

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SESSION DE 1919-1920

---

### Budget général des Recettes et des Dépenses de l'exercice 1920

---

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

---

#### Rapport de la Commission des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

---

Présents : MM. le baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, président; le comte DE BAILLET LATOUR, BRUNARD, VANDENPEEREBOOM, BRIJS, le baron DE MOFFARTS, DE BLIECK, VANDERKELEN et HICGUET, rapporteur.

MESSIEURS,

Avant d'aborder l'examen du budget, nous tenons à nous associer aux éloges adressés au chef et aux différents fonctionnaires et agents du Département par la Section centrale de la Chambre des Représentants.

Il faut reconnaître qu'au milieu de difficultés de toutes sortes, accumulées comme à plaisir : manque de matériaux et de main-d'œuvre pour réparer des destructions innombrables, dispersion du personnel et du matériel, enlèvement des archives des bureaux, etc., etc., les services dépendant du Département ont été rapidement reconstitués et fonctionnent, on peut le dire, à la satisfaction générale.

Il nous est agréable de constater que l'effort accompli a été considérable et qu'un succès complet l'a couronné.

L'examen du budget pour 1920 a suggéré à votre Commission les remarques suivantes :

1° Pour avoir une vue d'ensemble bien nette, mieux vaudrait avoir réunis dans un seul tableau les recettes et les dépenses des différents services. Sous le régime actuel, notre matière se trouve pour le chapitre « Dépenses ordinaires » au tableau X du budget général.

Pour le chapitre « Dépenses extraordinaires » au tableau XVII, article 107 et 120 inclus.

Pour les recettes à provenir des différentes branches de l'exploitation, nous les trouvons au tableau XVIII « Voies et moyens » chapitre II, Péages, articles 18 et 27.

Et nous avons encore toute une série de recettes et dépenses pour ordre au tableau XIX, articles 140 à 155.

La situation ainsi présentée est nécessairement obscure et il est évident que, dès l'adoption d'un nouveau statut des chemins de fer, les budgets et comptes devront, comme nous l'indiquions plus haut, être établis de façon à permettre d'avoir immédiatement un coup d'œil d'ensemble sur les recettes et les dépenses et absolument indépendant du budget général.

En résumé, mieux vaudrait en revenir aux budgets séparés qui assureraient plus de clarté et permettraient une discussion plus approfondie.

Le discours prononcé à la Chambre par le Premier Ministre donne satisfaction au désir exprimé par la Commission. Il disjoint complètement le budget du Département du budget général de l'État.

2<sup>o</sup> Votre Commission a été amenée à s'occuper de la question des sanctions à prendre contre les fonctionnaires et ouvriers qui, pendant l'occupation, auraient commis des actes d'incivisme.

Vis-à-vis de ceux qui volontairement, *dans un but d'intérêt personnel*, ont manqué à leurs devoirs envers le pays, qui ont trahi, pour parler net, on ne saurait se montrer trop sévère et la révocation s'impose.

Mais pour ceux qui ont simplement fait preuve de faiblesse, faiblesse la plupart du temps explicable par la situation spéciale où ils se sont trouvés, violences exercées contre leur personne, menaces de mort ou de déportation pour la durée de la guerre, misère et détresse de la famille, il y a lieu de se montrer très circonspect et de ne recourir aux peines sévères que le plus rarement possible.

Ces peines doivent être proportionnées à la gravité de l'infraction et l'on peut dire a priori que la révocation doit être réservée pour les *cas de trahison* nettement caractérisés.

La Commission estime qu'il faut entrer résolument dans la voie d'apaisement plutôt que de maintenir l'irritation au grand détriment du pays, qui a tant besoin de concorde et de bonne harmonie.

Même remarque pour l'admission aux emplois.

Il n'est pas possible d'écarter systématiquement ceux qui ont travaillé, si peu que ce soit, pour l'ennemi sans examiner dans quelles conditions ils l'ont fait.

## EXAMEN DU BUDGET ORDINAIRE.

L'augmentation des dépenses ordinaires n'a pas surpris votre Commission, mais le montant des dites augmentations l'a émue. Elle se demande comment il sera possible de faire face à semblables allocations et s'il sera possible de les maintenir sans conduire le pays à des conséquences graves

Elle a été unanimement d'avis qu'il faut de toute nécessité réaliser les économies possibles et se mettre dans cet ordre d'idées immédiatement à l'œuvre.

Quelques rapprochements entre les chiffres feront saisir l'étendue du mal, que le dépôt des amendements a encore aggravé considérablement.

#### RÉCAPITULATION.

1 <sup>re</sup> SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.	CRÉDIT 1920.	CRÉDIT 1919.	DIFFÉRENCE.
1 Administration centrale . . . . .	3,329,230	1,880,000	1,449,230
2 Chemins de fer . . . . .	791,692,775	365,022,897	426,669,878
3 Administration des transports par eaux intérieures . . . . .	32,145,300	—	32,145,300
4 Office des services d'électricité. . . . .	14,124,250	7,657,850	6,466,400
5 Marine . . . . .	32,921,686	14,674,047	18,247,639
6 Postes, télégraphes, téléphones . . . . .	140,699,917	57,396,275	83,303,642
7 Traitements de disponibilité . . . . .	400,000	190,000	210,000
8 Pensions . . . . .	85,000	85,000	—
9 Caisse des ouvriers . . . . .	6,747,369	5,398,291	1,349,078
10 Secours . . . . .	250,000	150,000	100,000
11 Accidents du travail . . . . .	2,102,000	1,279,800	822,200
12 Dép. diverses et imprévues . . . . .	70,000	35,000	35,000
<b>TOTAL des dépenses ordinaires.</b>	<b>1,024,567,527</b>	<b>453,769,160</b>	<b>570,798,367</b>
<b>2<sup>e</sup> SECTION. - DÉPENSES EXCEPTIONNELLES.</b>			
13 Dépenses exceptionnelles . . . . .	7,440,000	740,000	6,595,000
<b>Tableau X, TOTAL.</b>	<b>1,031,977,527</b>	<b>454,509,160</b>	<b>577,393,367</b>
<b>AUGMENTATION : 577,393,367.</b>			

Le tableau ci-dessus comporte un chapitre III « Administration des transports par eaux intérieures » qui ne figurait pas aux précédents budgets. La dépense prévue est de 32,145,300 francs.

