

(1)

(N° 188.)

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 13 JUILLET 1921

Budget général des Recettes et Dépenses
pour l'exercice 1921 (1).

BUDGET DES CHEMINS DE FER, MARINE, POSTES ET TÉLÉGRAPHES (2).

**Rapport fait au nom de la Commission des Chemins de fer,
Marine, Postes et Télégraphes, par M. HICGUET.**

Présents : MM. le comte DE BAILLET LATOUR, vice-président ; BRUNARD, BRIJS, DE BLIECK, DE LAUSNAY, le baron DE MOFFARTS, VANDEN PEEREBOOM et HICGUET, rapporteur.

MESSIEURS,

A l'occasion de l'examen du Budget pour l'exercice 1920 votre Commission s'exprimait comme suit :

« L'examen du budget pour 1920 suggère à votre Commission les remarques suivantes :

« Pour avoir une vue d'ensemble bien nette, mieux vaudrait avoir 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, articles 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 à 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

(1) Projet de Loi, n° 191.

(2) Voir *Ann. parl.* de la Chambre des Représentants, séances des 7 et 8 juillet 1921.

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. »

Nous avons constaté avec plaisir que dans la séance du 11 mai la Commission du Budget de la Chambre des Représentants est entrée résolument dans la voie indiquée et a proposé à l'assemblée une résolution ainsi conçue :

« La Chambre décide de constituer des budgets spéciaux en ce qui concerne le Département des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones, ainsi que l'Office du Ravitaillement ; en conséquence, de réunir les recettes et dépenses ordinaires, exceptionnelles et extraordinaires, inscrites aux divers tableaux du Budget général, relatives à ces services, en deux annexes au Budget général :

» Annexe I. Budget des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones.

» Annexe II. Budget du Ravitaillement. »

Cette résolution a été adoptée par la Chambre des Représentants dans sa séance du 8 juillet.

En conséquence, le Budget s'établit actuellement sous la forme préconisée par votre Commission dès l'année dernière (voir pp. 102 à 162, n° 384 de la Chambre des représentants, rapport sur le Budget du Département, annexes, comptes, bilans et comptes de profits et pertes approximatifs des exercices 1920 et 1921.)

Devant le déficit élevé qu'accuse le Budget des chemins de fer, la nécessité de l'industrialisation des services et de la simplification des méthodes de travail s'affirme plus que jamais.

Mais que faut-il entendre par industrialisation ?

Le moyen de se rendre compte au jour le jour de la marche économique de l'exploitation et de remédier aux défauts qu'elle présente aussitôt que ceux-ci apparaissent.

Telle qu'elle est organisée actuellement, la comptabilité des chemins de fer est-elle bien à même d'assurer ce contrôle de façon régulière ? Peut-on en tirer tous les enseignements nécessaires pour juger les résultats obtenus dans chaque service et vérifier ainsi les causes de toute augmentation dans les dépenses ? S'il n'en est pas ainsi, il faut agir dans ce sens, de manière à suivre de près la marche de l'exploitation.

Parmi les dépenses figurant au Budget il en est certaines dont les fluctuations méritent de retenir tout particulièrement l'attention ; je citerai notamment les dépenses de personnel, d'approvisionnement, etc.

En matière de personnel, il est des plus utile de suivre de façon constante la composition des effectifs de chaque service et de rechercher les causes qui en modifient la disposition.

De plus, tout doit être mis en œuvre pour que l'effectif puisse être réduit au strict nécessaire par un rendement aussi complet que possible du personnel. Mais, de même que dans l'industrie privée, le travailleur doit en retour trouver la juste récompense de ses efforts ; celle-ci peut lui être octroyée sous forme de participation aux économies que son travail aura fait réaliser. A cette fin, il s'indique d'établir des prix de revient dans toutes les branches du service où ce travail peut présenter quelque utilité.

Dans le domaine des approvisionnements, s'exerce-t-il bien une surveillance suffisamment active pour parer aux gaspillages toujours à craindre dans une entreprise aussi vaste que celle d'un réseau de chemin de fer ? N'accumule-t-on pas dans les dépôts des quantités de réserves fort coûteuses, occasionnant ainsi des immobilisations importantes de capitaux qui pourraient être évitées par une gestion économique des approvisionnements ? Une centralisation réunissant sous une seule autorité toutes les questions concernant l'acquisition, la consommation, la réception et la gestion des approvisionnements constituerait, semble-t-il, une sage réforme. De même, à l'instar de ce qui se pratique dans l'industrie, cet organisme comporterait un personnel s'occupant spécialement des achats et de la tenue des marchés mondiaux ; l'Administration serait ainsi mieux à même de choisir le moment propice pour passer ses contrats importants.

Un facteur essentiel consiste également à suivre régulièrement les consommations des principaux articles d'approvisionnements et à rechercher les causes de toute augmentation non justifiée.

