

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 21 JUIN 1922

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1922.

(Voir les nos 24-XVIII, 201, 229, 289, 291 et les Ann. parl. de la Chambre des Représentants, séances des 31 mai, 1<sup>er</sup>, 2, 7, 8, 9 et 14 juin 1922; le n° 92 du Sénat.)

Présents : MM. le baron VAN REYNEGOM DE BUZET, président; FRAITURE, GUYAUX, HAMMAN, le vicomte VILAIN XIII et HICGUET, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Traitant la question de la compression des dépenses, dans un très remarquable discours qu'il a prononcé à la séance de la Chambre des Représentants du 5 avril 1922, l'honorable Premier Ministre, Ministre des Finances, s'exprimait comme suit, page 233 du *Compte rendu analytique* :

« Il est alors un autre budget, où certainement, de l'avis même de mon collègue, M. Neujean, il reste beaucoup à faire : je veux parler de la régie des chemins de fer.

» Il y a de ce côté une amélioration sensible, puisque le budget d'exploitation des chemins de fer se solde par un boni, mais ce boni est insuffisant à couvrir les charges financières, pourtant modérées, correspondant au capital investi dans les chemins de fer. Cette situation n'est pas unique et il suffit d'étudier la convention nouvelle des chemins de fer passée par l'État français avec les différents réseaux concédés pour constater qu'une période de cinq ans est prévue avant d'arriver à un équilibre entre les résultats d'exploitation des chemins de fer français et les charges financières qui leur incombent.

» C'est, je pense, le désir de tout le monde ici, de voir industrialiser les chemins de fer. Peut-être y a-t-il lieu d'envisager pour les chemins de fer belges, en dehors de l'industrialisation, une certaine indépendance financière. Notre réseau représente un actif considérable et normalement est apte à rémunérer, à un taux qui ne s'écarterait guère du taux des rentes de l'État, la capital auquel il correspond.

» Le jour où cette indépendance financière serait consacrée, ce serait un gros soulagement pour la trésorerie de l'État et pour le budget, de ne plus avoir à s'occuper ni des déficits, passagers, espérons-le, de l'exploitation des régies, ni de la création des capitaux nécessaires aux extensions, qui grèvent actuellement le budget extraordinaire de la régie d'État. »

De son côté, M. Houtart, le très distingué rapporteur de la Chambre des Représentants, dans le n° 133 des *Documents parlementaires*, page 25, examine et apprécie comme suit la situation des régies pour l'année budgétaire 1922 :

### LES RÉGIES.

» La comparaison des recettes et des dépenses des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones s'établit comme suit d'après les prévisions budgétaires :

» <i>Chemins de Fer</i> . . . . .	fr.	1,052,055,910	1,001,868,356
» <i>Postes</i> . . . . .		125,911,978	61,226,300
» <i>Télégraphes et Téléphones.</i> . . . .		64,496,816	62,000,000
» <i>Marine.</i> . . . . .		47,616,120	17,080,300
» <i>Electricité</i> . . . . .		21,869,726	»
» <i>Dépenses générales et diverses.</i> . . . .		48,906,142	»
		1,360,870,572	1,142,174,956
Total . . . . .	fr.		
DÉFICIT . . . . .	fr.	218,695,616	

» Quelques observations doivent être ajoutées à ce tableau pour qu'apparaisse la signification réelle des chiffres.

» La somme de 61 millions de francs, prévue pour le produit des Postes est notablement inférieure à l'évaluation des recettes totales de ce service ; il faut y ajouter la part des recettes attribuées au Fonds communal, soit 38,773,700 francs (1).

» Ainsi le déficit des régies tombe à 180 millions de francs.