Si nous déduisons cette somme de 32,145,300 francs de l'augmentation votée par la Chambre des Représentant, il nous reste 577,393,367 moins 32,145,300 = 545,248, 067 francs, représentant 120 p. c. de la dépense pour l'exercice 1919 et plus de 400 p. c. de la dépense de 1913.

D'autre part, si nous comparons les dépenses, soit 1,025 millions (chiffres ronds) aux recettes s'élevant à 710 millions, nous constatons un déficit de 315,000,0000 de francs auquel il faut ajouter, pour avoir la situation vraie au point de vue de la comptabilité spéciale du Département, une dépense de 125 millions représentant les charges du capital de premier établissement et des pensions. Au total donc le déficit résultant en 1920 de l'exploitation des régies peut être évalué à 440 millions de francs.

Il est évident que semblable situation ne peut perdurer et qu'il faut y apporter un prompt remède.

Doit-on trouver ce remède dans un nouveau relèvement des tarifs? Le système pourrait devenir dangereux, car les tarifs seraient en fin de compte si élevés qu'ils deviendraient en quelque sorte prohibitifs.

Néanmoins, ce système est envisagé par le Gouvernement ainsi que l'a dit le Ministre dans le discours qu'il a prononcé à la Chambre.

Nous devons bien nous y rallier puisque, actuellement du moins, il paraît impossible de faire les économies indispensables pour arriver à l'équilibre.

( 4 )

La Commission a posé au Département d'assez nombreuses questions. Nous les insérons ci-après ainsi que les réponses reçues :

*Question.*

Établir la comparaison entre l'effectif du personnel ouvrier distinctement pour les années 1914 et 1920.

*Réponse.*

Le tableau concernant les fonctionnaires et employés fait l'objet du document n° 56 de la Chambre.

PERSONNEL OUVRIER

ADMINISTRATIONS	EFFECTIF		DIFFÉRENCE	
	EN 1914.	EN 1920.	+	-
Secrétariat général . . . . .	41	44	3	
Service général . . . . .	109	127	18	
Exploitation . . . . .	10,472	13,586	3,114	
Voies et Travaux . . . . .	24,170	36,595	12,425	
Traction et Matériel . . . . .	35,072	38,839	3,767	
Contrôle des recettes . . . . .	84	88	4	
Dépôt du timbre . . . . .	19	21	2	
Service spécial de liquidation . . . . .	—	4	4	
Électricité . . . . .	587	1,110	523	
Marine . . . . .	234	260	26	
Postes . . . . .	454	492	38	
Télégraphes et Téléphones . . . . .	3,216	3,533	317	
Transports par eaux intérieures . . . . .	—	1,435	1,435	
	74,458	96,134	21,646	

*Question.*

Quel est le détail des recettes portées au budget de 1920? (Voyageurs, marchandises, bagages, etc.)

*Réponse.*

La recette du chemin de fer pour l'exercice 1920 a été évaluée à 600 millions de francs.

Cette recette peut se subdiviser approximativement de la manière suivante :

Voyageurs et bagages . . . . .	fr.	200,000,000
Marchandises et produits extraordinaires . . . . .		400,000,000
Total . . . . .	fr.	<u>600,000,000</u>

*Question.*

Établir la comparaison des recettes entre les mois de janvier et février 1919 et les mêmes mois de 1920. La différence se justifie-t-elle par le relèvement des tarifs ?

*Réponse*

CHEMINS DE FER.

Mois.	1919	1920	DIFFÉRENCE.
Janvier . . . . .	9,403,000	37,720,000	28,317,000
Février . . . . .	11,849,000	50,550,000 (environ)	38,701,000 (environ)

Ces différences sont dues à la réorganisation progressive du service, à l'accroissement du trafic et au relèvement notable des tarifs.

Comparativement aux taux d'avant-guerre, ceux-ci ont été majorés de 40 p. c. à la reprise du service et de 100 p. c. en février 1920.

POSTES

*Tableau comparatif des recettes postales au profit de l'État.*

Mois.	RECETTES.		DIFFÉRENCE.
	1919	1920	
Janvier . . . . .	1,928,000	5,606,000	3,678,000
Février . . . . .	1,729,000	4,656,000	2,927,000
	<u>3,657,000</u>	<u>10,262,000</u>	<u>6,605,000</u>

Les recettes postales des mois de janvier et de février 1920 (fr. 10,260,000) présentent, comparativement à celles de la période correspondante de 1919 (fr. 3,657,000), une plus-value de 6,605,000 francs.

Tout en tenant compte de ce que les opérations de cette dernière période ont été marquées par une dépression considérable résultant des difficultés de la reprise du service (insuffisance de personnel, de moyens de transport et de matériel, limitation de l'activité postale, etc.), on peut néanmoins espérer que le chiffre de 17,000,000 de francs, prévu comme produit du relèvement des tarifs, sera atteint.

## ADMINISTRATION DE LA MARINE

Mois	Paquebot : OSTENDE-DOUVRES		Passage d'eau : ANVERS		POLICE MARITIME	
	1919	1920	1919	1920	1919	1920
Janvier . . . . .	54,337 »	300,000 <sup>(1)</sup> »	9,615,60	33,709,40	1,083 »	9,064 »
Février . . . . .	137,992,40	290,000 <sup>(1)</sup> »	10,721,77	35,328,15	1,868 »	9,847,25
Ensemble . . . . .	192,329,40	590,000 <sup>(1)</sup> »	20,337,37	68,937,55	2,951 »	18,911,25

(1) Chiffre approximatif.