A ces différentes considérations, il n'est pas inutile d'ajouter quelques recommandations en vue de simplifier le plus possible les méthodes de travail. D'importantes économies peuvent être réalisées dans cette voie, mais il est regrettable de constater que le contraire a plutôt une tendance à se développer. Que d'organismes n'existe-t-il pas, se contrôlant les uns les autres, entraînant ainsi des dépenses élevées qui ne répondent nullement aux avantages qu'elles procurent. Encore une fois ferait-on bien de s'inspirer ici des principes pratiqués si avantageusement dans l'industrie privée.

Les considérations qui précèdent concernent plus spécialement les économies à réaliser et les gaspillages possibles à éviter.

A côté des économies, il y a lieu d'envisager les majorations possibles de recettes à encaisser.

Dans cet ordre d'idées l'examen des tarifs de transport est essentiel.

Les tarifs concernant exclusivement les voyageurs ont été, nous paraît-il, portés à un taux suffisamment élevé.

Nous allons examiner la question des tarifs applicables aux marchandises.

La question des tarifs est complexe.

On ne l'aborde point sans se rappeler les longues discussions auxquelles elle donna lieu dans le passé.

« L'État, disait en 1867 M. le Ministre Vanderstichelen, ne peut ni surtaxer les transports, ni chercher à amener un accroissement anormal dans le mouvement par une réduction indéfinie des taxes.

» Il y a quelque chose de mieux à faire, c'est de chercher le système qui concilie tous les intérêts, l'intérêt du Trésor, l'intérêt du public et l'intérêt des Compagnies et ce système je le définis, je le formule en deux mots : *c'est celui qui, tout compte fait de la dépense — car la dépense est un des éléments les plus essentiels en cette matière — procure la recette la plus élevée au moyen des taxes les plus réduites.*

» Mais, ajoutait M. Vanderstichelen, quel est le tarif qui réalise cet idéal ? Quelles sont les taxes qui, toujours compte fait de la dépense, amèneront les recettes les plus élevées ? Il n'y a, à cet égard, aucune donnée scientifique. »

Le même aveu fut exprimé en 1868 par M. le Ministre Jamar :

« Bien que fondée depuis trente ans, l'industrie des chemins de fer tâtonne encore en matière de tarifs.

» Ce que j'appellerai la science des péages est loin d'avoir des formules dont l'application ne donne lieu à aucun mécompte.

» Il y a, dans cette question, pour l'État surtout, *à côté de la préoccupation du produit, la considération si grave de l'utilité.*

» Ce sont ces éléments qu'il s'agit de concilier dans une juste mesure.

» Personne ne voudrait voir l'État n'envisager l'arme puissante qu'il a dans ses mains que comme un instrument fiscal, mais personne, non plus, j'imagine, ne songe à vouloir en faire un moyen indirect de protection pour l'industrie et le commerce de certaines parties du pays au détriment du Trésor et des droits des contribuables.

» Quel sera le taux du péage qui donnera à la fois la plus grande somme d'utilité et le produit normal que l'État, s'étant fait entrepreneur de transports, doit retirer de cette industrie ?

» C'est le problème dont l'expérience tentée hâtera la solution ».

Nous sommes en 1921.

L'expérience a-t-elle permis de trouver la formule idéale susceptible de résoudre la question des tarifs, et de permettre que ceux-ci fussent réglés annuellement par la loi comme l'exige l'article 5 de la loi du 1^{er} mai 1834 ?

Non, le régime *provisoire* instauré par la loi du 12 avril 1835, subsiste toujours.

Le pouvoir exécutif règle les péages sur les voies ferrées de sa seule autorité, en attendant mieux. Le Parlement discute les tarifs douaniers, mais n'a pas d'action directe sur les tarifs de transport.

Depuis 1868, il n'y a plus eu de réforme de tarifs vraiment sérieuse.

Les gouvernements qui se sont succédé se sont bornés à répondre avec plus ou moins d'opportunisme aux sollicitations venues des groupements industriels ou des cercles politiques.

Au lendemain de l'armistice, on pouvait s'attendre à une refonte complète des barèmes de transport d'avant-guerre.

Mais, au lieu de cela, on s'est borné à reprendre quelques prix anciens et à les surélever d'abord de 40, puis de 100, puis finalement de 200 p. c.

Comme on avait supprimé les tarifs spéciaux qui, jadis, assouplissaient le tarif général des marchandises, les produits de la grosse industrie

durent acquitter des majorations énormes comparativement aux objets manufacturés qui, jadis, ne bénéficiaient d'aucune réduction.

Cette situation crée un déséquilibre complet dans le taux de transport. Au surplus, les recettes sont inférieures aux dépenses.

Il faudrait, semble-t-il, hausser à nouveau le coefficient de majoration, mais alors l'intensité du trafic en pâtirait et les échanges deviendraient moins nombreux.

Quelles sont les mesures qui s'imposent ?

Il semble qu'une politique générale des transports devrait être élaborée et que, particulièrement, l'on devrait fixer les principes de tarification s'accordant avec les nouvelles nécessités économiques.

Dans le rapport fait l'an dernier au nom de la Section centrale de la Chambre, l'honorable M. Pepin effleurait déjà la question en ces termes :

« Comment améliorer les recettes ?