» Mais ce dernier chiffre ne correspond pas à une perte réalisée sur l'exploitation. En effet, conformément aux principes consacrés par la Conférence financière de Bruxelles, le Gouvernement a inscrit parmi les dépenses des régies, les charges d'intérêt et d'amortissement attachées à la portion de la Dette publique qui correspond au premier établissement de ces services. Le montant de ces charges est évalué à 164 millions de francs, somme portée comme recette compensatoire au Budget des Voies et Moyens (art. 64), ainsi que nous l'avons constaté ci-dessus.

» Le déficit d'exploitation de l'ensemble des régies se réduit donc, suivant les prévisions, à quelque 16 millions. Encore faudrait-il, dans un calcul exact, tenir compte de l'énorme déchet dû aux transports gratuits effectués pour compte de l'État. D'autre part, en compensation d'une partie des charges financières, on pourrait compter l'intérêt des sommes mises à la disposition de l'État par les Comptes-chèques postaux, somme qui s'élevait au 31 décembre 1921 à fr. 117,902,017.

» Il n'en est pas moins indispensable d'obtenir de nouveaux progrès dans l'organisation économique et le rendement des régies, pour que celles-ci concourent à l'équilibre budgétaire. »

---

(1) Le projet d'organisation du Fonds des communes supprime cette attribution.

Et M. Robyn dans son rapport (n° 201) si précis et si documenté, exprime les mêmes idées, comme suit :

« Néanmoins, le déficit des services publics rattachés au Département des Chemins de fer préoccupe très vivement le pays et il importe de mettre tout en œuvre pour que les régies se suffisent elles-mêmes. C'est une obligation qui leur a été imposée par la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 qui dit, en son article 5 : « ... que les produits des chemins de fer résultant de péages, qui devront » être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir, outre les intérêts » et l'amortissement de l'emprunt à faire d'après l'article 3, les dépenses » annuelles de leur entretien et de leur administration. »

» Tous nos efforts doivent tendre à clôturer, le plus rapidement possible, la période des déficits. »

Dans son rapport sur le Budget de l'exercice 1921 votre Commission, elle aussi, rendait le pays attentif à la situation déficitaire. Elle disait : « 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 s'affirme plus que jamais. Il faut se rendre compte au jour le jour de la marche économique de l'exploitation et remédier aux défauts qu'elle présente aussitôt que ceux-ci apparaissent.

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

» Nous croyons devoir engager le chef du Département à poursuivre avec la plus grande énergie l'examen des mesures propres à amener le plus promptement possible la suppression des déficits successifs qui menacent gravement les finances nationales. »

Nous réitérons pour 1922 les mêmes remarques et nous nous permettons d'y insister tout spécialement.

Les régies doivent se suffire à elles-mêmes. Elles doivent arriver non seulement à l'équilibre des recettes et des dépenses ordinaires, mais il est désirable que le boni puisse suffire à couvrir l'annuité des emprunts à contracter pour faire face aux dépenses extraordinaires.

Votre Commission dans son rapport de 1921 préconisait deux mesures propres à ramener aussitôt que possible l'équilibre désirable :

1<sup>o</sup> Industrialisation ; 2<sup>o</sup> refonte des tarifs.

Sur le premier point, elle a obtenu dans une certaine mesure satisfaction par l'établissement d'une comptabilité industrielle. Sur le second, il n'en est pas de même. La question des tarifs est toujours à l'étude et une solution d'ensemble ne peut encore être espérée pour brève échéance.

### COMPTABILITÉ INDUSTRIELLE.

Nous ne croyons pouvoir mieux faire pour donner au Sénat une idée exacte de l'état de la question que d'insérer ici les instructions publiées par le Département pour la mise sur pied du nouveau service.

#### « ORGANISATION DE LA NOUVELLE COMPTABILITÉ.

» En vue de l'organisation du service de comptabilité prévu au 2<sup>o</sup> de l'O. S. n° 251 du 25 novembre dernier, l'Administration a engagé un comptable de la Compagnie P. L. M. Ce fonctionnaire a pris service le 1<sup>er</sup> décembre dernier. Depuis lors, on a examiné de quelle façon on pourrait adapter aux chemins de fer belges, le système de comptabilité en vigueur à la compagnie

précitée, c'est-à-dire une comptabilité suivant la méthode dite des parties doubles utilisée généralement dans le commerce et l'industrie.