Mois	REMOREQUE		PILOTAGE, ETC.		TOTAUX	
	1919	1920	1919	1920	1919	1920
Janvier . . . . .	232 »	1,165,45	20,589,97	239,783,03	85,857,57	583,721,88
Février . . . . .	282,82	2,379,42	49,526,66	264,953,53	200,091,65	602,408,35
Ensemble . . . . .	514,82	3,544,87	69,816,63	504,736,56	285,949,22	1,186,130,23

## JUSTIFICATION DES DIFFÉRENCES.

1. — En ce qui concerne le service des *paquebots*, l'augmentation des recettes n'est pas justifiée par le relèvement des tarifs de transport, mais bien par l'accroissement du trafic. Il est à noter, au surplus, que la reprise du service a eu lieu le 18 janvier 1919.

2. — Pour le *passage d'eau* à Anvers, l'augmentation des recettes est la conséquence du relèvement des tarifs de transport entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1919.

3. — Pour les autres recettes, les différences sont expliquées par la reprise progressive du mouvement de la navigation maritime.

## TÉLÉGRAPHE.

La comparaison des recettes entre les mois de janvier et de février 1919 et les mois correspondants de 1920 fait constater une augmentation de produit de 1,183,100 francs en faveur de 1920 (2,001,000—817,900). La différence se justifie par l'accroissement du trafic (1,430,222 télégrammes en janvier et février 1920, contre 644,685 en janvier et février 1919) et par l'application d'une surtaxe temporaire de 50 p. c., depuis le 1<sup>er</sup> février dernier, à tous les télégrammes en destination de l'étranger, surtaxe qui est destinée à couvrir le Trésor belge des pertes de change résultant de la liquidation des comptes télégraphiques avec les offices en relation.

L'augmentation de 100 p. c. du tarif télégraphique intérieur, décrétée par l'arrêté royal du 18 novembre 1919, a été sans influence notable sur la recette, attendu que, depuis l'armistice, la taxe des télégrammes échangés à l'intérieur du pays était virtuellement augmentée de 100 p. c. du fait de les considérer tous, indistinctement, comme des dépêches urgentes auxquelles la double taxe était applicable.

Les tarifs internationaux n'ont pas subi de changement, sauf avec l'Allemagne, mais le relèvement du tarif avec ce pays n'intervient que dans une faible mesure dans l'augmentation considérable de la recette enregistrée par les deux premiers mois de cette année-ci.

Il est à remarquer que le trafic des deux premiers mois de 1919 est de beaucoup inférieur à la moyenne parce que, à cette époque, le service n'était pas encore réorganisé et l'administration ne disposait que de moyens de communication très limités.

### TÉLÉPHONE.

Les recettes téléphoniques se sont élevées, en janvier et février 1919, à 6,857 francs, et pendant les mêmes mois de 1920, à 3,600,000 francs environ, soit en plus 3,593,143 francs environ.

Normalement, les redevances pour *abonnements régionaux* qui constituent la grosse part des recettes téléphoniques, auraient dû être perçues à mesure de la remise en service des installations des abonnés ; mais pour diverses raisons, il n'a pu en être ainsi en 1919 et on n'a commencé à recouvrer ces redevances qu'à partir du mois de juin dernier. Le fait de ce non-recouvrement avant juin 1919, explique en partie la différence sensible qui existe entre les recettes de janvier-février 1920 et celle des mêmes mois de 1919. L'augmentation des tarifs, réalisée au 1<sup>er</sup> janvier 1919, n'a donc pas eu d'effet sur l'accroissement des recettes des mois de janvier et février 1920 au regard des mêmes mois de 1919, en ce qui concerne les abonnements régionaux.

Le relèvement des taxes des *communications téléphoniques à grande distance échangées à l'intérieur du pays* a été fixé à 100 p. c. et appliqué à partir du 15 mai 1919.

Pendant les premiers mois de l'année 1919, il a été fait application d'une surtaxe de 40 p. c. ; mais ces communications ont été très peu nombreuses au début de cet exercice, attendu que le service n'était pas rétabli entièrement, les moyens de communication faisant défaut. Le rapprochement des chiffres des recettes en 1919 (5,693 francs) et en 1920 (392,605 francs), montre une grande différence en faveur de cette dernière année, différence due à l'augmentation progressive et continue du trafic téléphonique interurbain — interne et au relèvement des tarifs de 40 p. c. à 100 p. c.

Les *tarifs téléphoniques internationaux* n'ont pas subi de changement, si ce n'est qu'il est fait application, depuis le 1<sup>er</sup> février dernier, d'une surtaxe temporaire de 50 p. c. du prix des communications au départ de la Belgique. Cette surtaxe a eu pour effet d'augmenter les recettes téléphoniques dudit mois d'environ 15,000 francs.

Ci-dessous, les détail de recettes des périodes envisagées :

MOIS	Abonnements régionaux	Communications interurbaines internes	Communications internationales	Produits divers : Communications régionales ; communications permanentes, avis d'appel, etc.	TOTAUX
Janvier 1919.	460 »	1,250 95	42 »	134 50	1,587 45
Février 1919.	631 54	4,442 10	155 »	40 80	5,269 44
TOTAUX.	791 54	5,693 05	197 »	175 30	6,856 89
Janvier 1920.	1,823,765 »	196,605 »	42,000 » (env.)	37,631 » (env.)	2,100,000 » (env.)
Février 1920.	1,228,365 »	196,000 » (env.)	63,000 » (env.)	12,635 » (env.)	1,500,000 » (env.)
TOTAUX.	3,052,130 »	392,605 » (env.)	105,000 » (env.)	50,265 » (env.)	3,600,000 » (env.)