» Les tarifs plus ou moins empiriques du passé ne se prêtent point à des surélévations illimitées.

» Il faut rechercher des perceptions plus souples et plus ingénieuses. »

De même qu'en matière de finances, on s'est détaché des anciennes formules de contributions pour adopter des impôts mieux à même d'atteindre la richesse, sans répercussion appréciable sur l'activité générale, de même faut-il en matière de tarifs évoluer vers un système qui aboutisse à des prélèvements mieux en rapport avec la valeur des produits transportés.

La tarification d'antan, spécialement basée sur le poids, ne peut plus suffire.

Ainsi que le rappelle M. le Rapporteur du Budget général à propos des droits de douane, il conviendrait, semble-t-il, « étant donnés la hausse des prix et l'exemple d'autres pays, de substituer des droits *ad valorem* à certains droits spécifiques ».

Le transport d'une marchandise peut être considéré, non seulement comme le déplacement d'une matière pondéreuse qui autorise une rémunération en rapport avec l'effort de traction, mais encore comme le déplacement d'une valeur dont le chemin de fer est en droit de prélever un tantième en rapport avec l'importance du service rendu.

Une idée à peu près analogue vient encore d'être émise par l'honorable M. Renkin lors de la discussion du Budget général :

« Avons-nous une politique des transports, s'est-il écrié. Il faudrait reviser les tarifs de chemin de fer, non pas nécessairement pour les augmenter, mais pour les graduer, les diversifier suivant la nature des produits et les problèmes de la concurrence. »

Qu'est-il possible de faire à cet égard ?

Il existe au département un comité consultatif des tarifs, instauré par l'arrêté royal du 16 mars 1919.

Ce comité est composé de personnalités très compétentes ; il a été récemment élargi par M. le Ministre Neujean.

Peut-on connaître l'état de ses travaux et savoir dans quel sens s'oriente la réforme des tarifs ?

Un grand intérêt s'attache à ce que cette œuvre soit suivie de près.

Pour résumer ces considérations générales, nous tenons à affirmer une fois de plus qu'il faut absolument compresser toutes les dépenses,

les réduire au strict nécessaire et, d'autre part, obtenir le maximum des recettes dans la mesure des possibilités.

Le temps nous fait défaut pour examiner en détail les différents chapitres du Budget; nous renvoyons nos collègues de la Haute Assemblée au Document n° 384, Chambre des Représentants. Ils y trouveront les détails complets sur la matière, qu'il serait fastidieux de reproduire ici.

Le Budget déposé primitivement a été profondément modifié.

A. Tous les postes concernant la vie chère ont été reportés au Budget extraordinaire et les évaluations ont été diminuées de 25 p. c. du chiffre primitivement fixé.

B. Les postes concernant les charbons et les huiles ont été diminués de 91,500,000 francs, bien que les approvisionnements aient été notablement augmentés. De ces deux chefs, le Budget ordinaire a pu être diminué — pour le chemin de fer seul — non compris les postes, télégraphes, téléphones et marine, de 205 millions.

En reportant les postes de vie chère au Budget extraordinaire, le Gouvernement a marqué son intention de les couvrir par l'emprunt et de faire supporter ainsi aux générations à venir une partie de la dépense considérée comme trop lourde pour le contribuable actuel; cette solution nous paraît devoir être admise.

CONCLUSION.

Nous estimons qu'il y a lieu de voter le Budget de l'exercice 1921 tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre des Représentants.

Nous croyons devoir engager le chef du Département à poursuivre avec la plus grande énergie, l'établissement d'une régie des chemins de fer, afin d'arriver le plus promptement possible à la suppression des déficits successifs qui menacent gravement les finances nationales.

Nous nous plaignons à rendre hommage au chef du Département, aux fonctionnaires et agents qui ont collaboré efficacement à ramener une situation sensiblement normale des différents services.

Le Rapporteur,
G. HICGUET.

Le Président,
Comte DE BAILLET LATOUR.

ANNEXE.

Nous donnons ci-après les différentes réponses fournies par le Département, aux questions qui ont spécialement retenu notre attention.

Nous publions en outre le mouvement de la navigation maritime au port d'Anvers, de janvier 1920 à fin avril 1921, ainsi que l'avis du distingué Président de la Chambre de commerce d'Anvers, relativement aux surtaxes d'entrepôt.

(ANNEXE AU N° 188.)

I.

Réponses aux diverses questions posées par la Commission.