» Le résultat de cet examen est exposé ci-après :

» CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

» Au point de vue comptable, la situation actuelle des chemins de fer belges, n'est pas la même que celle d'un chemin de fer exploité par une compagnie. Nous sommes, en effet, liés par la loi sur la comptabilité de l'État. Nous ne disposons pas de fonds à proprement parler. Nos recettes sont versées au Trésor public et nos dépenses sont réglées par lui, soit directement, soit par l'intermédiaire des stations. Nous ne nous occupons pas de la gestion de nos fonds. Nous ne suivons pas nos règlements financiers. N'ayant comme guides que nos crédits budgétaires, nous ne nous inquiétons pas de la façon dont l'État se procure les fonds nécessaires. Les créanciers et les débiteurs ne sont pas des créanciers et des débiteurs de l'Administration des Chemins de fer, mais du Trésor public.

» Il importe de tirer de cet état de choses, les conclusions suivantes :

» 1<sup>o</sup> La comptabilité que l'on va instaurer sera indépendante de la comptabilité budgétaire, laquelle devra être maintenue intégralement ;

» 2<sup>o</sup> Il ne sera pas nécessaire d'ouvrir des comptes aux débiteurs et aux créanciers qui seront considérés comme débiteurs et créanciers du Trésor. Tous les règlements financiers seront appliqués par la comptabilité centrale à un compte unique appelé « Trésor public » où se centraliseront toutes les opérations effectuées par les caissiers de l'État pour le chemin de fer.

» Cette manière de procéder aura le grand avantage de simplifier considérablement l'organisation de la nouvelle comptabilité ;

» 3<sup>o</sup> La clôture définitive des comptes ne se fera pas à la même époque dans la comptabilité budgétaire et dans la nouvelle comptabilité. Dans la première, les opérations peuvent se prolonger jusqu'au 31 octobre de l'année suivante (article 2 de l'arrêté royal de 1868). Dans la seconde, les comptes devront être arrêtés plus tôt.

» A la Compagnie P. L. M., le bilan est terminé vers la fin du premier trimestre de l'année suivante.

» Différents projets relatifs à l'institution d'une régie nationale des chemins de fer belges ont fixé le 30 juin de l'année suivante comme date extrême pour la remise du bilan et des comptes.

» On pourrait, semble-t-il, s'arrêter à la formule: « *Au cours du premier semestre.* »

» De cette différence entre les dates de clôture, il résultera qu'il n'y aura pas concordance entre les comptes budgétaires et le compte « Trésor public ». Toutefois, il est à remarquer que, dans la nouvelle comptabilité la véritable situation d'un exercice apparaîtra grâce à la tenue d'un compte « Opérations à régler » auquel seront portées les opérations non réglées au moment de la clôture des écritures.

» Toutes les particularités ci-dessus sont inhérentes au fait que la nouvelle comptabilité constituera en quelque sorte, une transition entre le régime actuel et le régime d'autonomie. Elles disparaîtraient le jour où notre administration aurait ses caisses spéciales, générerait ses fonds et ne serait plus soumise aux lois et règlements actuels de la comptabilité publique.

## » ORGANISATION ADMINISTRATIVE DE LA COMPTABILITÉ.

» La nouvelle comptabilité pourra être organisée comme suit :

» Elle comprendra :

» 1<sup>o</sup> Cinq comptabilités spéciales qui nous dénommerons « *comptabilités de direction.* » Elles correspondront aux cinq grandes subdivisions de l'administration, savoir :

- » Les services généraux ;
- » Le service des voies et travaux ;
- » Le service de la traction et du matériel ;
- » Le service de l'exploitation ;
- » Le service du contrôle des recettes.