## TRANSPORTS PAR EAUX INTÉRIEURES.

Le service des transports par eaux intérieures n'avait pas de recettes proprement dites en janvier et février 1919.

C'était un service militaire travaillant surtout pour l'armée. Il exécutait, à l'aide d'unités réquisitionnées ou provenant du butin de guerre, les opérations de transports, de traction, de relèvement de bateaux, d'immersions d'obus à gaz, etc., pour l'armée ; et *accessoirement* des transports de charbon pour le Ministère du Ravitaillement et certains établissements d'intérêt public, telles que les usines à gaz de l'agglomération bruxelloise, les usines d'électricité, les intercommunales, etc.

Les recettes de janvier et février 1919 provenant de ces opérations ne sont qu'exceptionnelles.

En 1920, la situation du service des transports par eaux intérieures, qui est devenu l'administration des transports par eaux intérieures, est tout autre.

Cette administration possède un service régulier de traction en Belgique et en Allemagne occupée, et un service de transport sur le Rhin et vers les régions dévastées.

Elle exécute les transports pour les bases alliées et certains départements ministériels, et assure la traction des bateaux privés.

Dans ces conditions, il n'est pas possible d'établir une comparaison des recettes entre les mois de janvier et février 1919 et les mêmes mois de 1920.

Toutefois, celles de 1920 sont les suivantes :

JANVIER 1920								
TRACTIONS			TRANSPORTS			SERVICE RHÉNAN		
Comptant	A percevoir	Total	Divers	Bases	Total	Comptant	A percevoir	Total
319,914 80	75,050 95	394,965 75	154,669 19	305,240 65	459,909 84	25,615 38		25,615 38
FÉVRIER 1920								
537,804 15	68,303 01	606,107 16	98,619 00	566,061 92	664,680 92	32,163 06		32,163 06

## TOTAL GÉNÉRAL :

Janvier . . . . fr. 880,490 97

Février . . . . » 1,302,951 14

Ces recettes ont été défavorablement influencées par les crues du Rhin, lesquelles ont arrêté la navigation durant vingt jours ; par les crues de la Sambre et de la Meuse, par la grève des mineurs et celle des capitaines de remorqueurs, qui ont interrompu la navigation pendant vingt jours.

*Question.*

Indiquer l'effectif du matériel roulant (locomotives, voitures, wagons fourgons, etc.)

Les réfections s'effectuent-elles régulièrement ?

Le rendement des ateliers est-il convenable ?

Quelle est la valeur (rendement) du matériel récupéré au point de vue de l'exploitation?

*Réponse.*

A. — LOCOMOTIVES.

A la date du 1<sup>er</sup> mars 1920, l'administration des Chemins de fer disposait de 4802 locomotives, dont 2846, soit 60 p. c., étaient en état de rouler.

Mille cent trente-cinq machines sont actuellement hors de service et attendent leur prise en mains, soit dans un atelier central, soit pour réparations moyennes ou secondaires dans un atelier des lignes.

Le nombre de locomotives réparées dans ces établissements qui, avant la guerre, s'élevait par semaine à 19 dans les premiers et à 48 dans les seconds, devrait, étant donné le trafic actuel, atteindre 11 unités dans les ateliers centraux et 50 dans les autres ateliers. Or, la moyenne des dernières semaines ne dépasse pas au total 33 moteurs, soit environ 50 p. c. du chiffre strictement nécessaire.

Malgré l'importance considérable des renforts accordés, tant en personnel qu'en outillage, la situation s'est à peine améliorée comparativement à celle d'il y a deux mois.

Le rendement anormal de nos établissements de réparation doit être attribué, notamment :

1° A la réduction de dix à huit heures de la prestation normale du personnel ;

2° A l'usure et à la fatigue excessives des locomotives tant abandonnées que récupérées sur les Allemands ;

3° Aux difficultés rencontrées dans la fourniture, la confection, etc., des approvisionnements, pièces de rechange, etc. ;

4° A la non-remise en activité de l'atelier central de Gentbrugge, détruit partiellement par les Allemands. Ce service ne pourra reprendre les travaux de réparation que dans quelques semaines ;

5° A ce fait que, dans les régions industrielles du Hainaut et dans le sud du Luxembourg, un grand nombre d'hommes de métier ont quitté l'administration pour travailler, soit en France, soit dans l'industrie privée, et aux difficultés insurmontables rencontrées dans le recrutement d'agents nouveaux.

En ce qui concerne la valeur, au point de vue rendement du matériel récupéré, il convient de remarquer, comme il est dit au 2° ci-dessus, que les locomotives allemandes, attribuées à la Belgique, étaient généralement fatiguées et dans un état d'usure avancé. De plus, la plupart de ces moteurs possèdent des foyers en acier, qui sont sujets à des avaries fréquentes, et, partant, provoquent l'immobilisation continuelle des locomotives. A puissance égale, les machines allemandes à foyer en acier sont loin de valoir les moteurs belges à foyer en cuivre.

Il sera possible de remédier efficacement à la situation défavorable existant actuellement dès que nous recevrons les locomotives « Consolidation », à foyer en cuivre, commandées en Amérique, et dont la fourniture commencera dans un avenir prochain.

B. — VOITURES, WAGONS ET FOURGONS.

Au 15 février 1920, l'effectif du matériel de transport comprenait :

a) *Matériel des trains de voyageurs.*

	5504 voitures
	985 fourgons
	142 véhicules divers
Total. .	<u>6631</u>
	==

Au 14 février 1920, il y avait 2373 véhicules pour trains de voyageurs, immobilisés pour avaries, soit 35,78 p. c. de l'effectif.

Les réfections sont effectuées dans nos ateliers centraux et dans nos ateliers des lignes, ainsi que dans des ateliers de l'industrie privée.