1° ART. 2. — *Services généraux.* — Pourquoi toutes ces augmentations de personnel?

a). *Expéditionnaires et dactylographes : 13, rien en 1920?*

2° *Comment se fait-il qu'il y a 80 p. c. d'augmentation du nombre de fonctionnaires : 136 : 77, en plus 59?*

Réponse. — La question posée semble provoquée par les indications erronées d'effectifs qui l'accompagnent. Je mets donc ceux-ci au point :

a) Contrairement à ce que suppose la Commission, en 1920, le Secrétariat général utilisait aux travaux de dactylographie 5 expéditionnaires, 1 dactylographe et 1 aide des postes, repris, au tableau du budget pour 1920 sous la rubrique « commis, commis d'ordre, agréé, etc. », ainsi que 3 huissiers ; l'aide des postes et les huissiers ont été pourvus d'une nomination pour régulariser leur situation ; en fait donc, le personnel copiste ne présente sur l'effectif de 1920 que trois unités en plus, recrutées pour le service du Cabinet.

b) Le chiffre de 77 agents repris au tableau du budget pour 1920, représente le personnel des services généraux proprement dits ; le chiffre de 136, à rectifier en 138 — qui figure au tableau pour 1921 — s'applique non seulement aux services généraux, mais encore aux bureaux de traductions ; la donnée de 1920, comparable au chiffre de 138 est de $77 + 34 = 111$ agents, chiffre supérieur d'une unité seulement au chiffre de 1914 (110).

Les bases d'appréciation étant ainsi remises au point, l'augmentation de personnel en 1921 par rapport à 1920 et à 1914, ne représente plus que

$$\frac{27}{111 \text{ ou } 110} = 25 \text{ p. c. de l'effectif de ces dernières années.}$$

Cette augmentation qui s'est réalisée au cours de 1920 était amplement justifiée : par l'arriéré considérable de guerre que le Secrétariat général devait apurer, par les nombreuses mesures prises en faveur du personnel (nouveaux barèmes ; indemnités de vie chère, de résidence, de famille ; application de l'impôt sur les revenus ; revision des pensions ; recrutement des combattants ; création des commissions mixtes, etc.), et des fournisseurs (paiement par chèques et virements postaux).

Il est à remarquer que l'accroissement de 25 p. c. consenti en 1920 est même inférieur à l'augmentation de travail, laquelle est, généralement, proportionnelle à la majoration des effectifs totaux du Département : le nombre des agents du Département est passé de 95,000 en 1914, à 145,000 en 1920, ce qui représente 53 p. c. d'agents en plus. L'accroissement de l'effectif des services généraux du Secrétariat n'est donc pas exagéré.

3° *Conseiller artistique. — Attaché technique. — Conseillers de Gouvernement.*

Total des économies à faire.

J'ai déjà fait connaître l'année dernière à la Commission du Sénat, les conditions dans lesquelles les fonctions de conseiller artistique, d'attaché technique et de conseiller de Gouvernement ont été créées. Je me borne à reproduire les renseignements donnés :

« 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 et 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.

» Conseillers 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 et 5 décembre 1918).

» Attaché technique. — La mission de l'attaché technique, qui prendra fin dans quelques mois, est définie dans le rapport du Budget de l'an dernier. »

La suppression du conseiller artistique, de l'attaché technique et des conseillers de Gouvernement produirait une économie annuelle de 55,000 francs au moins.

4° *Cours de langue flamande. Pourquoi pas de cours de français ? Qu'est-ce que cette institution ?*

Ces cours ont été créés pour parer à l'insuffisance du personnel fonctionnant en région flamande par le transfert d'agents wallons possédant cette langue; le jour où cette situation aura pris fin, il n'y aura plus de raison de maintenir les dits cours; ce n'est pas le cas actuellement.

Pareille organisation n'a jamais dû être envisagée en ce qui concerne le français, attendu qu'il n'y a pas pénurie d'agents connaissant cette dernière langue.

5° *Art. 4. — Entretien et réparations d'automobiles, Section 2.*

Cet article comporte l'entretien de deux automobiles : une « Roll Royce » à la disposition de M. le Ministre et une « Minerva ».

Les frais d'entretien et de réparation de ces deux autos se sont élevés, pendant l'année 1920, à environ 18,000 francs (huile et essence comprises).

6° *Service de presse et de publicité : dépenses exagérées.*

Tous les postes des crédits, dûment justifiés, figurent au tableau ci-joint. Le service de presse et de publicité fonctionne avec un personnel de vingt-quatre unités (fonctionnaires, employés, agents subalternes).

A noter que les frais de propagande étaient avant la guerre, imputés sur les crédits de l'Administration des chemins de fer, Direction de l'exploitation. Pour 1914, ils s'élevaient à 394,000 francs, non compris les frais

de chauffage, éclairage, nettoyage, loyer, traitements et salaires du personnel, etc.

7° *Qui est directeur du Service de presse? Quelle est l'utilité de ce service? Que produit-il?*

Il n'y a pas de directeur à la tête du Service de presse. Ce service constitue l'une des trois sections du Service de presse et de publicité (presse, propagande, publicité commerciale) dont M. Joset est directeur. La section « Presse » est dirigée par un sous-chef de bureau.

Les attributions de la section « Presse » sont définies dans le rapport au Roi du 11 février 1919 (*Moniteur* du 2 avril 1919).

« Enfin, dans l'intérêt d'une bonne exploitation, il est désirable de relever, au jour le jour, dans la presse politique, professionnelle ou d'information, toutes les critiques émises concernant l'organisation et le fonctionnement des services du Département, d'en faire examiner, sans retard, le bien ou le mal fondé et d'y remédier aussitôt dans la mesure du possible. »

L'instruction ministérielle du 30 octobre 1919 expose (paragraphe 1^{er}) plus explicitement les dites attributions.