» Ces comptabilités seront tenues par les directions intéressées, sauf, toutefois, celle des services généraux qui sera tenue par la comptabilité centrale. Il semble préférable qu'il en soit ainsi, d'une part, pour éviter l'instauration d'un service de comptabilité au service général et d'autre part, parce que la comptabilité des services généraux aura à comptabiliser les opérations des services indivis (Cabinet du Ministre, Secrétariat général, Comité supérieur de contrôle, etc.) qui ne sont pas dans les attributions du service général.

» 2<sup>o</sup> Une comptabilité centrale.

» Cette méthode correspond à celle préconisée par M. l'Administrateur Vander Rydt dans son rapport n° 46c du 5 août 1921.

## » ATTRIBUTIONS DES COMPTABILITÉS DE DIRECTION.

» Chacun des cinq services précités tiendra, sous sa responsabilité, la comptabilité de ses opérations. Il créera ses pièces comptables, tiendra son grand-livre, établira à la fin de chaque mois une balance de ses écritures. Cette balance et la récapitulation des opérations (ordonnancement de bordereaux) seront transmises mensuellement à la comptabilité centrale.

» Les quatre premières comptabilités (Services généraux, V.T., T.M., E.) seront des comptabilités de dépenses.

» Le contrôle des recettes tiendra la comptabilité de toutes les recettes et la comptabilité des dépenses afférentes à son service.

» *Comptes.* — Chaque comptabilité ouvrira les comptes nécessaires à ses opérations : *comptes d'établissement, d'approvisionnements, de dépenses ou de recettes d'exploitation, de relations, etc.*

» La liste des comptes prévus pour chaque comptabilité figure à l'annexe I. Il est possible que dans la pratique on soit amené à en ouvrir d'autres.

» *Comptes d'établissement.* — Ces comptes comprendront toutes les opérations qui affectent le capital d'établissement (voie, bâtiments, matériel, outillage, mobilier, etc.). Ils seront tenus par les services V.T. et T. M. Les dispositions seront prises, aussitôt que possible, pour que les dépenses de 1922 intéressant les comptes soient dûment comptabilisées, mais la tenue complète de ces comptes implique la solution de problèmes importants tels que celui de la détermination de la valeur du réseau et celui de l'amortissement industriel ou financier qui feront l'objet d'études spéciales.

» *Comptes d'approvisionnements.* — Ils seront tenus par les comptabilités de direction des services qui ont des approvisionnements V.T., T.M. et, aussitôt que possible, par les services généraux pour le service des imprimés.

» Ces comptes seront *débités* de la valeur d'achat des approvisionnements ainsi que des frais généraux afférents à ce service et *crédités* par les comptes dépenses d'exploitation ou d'établissement suivant le cas, du montant, calculé au prix d'un tarif conventionnel, *des matières consommées*. Ce n'est donc qu'au moment de la livraison *aux services consommateurs* que les matières seront facturées.

» Les transferts des magasins centraux aux dépôts et de dépôt à dépôt, n'affecteront pas la comptabilité valeurs. C'est ainsi, par exemple, que le compte d'approvisionnements combustibles ne sera crédité qu'au moment de la fourniture de charbon aux locomotives.

» A la tenue de ces comptes d'approvisionnements est liée la question de l'établissement des inventaires annuels et de l'élaboration des tarifs conventionnels dont l'importance a été marquée dans la note aux directions n° 1/10<sup>e</sup>, du 7 février 1922, dont copie est ci-jointe (annexe II).

#### » COMPTES DE DÉPENSES ET DE RECETTES D'EXPLOITATION.

» Ces comptes sont divisés en deux catégories :

» Dépenses d'exploitation ;

» Recettes d'exploitation.

» Les dépenses d'exploitation seront divisées en cinq chapitres correspondant aux cinq comptabilités de direction, savoir :

» Chapitre I<sup>er</sup>. — Dépenses générales d'exploitation et services généraux.