Pendant la période du 3 janvier au 28 février 1920, nos ateliers ont réparé 6106 véhicules pour trains de voyageurs, soit 763 véhicules par semaine. Les ateliers privés en ont réparé 179, soit 22 par semaine.

b) *Matériel des trains de marchandises.*

	83386 wagons
	1232 fourgons
Total. .	<u>84618</u>

Au 14 février 1920, il y avait 9565 véhicules pour trains de marchandises immobilisés pour avaries, soit 11,30 p. c. de l'effectif.

Les réfections sont effectuées dans nos ateliers centraux et dans nos ateliers des lignes, ainsi que dans des ateliers de l'industrie privée.

En outre, afin de pouvoir mettre le plus grand nombre possible de véhicules à la disposition du service de l'exploitation, des brigades volantes ont été organisées dans certaines stations et les wagons, sans subir des travaux importants, sont mis en état, de façon à pouvoir être utilisés immédiatement par le service commercial.

Pendant la période du 3 janvier au 28 février 1920, nos ateliers ont réparé 44546 wagons, soit 5568 véhicules par semaine. Les ateliers privés en ont réparé 729, soit 91 par semaine.

Les brigades volantes en ont remis en état de circuler, 31281 ou 3910 par semaine.

Avant la guerre, c'est-à-dire pendant les mois de janvier et de février 1914, nos ateliers avaient réparé 53774 wagons, soit 5975 par semaine.

On peut conclure de ce qui précède qu'au point de vue du matériel de transport, le rendement de nos ateliers — dont plusieurs avaient été détruits pendant la guerre, notamment l'atelier central de Gentbrugge, qui n'est pas encore en pleine activité — peut être considéré actuellement comme étant convenable.

Il va de soi que les raisons indiquées ci-dessus, notamment celles figurant sous les 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> se rapportant au matériel de traction, ont également leur influence sur le rendement des ateliers chargés de l'entretien et de la réparation du matériel de transport.

VALEUR-RENDMENT DU MATÉRIEL RÉCUPÉRÉ AU POINT DE VUE  
DE L'EXPLOITATION.

A poids égal, les voitures allemandes récupérées ont un effet utile correspondant approximativement à 71 p. c. de celui du matériel État belge.

En ce qui concerne le matériel à marchandises, le rendement du matériel récupéré est, à poids égal, sensiblement le même que celui de l'État belge.

*Question*

Comparaison entre la situation du nombre et de l'effet utile du matériel roulant pour les années 1914 et 1920.

*Réponse.*

A. — MATÉRIEL A VOYAGEURS.

	1914			1920		
	Voitures.	Fourgons.	Total.	Voitures.	Fourgons.	Total.
Effectif brut . . . . .	8293	1480	9773	5463	980	6443
En service . . . . .	5741	1218	6959	3583	617	4200
(Les autres véhicules se trouvent dans les ateliers pour entretien ou réparation.)						

Nous disposons donc en 1920 des  $\frac{6443}{9773}$  ou 65,93 p. c. de l'effectif brut de 1914 et nous avons en service les  $\frac{4200}{6959}$  ou 60,35 p. c. du chiffre de 1914.

Malgré cette réduction et bien que les voitures allemandes qui forment la moitié de notre effectif actuel comportent un nombre de places sensiblement inférieur aux voitures du type État belge, nous sommes parvenus à faire face aux nécessités du moment.

B. — MATÉRIEL A MARCHANDISES.

Les données manquent pour 1914.

Le tableau ci-dessous indique la situation du nombre et de l'effet utile du matériel à marchandises pour les années 1913 et 1920 :

	1913	1920
Effectif commercial brut . . . . .	86.289	84.667
Effectif moyen utile . . . . .	82.070	75.110
Fourniture moyenne journalière . . . . .	20.550	14.624
Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon . . . . .	3 j. 99	5 j. 13

*Question.*

Combien y a-t-il de véhicules (détailler par catégorie) affectés aux services militaires ou civils de nos Alliés ou au service de la récupération ?

*Réponse.*

Il n'y a pas de matériel à voyageurs ni à marchandises affecté spécialement aux services militaires ou civils de nos Alliés ou au service de la récupération.

Lorsque ces divers services ont des transports à effectuer, il leur est fourni du matériel, comme aux autres expéditeurs.

*Question.*

Existe-t-il définitivement un statut du personnel fonctionnaires, employés et ouvriers ? Quel est-il ? Répondre d'une façon précise et détaillée autant que possible.

*Réponse.*

Il n'existe pas de statut définitif du personnel fonctionnaires, employés et ouvriers.

Les dispositions réglementaires concernant le personnel en général, sont publiées aux recueils administratifs ou par voie d'instructions spéciales à la portée de tous les agents.

L'établissement d'un statut du personnel fait actuellement l'objet des délibérations de la Commission consultative mixte du Département.

*Question.*

*Article 2, littéra f, g, h. — Conseiller artistique ; attaché technique ; conseillers de Gouvernement.*

Quelles sont leurs fonctions spéciales et sont-ils absolument indispensables à la bonne marche du service ?

*Réponse.*

LITTERA f : CONSEILLER ARTISTIQUE :

La mission du conseiller artistique et l'utilité de ses fonctions ont été exposées dans le rapport au Roi joint à l'arrêté du 10 novembre 1912. (*Moniteur*, des 11-12 novembre 1912).

Les raisons qui ont justifié la création de cet emploi sont toujours en situation, étant donné que les Départements des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, des Travaux publics et de l'Industrie et du Travail sont appelés à construire de nombreux bâtiments et édifices publics dans les régions dévastées du pays.

LITTERA g : ATTACHÉ TECHNIQUE :

L'attaché technique est agent de liaison entre le Ministère de la Défense nationale et le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes pour toutes les questions fluviales, notamment pour celles qui ont trait à la politique rhénane, à la récupération des bateaux d'intérieur et à la défense de nos intérêts à la Commission des réparations. Il représente, en

raison de sa compétence spéciale, le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes au sein des diverses commissions qui s'occupent de batellerie et de questions fluviales.