La section « Presse » ne fait pas de recettes. Mais en échange des avantages consentis aux journaux, elle avait obtenu à la date du 20 avril 1921, l'insertion gratuite dans la plupart des journaux quotidiens d'expression française ou flamande, de 831 communiqués et de 247 rectifications.

Elle documente, en outre, tout le Département. A la même date, 45,362 coupures avaient été envoyées :

- 1° Au Cabinet de M. le Ministre (2,923) ;
- 2° Au Secrétariat général (9,427) ;
- 3° A l'Administration des Chemins de fer (18,418) ;
- 4° A l'Administration de la Marine (10,247) ;
- 5° A l'Administration des Postes (2,848) ;
- 6° A l'Administration des Télégraphes (1,499).

8° *Les indemnités de résidence sont-elles fixées définitivement ou auront-elles le sort de l'indemnité de vie chère?*

Aux termes de la dépêche du Ministre des Finances, n° 4758 du 16 février 1920, l'indemnité de résidence doit être considérée comme un accessoire du traitement principal et elle a, dès lors, une fixité complète dans la localité où elle s'applique.

Elle n'est donc pas réductible comme l'indemnité de vie chère, liée aux variations des nombres-indices ;

9° *Publicité commerciale. — Courtage de publicité. — Explications complètes.*

Les frais de courtage ne constituent pas, en réalité, une charge pour l'État. Ils sont payés en fin de compte, par le client, puisque les barèmes de la publicité (affichages gares, trains, annonces dans les divers indicateurs officiels) sont fixés en tenant compte de la commission due aux courtiers (25 p. c. en moyenne).

L'État ne fait, en somme, qu'une avance. La recette brute de la section « Publicité commerciale » s'est élevée, pour 1920, à fr. 1,159,337.61 ;

BUDGET DE L'EXERCICE 1921

Budget ordinaire. — Deuxième section

CHAPITRE I^{er}. — *Récapitulation.*

NUMÉROS DE L'ARTICLE.	PRÉVISIONS DE DÉPENSES.	
Art. 7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, etc.	233,450
Art. 8	Traitements et salaires et indemnités des huissiers, messagers, concierge, etc.	28,075
Art. 9	Matériel, fournitures de bureau, imprimés pour le service, chauffage, éclairage, mobilier, loyer des locaux, etc.	47,500
Art. 10	Publicité commerciale	476,500
Art. 11	Courtages de publicité, etc.	200,000
	Fr.	985,525

ARTICLE 10. — *Publicité commerciale.*

NUMÉROS DE L'ARTICLE.	LITTE- RAS DES DÉVELOPPE- MENTS.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	CRÉDITS ALLOUÉS POUR 1920.
10	1	Frais de propagande. Commission sur la vente des billets	150,000
	2	Publicité en Angleterre et dans la circonscription de M. Defrance	75,000
	3	Publicité à l'étranger et à l'intervention de nos représentants commerciaux en France, en Suisse, en Italie, en Espagne.	35,000
	4	Publicité en Amérique	50,000
	5	Allocation à la Compagnie des wagons-lits. (Publicité dans les voitures et guides.)	5,000
		A reporter.	

NUMÉROS DE L'ARTICLE.	LITTERAS DES DÉVELOPPE- MENTS.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	CRÉDITS ALLOUÉS POUR 1920.
		Report.	
	6	Coût des exemplaires du <i>Guide officiel</i> envoyé gratuitement à l'étranger . .	6,000
	7	Frais d'impression du <i>Guide</i> en langue anglaise	40,000
	8	Affranchissement des <i>Indicateurs officiels</i> envoyés à l'étranger	5,000
	9	Frais d'affichage	2,500
	10	Frais de timbrage des affiches	1,000
	11	Réimpression des panoramas illustrés.	35,000
	12	Divers, impression de cartes géographiques, fournitures d'encadrements pour affiches, cadres photochromes, emballages, etc.	45,000
	13	Articles dans la presse étrangère, billets de presse et de conducteurs d'excursions, imprévus	27,000
		Fr.	476,500

10° *Le service de recherches des auteurs de vols a-t-il donné des résultats?*

Ce service a été créé dans le courant de 1920 et a commencé à fonctionner dès le mois de juillet de ladite année. Ses cadres ont été complétés au cours des mois d'août et de septembre.

Depuis qu'il fonctionne, le nombre des vols au chemin de fer diminue de plus en plus.

En effet, le chiffre des procès-verbaux qui s'élevait pour les *quatre premiers mois de 1920 à 1,850*, descend à *1,706 pour les quatre mois suivants*, tombe à *1,584 pour les quatre derniers mois* et ne se monte plus qu'à *1,239, pour la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 30 avril 1921*.

L'amélioration est sensible puisqu'elle se traduit par une diminution de plus de 30 p. c.

Depuis la création de la brigade, indépendamment des nombreuses constatations de toutes espèces (négligences, irrégularités, etc., de nature à faciliter les vols) qui ont été signalées à l'Administration, *79 instructions ont abouti à la découverte d'auteurs de vols*.