» Chapitre II. — Dépenses d'exploitation des voies et travaux.

» Chapitre III. — Dépenses d'exploitation de la traction et matériel.

» Chapitre IV. — Dépenses d'exploitation de l'exploitation.

» Chapitre V. — Dépenses d'exploitation du contrôle des recettes.

» Les recettes d'exploitation seront divisées en deux chapitres :

» Chapitre I<sup>er</sup>. — Recettes du trafic.

» Chapitre II. — Recettes diverses.

» Chacun des chapitres préindiqués est subdivisé en un certain nombre d'articles et de paragraphes constituant ce que l'on est convenu d'appeler les légendes des comptes d'exploitation. Ces légendes dont le texte figure à l'annexe III, ont été élaborées en vue de faire apparaître dans les comptes les éléments les plus importants de recettes et de dépenses qui permettent de suivre régulièrement la marche de l'exploitation.

» Pour chaque mois, les comptabilités de direction adresseront, aussitôt que possible, le relevé des dépenses ou des recettes d'exploitation par article et paragraphe des légendes, à la comptabilité centrale, laquelle établira le compte mensuel d'exploitation et dressera l'état comparatif à l'instar de ce qui se fait à la Compagnie P.L.M.

» *Comptes de relations et d'attente.* — *Les comptes de relations* permettront aux comptabilités de se passer entre elles les opérations qui les concernent.

» Ainsi, par exemple, pour déterminer le coût du camionnage en régie (art. 5 du chapitre IV), le service T.M. facturera au service E. les dépenses effectuées pour le service des auto-camions. La comptabilité T.M. se créditera de ses dépenses par le débit du compte de relation, service de l'exploitation, lequel l'appliquera au compte *Dépenses d'exploitation, chapitre IV*.

» Au début de l'organisation, on facturera le moins possible de service à service, en vue d'éviter trop de complications, mais cette partie de la comptabilité se perfectionnera dans la suite, de façon à faire apparaître dans chaque service les dépenses réelles effectuées pour son compte.

» *Aux comptes d'attente*, que l'on dénommera comptes « opérations à régler » ou « dépenses à répartir », on portera les dépenses que l'on ne peut imputer immédiatement aux comptes en cause.

#### ATTRIBUTIONS DE LA COMPTABILITÉ CENTRALE.

» La comptabilité centrale centralisera toutes les écritures de l'Administration (recettes et dépenses) d'après les documents comptables (ordonnancements de bordereaux) que lui adresseront les comptabilités de direction.

» Elle centralisera et appliquera au compte « Trésor public » tous les règlements financiers à effectuer. Ces règlements lui seront indiqués par les comptabilités de direction au moyen de factures d'imputation.

» Elle tiendra le journal et le grand-livre général de l'Administration des chemins de fer.

» Elle établira mensuellement la balance générale dont elle vérifiera la concordance avec les balances des comptabilités de direction.

» Elle dressera mensuellement le compte des dépenses et des recettes d'exploitation d'après les relevés qui lui seront fournis par les comptabilités de direction et établira l'état comparatif ainsi qu'il est indiqué plus haut.

» En fin d'année, elle établira le bilan.

» Elle tiendra les différents comptes figurant à l'annexe IV et notamment les comptes « Résultats généraux d'exploitation » et « Profits et Pertes ».

» De plus, ainsi qu'il est dit plus haut, elle tiendra la comptabilité des services généraux qui est une comptabilité de direction, et, partant sera réglementée comme il est exposé ci-dessus.

#### » MARCHE A SUIVRE POUR METTRE LES SERVICES DE COMPTABILITÉ EN POSSESSION DES ÉLÉMENTS NÉCESSAIRES.

» On a vu par ce qui précède comment les services de comptabilité fonctionneront. On a vu que la comptabilité centrale ne travaillera que sur pièces comptables émanant des comptabilités de direction.