LITTÉRA *h* : CONSEILLER DE GOUVERNEMENT :

La mission des Conseils consultatifs auprès des Départements ministériels a été exposée à l'article 2 de l'arrêté royal du 3 décembre 1918, qui les a créés. (*Moniteur* des 4-5 décembre 1918).

La Commission estime que les dépenses prévues aux littéras *f*, *g*, *h*, article 2, pourraient disparaître avec les nécessités qui les ont motivées.

*Question.*

*Article 5.* — Honoraires des avocats.

On demande des explications au sujet de l'augmentation de 89,000 francs ; quelles sont les bases des honoraires et le nombre des conseils du Département ?

*Réponse.*

Antérieurement, il y avait quinze avocats et six avocats adjoints. Une transformation d'emploi et la nomination de trois nouveaux avocats et de deux avocats adjoints ont nécessité une dépense supplémentaire de 27,000 francs.

Les traitements initiaux sont fixés par arrêté ministériel en tenant compte, notamment, des attributions confiées et de la valeur professionnelle.

Ensuite du renchérissement de la vie, il a été décidé, le 30 novembre 1919, de relever les honoraires des avocats du Département. Les nouveaux taux ont été établis en tenant compte d'une part, des bases du barème adopté, à partir d'octobre 1919, en faveur des fonctionnaires et employés, et, d'autre part, de l'ancienneté et de l'importance des attributions de chacun des intéressés ; ce qui a produit une augmentation de 55,000 francs.

Il faut également tenir compte de ce que deux avocats ont obtenu des augmentations qui étaient décidées en 1914 ; d'où une nouvelle dépense de 7,000 francs.

Soit, au total, une augmentation de 89,000 francs.

*Question.*

Service de presse et de publicité.

Donner le montant des recettes et des dépenses de ce service pour 1919.

Raisons de l'augmentation considérable des dépenses pour 1920.

*Réponse.*

EXERCICE 1919.

a) <i>Dépenses</i> :	Traitements, salaires . . . . .	fr.	60,000	»
	Matériel, loyers, etc. . . . .		20,000	»
	Publicité (propagande) . . . . .		46,402.11	

Le montant de la dépense « Commission sur la vente des billets » n'est pas encore connu, le compte des agences de voyages n'étant pas encore établi.

La propagande à l'étranger s'est trouvée réduite à un minimum à cause de la situation.

b) *Recettes* : fr. 149.017.80 (publicité commerciale, courtage déduit).

#### EXERCICE 1920.

Le crédit de 1920 porte sur un exercice complet, alors que pour 1919 les sommes inscrites au budget ne portaient que sur une période de dix mois au maximum.

Au fur et à mesure de la mise en train du service de presse et de celui de la publicité commerciale (services nouveaux), le personnel nécessaire a dû être recruté.

Le taux des traitements et salaires a été relevé.

La propagande à l'étranger coûte beaucoup plus cher : frais des agences, impressions, encadrements, taxes postales, etc.

Un poste de 200,000 francs a été prévu pour faciliter le paiement des courtages alors que ces courtages sont en réalité supportés par les clients de publicité.

#### Question.

*Article 10.* — Publicité commerciale.

*Article 11.* — Courtages de publicité.

Quelle est la raison d'être de ces deux crédits?

#### Réponse.

1<sup>o</sup> En 1914, une somme de 394,000 francs était prévue pour la publicité commerciale. Ce crédit était utilisé dans les conditions ci-après :

Commission aux agences de voyages (vente de billets) . . . . fr.	178,000
Publicité en Angleterre par l'Agence Continentale . . . . .	20,000
Deux pages d'annonce Ostende-Douvre dans le Guide Bradshaw . . . . .	1,500
Distribution de réclame en Angleterre par notre représentant . . . . .	2,500
Publicité, circonscription de l'agence de Berlin . . . . .	11,000
— — — — — Elberfeld . . . . .	9,000
— — — — — Bâle . . . . .	9,000
— — — — — Paris . . . . .	10,000
— — — — — Vienne. . . . .	5,000
Contrat avec Schenker et Co, représentant à Vienne . . . . .	10,000
Allocation à Franck Clerk, agence à New-York . . . . .	1,000
Publicité en Amérique. . . . .	5,000
Allocation à la Compagnie des Wagons-lits (guides et voitures) . . . . .	5,000
Impression du guide en langue anglaise, des affiches Ostende-Douvres, des panoramas Lesse, Meuse, Semois, etc. Confection de tableaux avec vues photochromes, etc. . . . .	77,000
Articles dans la presse allemande et néerlandaise, billets de presse et de conducteurs d'excursions. . . . .	25,000
Frais pour la création de bureaux belges à l'étranger : New-York . . . . .	25,000
Total. . . fr.	394,000

Actuellement le crédit demandé pour le même objet est de 426,500 francs, se décomposant comme suit :

Commission aux agences de voyage . . . . .	100,000
Publicité en Angleterre et dans la circonscription de M. Defrance . . . . .	75,000
Publicité à l'étranger : France, Suisse, Italie, Espagne . . . . .	35,000
Publicité en Amérique . . . . .	50,000
Allocation des Wagons-Lits (guides et voitures) . . . . .	5,000
Impression du guide en langue anglaise, des affiches Ostende-Douvres, des panoramas Lesse, Meuse, Semois, etc. Confection de tableaux avec vues photochromes, etc. . . . .	134,500
Articles dans la presse étrangère, billets de presse et de conducteurs d'excursions . . . . .	27,000
Total. . fr.	426,500

*N. B.* — Chiffre obtenu en tenant compte de la suppression des agences de Berlin et d'Elberfeld et de la publicité en Autriche. Par contre, il a fallu majorer les crédits, vu l'élévation du change et la création d'agences à Rome et à Barcelone. Le détail établi pour 1914 n'est plus possible à l'heure actuelle, l'action des agences n'étant pas redevenue normale.