Bon nombre de ces affaires sont très importantes.

Je citerai notamment les pillages de trains de marchandises, dans la banlieue ouest de la capitale, aux abords d'Anvers, de Namur et de Charleroi.

Ces délits étaient extrêmement fréquents avant la mise en activité de la brigade. Une grande amélioration s'est produite par suite des multiples perquisitions opérées qui ont amené la découverte d'une grande quantité de marchandises volées et la mise en prévention de nombreux individus.

Plusieurs endroits, qui constituaient des nids de voleurs et de receleurs, tels les stations et quais d'Anvers, les gares de Ronet, Tournai, Montzen, Courtrai, Wavre, Braquegnies, Tubize, Austruweel, etc., ont été épurés.

A Anvers, les investigations de la brigade ont abouti à une cinquantaine de perquisitions fructueuses. Chez certains agents de la douane, il a été trouvé des marchandises de toute espèce dérobées au préjudice du chemin de fer. De nombreux agents, aussi bien du chemin de fer que de la douane, ont été mis en prévention.

Ailleurs, des marchandises et des objets appartenant au chemin de fer ont été trouvés en grandes quantités et bon nombre d'arrestations ont été opérées.

Plusieurs individus ont été surpris par notre personnel dans les dépendances du chemin de fer en flagrant délit de vol, entre autres à Bastogne, à Mons et à Montzen.

Parmi les affaires traitées récemment, il n'est pas sans intérêt de rappeler le détournement frauduleux au préjudice du chemin de fer, d'un wagon de tissus d'une valeur de 400,000 francs. Grâce à la célérité et à l'initiative déployées par les agents de la brigade, les marchandises furent retrouvées intactes et l'auteur du méfait était arrêté.

Cette affaire couvre à elle seule les dépenses occasionnées pendant un an et demi pour le fonctionnement du service des recherches (environ 260,000 francs par an).

On constate chaque jour que l'Administration n'a pas seulement à se défendre contre les voleurs du dehors, mais aussi contre certains de ses agents parmi lesquels, circonstance aggravante, se trouvent des individus préposés à la surveillance.

La preuve en a encore été fournie hier.

A l'occasion d'un vol important commis dans une tapissière en gare de Schaerbeek, nos agents ont procédé à des perquisitions qui ont amené la découverte chez un veilleur de nuit de la station de Schaerbeek et chez un membre de sa famille, d'une partie considérable des objets volés.

Les coupables viennent d'être arrêtés.

II.

Administration des Télégraphes et des Téléphones.*Bilan de l'exercice 1913.*

La somme qui aurait dû être portée, pour la même année, à titre d'amortissement, dans un bilan industriel, peut être fixée à 5,537,067 francs. Pour la détermination de cette somme, on a considéré comme durées moyennes des installations télégraphiques et téléphoniques :

1° Installations intérieures (bureaux et postes) mobilier et outillage : dix ans ;

2° Lignes extérieures, sauf les canalisations souterraines : quinze ans ;

3° Canalisations souterraines : vingt-cinq ans.

La valeur de ces trois catégories d'installations ont été divisées respectivement par 10, par 15 et par 25 et le total des trois quotients forme la somme de 5,537,057 francs mentionnée ci-dessus.

L'Administration des Télégraphes et des Téléphones n'est pas en mesure de procéder à une estimation de la somme qui représenterait l'amortissement industriel des installations existant actuellement, la valeur de ces installations n'ayant pas encore pu être calculée depuis la conclusion de l'armistice.

l'exercice 1913.

PASSIF.

I. — Capital.		
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amor-		
tissement jusqu'en 1912 fr.	4,100,546	
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amor-		
tissement en 1913	406,880	
ENSEMBLE . . . fr.		4,507,426
RESTE A AMORTIR .		99,355,334
MONTANT DU CAPITAL DE PREMIER ÉTABLIS-		
SEMENT fr.		103,862,760
II. — Charges financières du capital.		
Intérêt fr.	2,969,362	
Amortissement	406,880	
ENSEMBLE . . . fr.		3,376,242
III. — Dépenses.		
Dépenses d'exploitation fr.	13,549,986	
Pensions à des anciens fonctionnaires et em-		
ployés imputées sur le budget de la dette		
publique	422,709	
ENSEMBLE . . . fr.		13,972,695
POUR BALANCE :		
Solde actif fin 1913.		5,265,717
TOTAL DU PASSIF. . fr.		126,477,414

DÉPENSES.

Compte d'exploitation.

