouver dans cette situation une des principales causes de l'influence allemande sur notre commerce maritime.

A côté de ces conditions d'ordre général, d'autres, d'ordre plutôt particulier au sujet desquelles nous pourrions prendre exemple des grands pays maritimes, se font jour. Entrer, à ce propos, dans le détail, nous entraînerait trop loin. Qu'on nous permette cependant de signaler deux points qui méritent de fixer notre attention dès à présent. C'est d'abord la modernisation, le perfectionnement de notre législation maritime (sécurité, hypothèque, disci-

pline, pension des marins); ainsi que le développement, avec le concours de l'État, des lignes régulières belges de cabotage et de la batellerie.

Il est d'intérêt national, aujourd'hui plus que jamais, de veiller jalousement à ce qu'Anvers ne se laisse pas distancer par les grands ports voisins; et pour atteindre ce but, Anvers doit avant tout devenir, dans un avenir très prochain, le port d'attache d'une forte marine belge liée à la prospérité de notre métropole commerciale par des intérêts connexes et permanents.

* * *

On le voit, l'œuvre qu'il importe de réaliser, si nous voulons arriver à rendre au port d'Anvers son ancienne prospérité, est considérable et réclame toute notre vigilance et tous nos efforts. C'est pourquoi aucune question qui s'y rapporte ne peut nous laisser indifférents.

A cet égard, nous devons nous demander si, d'autre part, Anvers même est à hauteur des nécessités modernes.

Dans l'énumération que nous venons de faire des conditions générales dont la réalisation prompte assurerait la prospérité maritime d'Anvers, nous avons souligné déjà quelques réformes locales qui s'imposent. Mais, à un point de vue général, ne conviendrait-il pas d'examiner s'il n'y a pas lieu de prévoir le développement de la ville d'Anvers? Il ne faut pas que dans un grand port, la population soit à l'étroit; et ne l'est-elle pas déjà à l'intérieur des vieilles enceintes; ces dernières, la guerre l'a prouvé, n'ont plus aucune utilité, et ne devraient-elles pas disparaître? Cela donnerait de l'air, de la circulation et de la place; la création de nouveaux boulevards extérieurs constituerait une brillante opération.

Nous avons entendu citer une autre opinion encore pour le développement du port d'Anvers, ce serait de l'étendre de l'autre côté de l'Escaut. Est-ce que Londres, Liverpool, Rotterdam, ne voient pas une vie également intense sur les deux rives, et la ville d'Anvers, qui avant la guerre, voyait fréquemment son port encombré et de grands retards dans les expéditions dans ses différentes stations. Se heurterait-on à des difficultés techniques impossibles à surmonter? Nous ne le croyons pas.

Si nous le voulons, Anvers ne sera pas boycotté au profit de Rotterdam; et, avec les nouveaux trafics français et anglais, dans un avenir peu éloigné, le port sera trop petit; et ne faut-il pas devancer le trafic qui, tôt ou tard, augmentera?

Dans la période d'avant-guerre, le port d'Anvers a paru à la hauteur, en ce qui concerne les chargements de quelque importance. Mais est-ce que les pratiques peu commerciales de certaines maisons anversoises ne rendaient pas le port de Rotterdam plus avantageux. Un service de messageries reliait par eau Liège à ce port, dans des conditions de bon marché qui lui permettait de lutter contre Anvers.

On ne peut perdre de vue que des acheteurs, dans le choix d'un port qu'ils imposent à leurs fournisseurs, ne se laissent pas seulement guider par

des considérations de prix de mise à bord, mais envisagent souvent, non seulement le taux du fret, mais encore les occasions plus ou moins fréquentes d'embarquement.

Or celles-ci ne dépendent pas seulement du fret d'aller, mais encore de retour, et cette dépendance, qu'elle soit dans un sens ou dans un autre, jouera sans doute un rôle important dans la reprise du port d'Anvers.

Le manque d'aliment au départ dont souffre actuellement notre port national par suite des dommages subis par l'industrie belge, et de l'arrêt des envois de son hinterland naturel, rendra certainement longue la période de reconstitution du port.

Dans toute la période qui va suivre, nous devons avant tout lutter contre les ports concurrents et contre le dénigrement. Si parfois à l'étranger, on reconnaît la suprématie d'Anvers, tel un journal français *l'Éclairer de l'Est* qui publiait un article invitant les Chambres de Commerce de Champagne et de l'Est, à prendre leurs dispositions en vue d'utiliser, pour la réception des matières premières et l'expédition de produits manufacturés, le port d'Anvers de préférence à celui de Dunkerque, parce que ce dernier est mal outillé, qu'il n'est pas améliorable, qu'il est d'un accès difficile, lent, et par conséquent coûteux et que le fret y est le plus cher. D'autre part, d'autres organes prétendent que l'Escaut s'ensable, que les quais sont inabordables, que les vols y sont nombreux, et que notre réseau ferré est encombré; tout cela est facile à réfuter.

Ce dont Anvers a besoin avant tout, c'est de tranquillité. Les Anglais attachent une importance primordiale à la sécurité. Il ne faudrait pas que les grèves ou une situation politique tendue empêchent qu'ils ne viennent à nous. Il en est de même pour d'autres peuples dont nous devons rechercher la clientèle.