Majoration considérable des frais d'impression, d'encadrement.

Taxes postales pour les envois à l'étranger, etc.

Une somme de 200,000 francs est prévue pour frais de courtage, dans l'hypothèse d'une recette de 800,000 francs. Elle a été inscrite au budget dans le but de provoquer un maximum de rendement en permettant de payer les commissions aux courtiers sans attendre le paiement du montant des redevances.

Peut-être ne sera-t-elle pas dépensée, car il entre dans les vues de l'État de procéder à des adjudications d'emplacement supprimant le courtage.

Mais en tout état de cause, ce genre de dépense ne constitue qu'une *avance* faite par l'État et non une charge pour le budget.

#### *Question.*

*Article 19.* — Traitements, etc. *Voies et Travaux.*

Littéra *d* : Justifier le chiffre de la dépense : 435,000 francs.

#### *Réponse.*

Il résulte du calcul détaillé au relevé ci-joint, fait en prenant pour base le cadre organique, que les dépenses pour frais de déplacement, tournées, etc., pourraient s'élever à 535,000 francs.

J'estime cependant que le chiffre de 435,000 francs, donné primitivement, peut être maintenu, parce que les cadres ne sont pas au complet.

Beaucoup d'emplois de chefs de section sont occupés par des chefs de section temporaires payés sur l'article 16 (20 nouveau) et le cadre des surveillants (repris des Ponts et Chaussées) ne comporte plus en réalité que sept unités.

Détail de la somme nécessaire pour le paiement des frais de déplacements, tournées, voyages et missions :

Qualité des fonctionnaires autorisés à se déplacer	Nombre	Totaux	Maximum	Dépenses	Observations
Administrateur . . . . .	1				
Inspecteur général . . . . .	1	2	4,000 <sup>(1)</sup>	8,000	(1) Montant approximatif; pas de maximum fixé.
Directeur d'administration . . . . .	4 <sup>(2)</sup>	4	3,000	12,000	(2) Dont un ff.
Ingénieur en chef, directeur de service . . . . .	23				
Architecte en chef, directeur de service . . . . .	1				
Inspecteur de direction . . . . .	2				
Inspecteur . . . . .	2				
Ingénieur principal . . . . .	22				
Architecte principal . . . . .	6 <sup>(3)</sup>				(3) Titulaire d'une section de bâtiment.
Contrôleur . . . . .	3	59	2,400	141,600	
Ingénieur . . . . .	28				
Chef de section principal . . . . .	82	110	1,600	176,000	
Architecte principal . . . . .	2 <sup>(4)</sup>	2	1,600	3,200	(4) Non titulaire d'une section de bâtiment.
Chef de section . . . . .	130				
Architecte . . . . .	5				
Surveillant . . . . .	11	146	1,200	175,200	
Déplacements des fonctionnaires et agents qui se déplacent occasionnellement — Supplément à prévoir pour extension frais de déplacement à l'étranger . . . . .				19,000	
		Total	.Fr.	535,000	

*Question.*

Combien y a-t-il de navires qui sont devenus la propriété de l'État, par suite de la décision du tribunal des prises ?

*Réponse.*

Cinquante-trois navires ont été condamnés par le Conseil des prises. La plupart d'entre eux sont entre les mains des Alliés.

*Question.*

De quelle nationalité étaient ces navires et quels noms portaient-ils ?

*Réponse.*

Les navires condamnés sont :

*Midsland, Gelderland, Brussels, Minna, Gouwzee, Zuiderzee, Feronia, Lestris, Rio Pardo, Gratia, Nordsee Zeitung, Elbing, Hanau, Tasmania, Wartburg, Huberfels, Kandenfels, Schildturm, Delos, Lesbos, Lipsos, Atto, Ganelon, Hispania, Columbus, Almeria, Zora, André Rickmers, Elisabeth Rickmers, Christine Sell, Perim, Jade, Erika, Croatia, Santa Fe, Portimao, Ursula, Prazattus, Sines, Totmes, Sirius, Gneisenau, Bellona, Delia, Hermes, Kalliope, Theseus, Katwyk 72, Katwyk 84, Niobé, Zaanstroom, Roelfina, Agiena.*

Nationalité : Les deux vapeurs soulignés étaient autrichiens ;

Les deux premiers, les cinquième et sixième et les six derniers, primitivement hollandais, furent saisis par les Allemands ; le troisième était anglais ; le neuvième brésilien ;

Les autres battaient pavillon allemand.

*Question.*

Y a-t-il encore des navires en contestation devant le tribunal des prises ? Combien ? Quel est leur nom et leur nationalité ?

*Réponse.*

Il n'y a plus de navires en contestation devant le Conseil des prises.

*Question.*

Quel est le délai d'appel devant la Cour des prises et quel est le nombre de décisions pour lesquelles on a interjeté appel ? Quel est le nom des navires soumis à l'appel et quelle est leur ancienne nationalité ?

*Réponse.*

Le délai d'appel est de trois mois. Il a été interjeté appel dans trente-deux affaires : *Gelderland, Gouwzee, Zuiderzee, Minna, Ursula, Christine Sell, Almeria, Wartburg, Huberfels, Kandelfels, Schildturm, Nordsee Zeitung, Elisabeth Rickmers, André Rickmers, Sines, Feronia, Bellona, Delia, Hermes, Kalliope, Theseus, Sirius, Rio Pardo, Gratia, Delos, Lesbos, Lipsos, Santa Fe, Hispania, Portimao, Erika, Prazattus.*

En ce qui concerne leur nationalité, voir plus haut.