CHAPITRES ET ARTICLES DU BUDGET			
III.	13	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. .	Quote-part de l'Administration des télégraphes et de téléphones dans les dépenses afférentes aux services communs à cette Administration et à celle des postes.
	14	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois. .	
	15	Matériel, machines, outils, approvisionnements divers.	
			373,762
	24	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	7,844,373
	25	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	3,319,844
	26	Entretien des lignes et des bureaux ; fournitures diverses	1,849,620
	27	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	14,000
	28	Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne	4,500
	29	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques et téléphoniques sous-marins anglo-belges	5,000
IV.	30	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité par mesure générale ou pour un terme illimité.	37,951
V.	31	Premier terme des pensions à accorder à des fonctionnaires et employés, et prenant cours en 1913 ou antérieurement au 1 ^{er} janvier de la même année	5,991
VI.	32	Secours à d'anciens fonctionnaires et employés, ainsi qu'à des ouvriers salariés, à leurs femmes, veuves, enfants ou familles, qui se trouvent dans une situation malheureuse	1,825
VII.	33	Subside à la caisse des ouvriers (part du télégraphe)	60,872
VIII.	34	Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail (part du télégraphe)	27,137
IX.	35	Dépenses diverses et imprévues	5,111
		ENSEMBLE . . fr.	13,549,986
		Pensions des anciens fonctionnaires et employés	422,709
		ENSEMBLE DES DÉPENSES . . fr.	13,972,695
		Excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation	8,641,959
		TOTAL . . fr.	22,614,654

Exercice 1913.**RECETTES.**

Recettes : Télégraphes	7,007,178
Téléphones	15,607,476

22,614,654

TOTAL. . fr.

22,614,654

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES ET DES TÉLÉPHONES.

Compte de profits et pertes. — Exercice 1913.

CRÉDIT.

DÉBIT.

		Recettes du trafic :	
Dépenses de l'exploitation, y compris les pensions des anciens fonctionnaires et employés	43,972,695	Télégraphes. . . . fr.	7,007,178
Charges financières :		Téléphones	15,607,476
Intérêt du capital	2,969,362		
Amortissement du capital	406,880		
Ensemble des dépenses d'exploitation et des charges financières	17,348,937		
Boni pour l'exercice	5,265,717		
TOTAL. . fr.	22,614,654	ENSEMBLE DES RECETTES. . fr.	22,614,654

III.

Administration des postes.

Bilan de l'exercice 1913.

NOTE.

On peut tabler sur une moyenne de $1/120^e$ du capital engagé comme amortissement dans un bilan industriel, en tenant compte de la durée extrêmement variable des machines ainsi que des meubles et immeubles.

ACTIF.**Bilan de l'exer**

I. — Premier établissement.	
Ensemble du premier établissement au 31 décembre 1913 . . fr.	26,712,935 »
II. — Recettes.	
Recettes brutes de l'exploitation (non compris fr. 17,515,497-72 fonds communal). fr.	26,910,977 46
III. — Approvisionnements en dépôt au 31 décembre 1913.	
	607,000 »
TOTAL DE L'ACTIF. . . fr.	54,230,912 46
POUR BALANCE	1,740,990 64
SOLDE PASSIF FIN 1913 . fr.	55,971,903 10

cice 1913.

PASSIF.

I. — Capital.	26,712,935 »
Amortissements indirects (aliénation d'immeubles, etc.) . . fr.	»
II. — Charges financières du capital.	
Intérêts de la dette consolidée (à 5 p. c.). . . fr. 1,335,646-75	1,558,254 75
Amortissement pour 1913 (1/120) 222.608 »	
III. — Dépenses.	
a) D'exploitation fr.	25,649,983 35
b) Pensions à des anciens fonctionnaires et employés	1,443,730 »
IV. — Approvisionnements en dépôt au 31 décembre 1913.	607,000 »
TOTAL DU PASSIF. . . fr.	55,971,903 10

IV.

Administration des Chemins de fer.*Bilan de l'exercice 1913.*

NOTE.

L'amortissement appliqué aux capitaux mis à la disposition du Chemin de fer est celui de la Dette publique fixé par la loi du 26 décembre 1904 (dotation de fr. 0-30 sur le montant du capital engagé au 31 décembre de l'année précédente, augmentée des intérêts à 3 p. c. des capitaux amortis), l'amortissement se fait ainsi en quatre-vingt-un ans.

Les sommes portées provisoirement pour amortissement aux projets de bilans pour 1920 et 1921 sont de :

19,373,300 francs pour 1920 et
20,750,200 francs pour 1921.

A ces sommes il y a lieu d'ajouter le montant des amortissements des capitaux représentatifs des annuités de rachat des lignes reprises ; ces sommes sont indiquées dans les tableaux d'amortissements formés à l'origine de l'inscription des charges au budget de la Dette publique :

4,983,500 francs pour 1920 et
5,148,100 francs pour 1921.

Ce qui porte l'amortissement total à

24,356,800 francs pour 1920 et
25,898,300 francs pour 1921.

*
* * *

Ci-annexé, pour l'exercice 1913, un bilan dressé sur le même type que ceux des années 1920 et 1921.

ACTIF.**Bilan de**

I. — Premier établissement.	
Ensemble du premier établissement au 31 décembre 1913 . . fr.	2,932,822,456 20
II. — Recettes.	
a) Recettes brutes de l'exploitation déduction faite des parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . fr.	333,922,846 77
b) Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer fr.	791,070 49
	334,713,917 26
III. — Approvisionnements en dépôts.	87,923,531 56
POUR BALANCE :	
Solde passif fin 1913 fr.	15,404,903 56
ENSEMBLE. . . fr.	3,370,864,808 58

l'exercice 1913.