Ceux qui connaissent le sentiment des milieux commerciaux étrangers doivent reconnaître qu'il existe, à l'égard de la Belgique, un certain malaise. Les troupes alliées qui ont séjourné dans notre pays, au lendemain de l'armistice, au cours de leur randonnée vers le Rhin ou en rentrant d'Allemagne vers leurs pays d'origine, ont emporté cette impression que la Belgique serait incessamment le théâtre d'événements révolutionnaires.

Impression non fondée, est-il besoin de l'ajouter, et qui provient uniquement d'un manque de compréhension de notre psychologie : le Belge, facilement mécontent et ami de la critique, exprime son opinion, sans réserve ni retenue; il parle de tout « chambarder » sans songer à mal; son état d'âme se traduit souvent par des propos dont la portée apparente dépasse de loin la pensée. Entre nous, qui nous connaissons et nous estimons réciproquement, cela n'a guère d'importance; mais l'étranger, qui ne peut nous étudier que de façon très superficielle, prend ces rodomontades au sérieux; et c'est ce qui fait que peu à peu cette légende s'est accréditée à l'étranger, d'événements graves qui pourraient se dérouler dans notre pays. Cette légende n'a pas été sans répercussion sur les transactions commerciales que nos négociants et industriels sont amenés à conclure à l'étranger et pour

lesquelles on nous impose des conditions qui mettent l'étranger à l'abri de toute surprise. La répercussion s'est manifestée au point de vue touristique. Il est à redouter qu'elle ne fasse sentir ses effets en ce qui concerne notre port national, si nous ne prenons pas la peine de démontrer à cette clientèle du dehors qu'elle n'a rien à redouter.

Plus que jamais, nous devons dans notre vie politique songer aux conséquences de nos actes et même de nos propos relativement à nos rapports avec l'étranger. La Belgique a réussi, par sa vaillance et son héroïsme, à conquérir une place fort enviable dans l'estime et la sympathie des peuples. Sachons en profiter comme nous le devons et comme nous le pouvons.

CONCLUSION.

Nous croyons que ces données générales rendront compte le plus exactement possible de ce qu'ont été, en Belgique, les dégâts causés par l'occupation allemande durant quatre ans.

Nous n'avons pas pu faire une étude détaillée de l'état des bâtiments et des voies dans chacune de nos villes ravagées ou dans toutes les régions dévastées par les batailles. Pas plus que nous n'avons cru opportun de poser des questions au Ministre sur ses intentions concernant tel ou tel point particulier, la situation présente diversifiant ces cas de telle façon, que nous aurions eu à en traiter par milliers.

Ce que la Belgique veut, c'est le rétablissement rapide de ses voies et moyens de transport et, à ce point de vue l'énergie déployée par l'honorable Ministre pour atteindre son but malgré tous les obstacles, est remarquable.

M. Renkin s'est expliqué devant la Chambre au sujet des difficultés qu'il a rencontrées pour mener son travail à bonne fin, et cela particulièrement dans les zones militaires belge, française, américaine et anglaise.

Chacun des chefs militaires tenait à ses prérogatives et, malgré cela, il fallait restaurer avec un plan unique.

Si certaines plaintes s'élèvent sur quelques cas particuliers, sur telle ligne non rétablie, sur un point d'arrêt négligé, sur tel réseau télégraphique ou téléphonique n'ayant pu être remis en état, nous trouverions impossible d'y faire allusion dans ce rapport, en constatant l'œuvre gigantesque accomplie en sept mois.

Nous voulons rendre hommage à tous, chefs, fonctionnaires et ouvriers pour le zèle qu'ils ont déployé et qui a permis d'atteindre un résultat qui fait l'admiration de tous les étrangers venant visiter la Belgique.

Nous avons indiqué dans ses grandes lignes, ce qui, nous l'espérons, sera l'œuvre de demain.

Ce que nous désirons, c'est un plan politique ferme et énergique dans l'œuvre de notre restauration ; c'est un plan général bien conçu embrassant tant nos lignes de chemins de fer que nos voies d'eau, et ce plan une fois conçu, son exécution rapide.

Le Parlement donnera au Ministre toutes les ressources pour l'outillage de la Nation, quand il verra qu'elles sont nécessaires pour son rétablissement et sa prospérité.

Il accordera les ressources demandées pour les traitements et salaires nécessités par la situation actuelle créée par la guerre.

En terminant, nous tenons à nous incliner avec admiration devant tous les agents du Ministère transportés en Allemagne, pour n'avoir pas voulu trahir leur patrie, devant ceux glorieusement mutilés sur les champs de bataille, devant leurs morts aussi, qu'ils soient tombés à l'ennemi ou qu'ils aient été lâchement assassinés dans nos prisons par l'autorité allemande pour les services rendus à leur patrie avec un héroïsme qui fait l'orgueil de tous leurs compatriotes.

La Section centrale a admis le présent rapport à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,
Marquis IMPERIALI.

Le Président,
P. POULLET.