*Question.*

Y a-t-il déjà des navires qui étaient devenus propriété de l'État, cédés à de nouveaux propriétaires ? Quels sont ces propriétaires et à quelles conditions sont-ils cédés ?

*Réponse.*

Il n'y a pas de navires cédés à de nouveaux propriétaires. Une transaction a été faite avec les anciens propriétaires dans les affaires *Misland* et *Gelderland*.

*Question.*

Par quelle firme le relèvement de ces navires a-t-il été fait et à quelles conditions ?  
Combien le relèvement de ces navires a-t-il coûté par navire ?

*Réponse.*

L'État n'est pas intervenu dans la question du relèvement.

*Question.*

Quel est le tonnage de chacun de ces navires ?

*Réponse.*

*Gelderland* : 1877 tonnes.

*Midsland* : 1085 tonnes.

**Programme des travaux et études confiés au service des chemins  
de fer en construction à Namur.**

Le programme exposé l'année dernière a été à peu près réalisé.

Les ouvrages d'art détruits par l'ennemi dans la région de Mons et Tournai ont été en grande partie reconstruits. Ce travail de restauration sera complètement terminé vers le 1<sup>er</sup> juin. L'étendue des destructions ne nous a pas permis d'achever ces travaux dans les délais primitivement prévus.

Les travaux de mise à double voie de la ligne d'Athus à la Meuse, par Bertrix, Gedinne et Houyet, seront achevés cette année, de même que ceux de la ligne Virton-Marbehan. Comme je le disais l'année dernière, ces travaux permettront l'acheminement intensif des minerais du bassin de Briey vers Charleroi.

Les études de la ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois sont poursuivies avec toute l'activité désirable. La phase d'exécution commencera bientôt.

Les travaux de maçonneries du pont sur la Meuse à Huy sont commencés. L'adjudication de la partie métallique a eu lieu récemment ; le résultat de cette dernière adjudication s'élève à plus de 5,000,000 de francs, dépassant de beaucoup les prévisions de l'administration. Aussi, aucune décision n'a été prise à ce sujet.

Les propositions complètes pour la reconstruction du pont de Louvain à Namur seront soumises très prochainement à l'approbation de M. le Ministre.

Les travaux de mise à double voie de la ligne Walcourt-Vireux, entre Nismes et la frontière française, seront repris incessamment.

Enfin, le service envisagé poursuit les études de la ligne Couillet-Acoz.

Le cahier des charges relatif à la mise à double voie de la ligne Landen-Gembloux-Ligny (Sud) est rédigé. Les travaux que comporte cette double voie ont pour but d'acheminer par la voie nouvelle de Montzen-Visé et par Tongres et Landen une partie des charbons venant du bassin de la Rhur, à diriger vers la France. Ils pourront être commencés dans quelques mois.

## CONCLUSION.

Nous proposons à la Haute Assemblée de voter le budget tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre des Représentants.

Nous insistons vivement en vue d'obtenir à l'avenir la présentation d'un budget dressé dans la forme des comptes et bilans des sociétés industrielles. Cela sera, au surplus, indispensable puisque le budget des régies sera distrait du budget général.

## BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Au tableau XVII du budget général figurent un certain nombre de postes relatifs au Département des Chemins de fer. Les dépenses se décomposent comme suit :

Articles	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES	Dépenses normales de 1920	Dépenses résultant de la guerre
	MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, MARINE, POSTES ET TÉLÉGRAPHES		
126	Chemins de fer. — Services communs . . . . .	»	1,900,000 »
127	Id. Voies et Travaux . . . . .	40,000,000 »	265,752,000 »
128	Id. Aménagement du quartier de la Putterie . . . . .	200,000 »	»
129	Id. Jonction Nord-Midi . . . . .	7,000,000 »	»
130	Id. Traction et matériel . . . . .	115,678,500 »	663,385,689 »
131	Id. Transports . . . . .	»	15,750,000 »
132	Id. Masse d'habillement . . . . .	»	2,500,000 »
133	Services de l'électricité . . . . .	4,500,000 »	15,776,000 »
134	Id. de la Marine . . . . .	12,571,500 »	17,172,100 »
135	Id. communes . . . . .	»	281,000 »
136	Administration des postes . . . . .	2,300,000 »	2,236,817 »
137	Id. des Télégraphes et des Téléphones . .	20,133,000 »	29,709,198 »
138	Id. des transports par eaux intérieures . .	11,150,000 »	»
139	Chemins de fer. — Service du rachat des chemins de fer concédés. Complément du prix de reprise du chemin de fer de la Flandre Occidentale . . . . .	27,025 »	»
140	Construction d'une station radiotélégraphique . . .	6,000,000 »	»
	TOTAL POUR LE MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES . . . . . fr.	219,560,025 »	1,014,462,801 »

Les dépenses dites normales se montent à 219,560,025 francs. Dans ce total est compris un poste de 7,000,000 de francs pour la jonction Nord-Midi. La section centrale avait rejeté ce crédit. Mais la Chambre a décidé d'autoriser la continuation du travail engagé. Le Sénat aura lui aussi à se prononcer sur cette question si souvent et si âprement discutée.

( 20 )

Votre Commission, en ce qui concerne la jonction, est unanime à la considérer comme inévitable étant données les dépenses déjà engagées.

En ce qui concerne la gare centrale, la Commission estime pouvoir s'y rallier, à la condition que son établissement n'entraîne pas de dépenses trop élevées et ne nuise pas à l'esthétique.

Quant aux dépenses résultant de la guerre, elles se montent à 1,014,462,804 francs.

Cette somme doit être entièrement récupérée contre l'Allemagne. Nous espérons la stricte exécution du Traité de Versailles et nous engageons instamment nos représentants à la Conférence de Spa à s'efforcer de l'obtenir.

*Le Rapporteur,*  
HICGUET.

*Le Président,*  
B<sup>on</sup> DE PITTEURS HIÉGAERTS.