PASSIF.

I. — Capital.		
Dotation dont le Trésor à disposé pour l'amortissement :		
a) de la Dette consolidée :		
Jusqu'en 1912 fr.	329,579,166 92	
En 1913	17,230,278 30	
		fr. 346,809,445 22
b) des capitaux correspondant à des rentes ou des annuités :		
Jusqu'en 1912. fr.	70,287,574 31	
En 1913	4,507,651 94	
		fr. 74,795,226 25
	ENSEMBLE. . fr.	421,604,671 47
Amortissement indirects (aliénation d'immeubles, etc.) fr.	12,440,096 74	434,044,768 21
Reste à amortir :		
a) de la Dette consolidée fr.	2,172,917,540 69	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou des annuités	325,860,147 30	2,498,777,687 99
MONTANT DU CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. . fr.		2,932,822,456 20
II. — Charges financières du capital.		
Intérêts :		
de la Dette consolidée . fr.	67,632,740 83	
des annuités de rachat. .	11,877,314 75	
		fr. 79,510,055 58
Amortissement :		
de la Dette consolidée . fr.	17,230,278 30	101,247,985 82
des annuités de rachat. .	4,507,651 94	
		fr. 21,737,930 24
III. — Dépenses.		
Dépenses d'exploitation fr.	246,298,311 »	248,870,835 »
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputés sur le budget de la Dette publique. fr.	2,572,524 »	
IV. — Approvisionnements en dépôts.		87,923,531 56
TOTAL DU PASSIF. . fr.		3,370,864,808 58

V.

Surtaxes d'Entrepôt.

Avis du Président de la Chambre de Commerce d'Anvers.

Voici le relevé demandé. Quant aux conséquences de l'établissement temporaire des surtaxes d'entrepôt en Alsace-Lorraine et dans la Sarre, il ne serait guère possible de l'établir. Les statistiques sont encore déséparées ; et même avant la guerre cette statistique spéciale devait se constituer d'emprunts aux chemins de fer belges et allemands, à la navigation intérieure, etc. etc. Il s'agit, bien entendu, des investigations faites alors, non sur les conséquences des surtaxes — qui n'existaient pas — mais sur l'importance de notre trafic par eau et par fer avec l'Alsace-Lorraine.

Ce qui est bien établi, c'est que les chargements de minerai à destination de l'Alsace-Lorraine et de la Sarre, qui autrefois se transbordaient tous à Anvers, étaient maintenant dirigés sur Dunkerque, la différence entre la surtaxe par Anvers et les frais plus élevés par Dunkerque s'étant établie en faveur du port français. La disparition des surtaxes nous ramènera cette clientèle.

Des recherches faites depuis l'armistice pour fixer l'importance de notre trafic avec l'Alsace-Lorraine, en 1914 — trafic un moment menacé par les surtaxes — ont fait conclure que l'importance de ce trafic avant guerre devait avoir atteint 500,000 tonnes, soit le sixième de tout le mouvement à l'entrée du port du Havre.

Du côté français on a voulu accréditer que ce trafic était sans importance pour Anvers et qu'il n'y avait donc lieu de nous faire une concession pour nous détourner de l'Allemagne.

Il est fait état de ce chiffre de 500,000 tonnes, parce que naguère une agence française a lancé le canard que notre trafic avec l'Alsace-Lorraine n'avait jamais fourni plus de 20 mille tonnes... et encore (*sic*) que ces 20,000 tonnes ne comprenaient que des chalands expédiés de Rotterdam pour compte de maisons allemandes ! Il peut être bon d'être familiarisé avec de semblables canards.

Port d'Anvers. — Navigation maritime.

ENTRÉE 1920.

Mois.	VOILIERS		STEAMERS		TOTAUX	
	Nombre.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.
Janvier . . .	91	28,559	479	692,662	570	721,221
Février . . .	110	31,222	503	667,014	613	698,236
Mars	110	31,220	581	807,037	691	838,257
Avril	69	32,006	579	867,738	648	899,744
Mai	77	32,104	628	904,549	705	936,653
Juin	70	31,356	631	1,007,698	701	1,039,054
Juillet	47	15,751	618	987,990	665	1,003,741
Août	36	14,870	612	918,350	643	933,220
Septembre . .	42	11,725	555	854,723	597	866,448
Octobre . . .	27	11,024	594	925,750	621	936,774
Novembre . .	55	18,441	563	877,768	618	896,209
Décembre . .	22	8,631	599	1,050,092	621	1,058,723
TOTAUX (1) .	756	275,686	6,942	10,576,655	7,698	10,852,341

(1) Totaux, chiffres mensuels rectifiés, relevé total.

ENTRÉE 1921.

Mois.	VOILIERS		STEAMERS		TOTAUX	
	Nombre.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.
Janvier . . .	23	7,211	586	1,050,520	609	1,057,731
Février . . .	13	2,622	552	965,834	565	968,456
Mars	26	3,933	599	965,980	625	969,913
Avril	25	3,267	605	1,028,900	630	1,032,167