» Comment ces dernières seront-elles mises en possession des éléments nécessaires à la tenue de leurs livres.

» Pour ce qui concerne les recettes, la comptabilité actuelle de la direction C. R. les fournira. Sa nouvelle comptabilité se bornera à les enregistrer et à les transmettre en récapitulation à la comptabilité centrale en suivant les nouvelles méthodes. On ne changera rien pour le moment à la comptabilité des recettes. Pour permettre l'établissement rapide du compte mensuel d'exploitation, on sera forcé d'enregistrer chaque mois les recettes évaluées, qui ne sont, paraît-il, pas loin des recettes exactes, et on passera une écriture de régularisation lorsque les recettes réelles seront arrêtées, c'est-à-dire, notamment, lorsque les décomptes avec les chemins de fer étrangers seront terminés.

» Pour ce qui concerne les dépenses, il est à remarquer qu'elles peuvent être classées en deux grandes catégories :

» 1<sup>o</sup> Celles qui sont soumises au visa préalable de la Cour des Comptes ;

» 2<sup>o</sup> Celles qui sont payées par avances.

» Les premières font l'objet de bordereaux de liquidation. Il suffira donc

de prescrire que tous les bordereaux de liquidation passent par le bureau de comptabilité de la direction intéressée.

» Les secondes comprennent :

» a) Les traitements, salaires et indemnités diverses ;

» b) Les menues dépenses.

» Ces dépenses sont mandatées par les services sub délégués : service général, directions et directeurs de service.

» Elles sont payées par les stations. Celles-ci en joignent les pièces justificatives à leur situation mensuelle qu'elles transmettent à la direction C. R., laquelle après vérification et récapitulation les envoie à la direction intéressée pour régularisation budgétaire.

» Seulement, ces différentes formalités nécessitent un temps relativement long et, dans les circonstances présentes, un temps beaucoup trop long pour permettre d'établir rapidement un compte mensuel d'exploitation.

» Or, il importe que cette situation mensuelle soit connue le plus promptement possible pour pouvoir diriger les investigations de contrôle et rechercher, éventuellement, les remèdes aux maux, que les chiffres révéleront.

» De plus, les pièces justificatives des dépenses doivent continuer leur marche vers la Cour des Comptes pour contrôle et imputation aux budgets.

» En conséquence, on ne pourra comptabiliser que d'après les récapitulations fournies par les services qui font le mandatement des dépenses. Donc, le service général, les directions et les directeurs de service auront à fournir mensuellement aux comptabilités de direction intéressées des récapitulations des dépenses qu'ils mandatent en traitements, salaires, indemnités diverses et menues dépenses.

» Ces récapitulations devront être faites de façon à en permettre l'imputation sur les différents articles des comptes.

» Comme dans la plupart des cas, les services précités dressent déjà des récapitulations et qu'il suffira d'en modifier la disposition, il n'en résultera guère de travail supplémentaire.

» Par mesure de contrôle, lorsque les pièces originales arriveront de la direction C. R. on les confrontera avec la comptabilité.

» Il est bien entendu — et ceci est à souligner — que pour toutes les dépenses, ce sont les sommes *mandatées* et non les sommes payées qui sont portées en comptabilité.

» S'il se présente que des sommes ont été mandatées par erreur on passera par la suite des écritures de régularisation.

» En procédant comme il est dit plus haut, les comptabilités de direction auront connaissance de toutes les dépenses, mais ces données ne seront pas toujours suffisantes pour imputer aux différents articles et paragraphes, les sommes qui les concernent.

» Pour les approvisionnements, les bordereaux de liquidation ou les récapitulations des menues dépenses, fourniront la dépense globale à porter au débit du compte « approvisionnements ». Mais il s'agit de connaître aussi la valeur des matières consommées pour chaque compte.

» Dans ce but, les magasiniers gérant les dépôts factureront au prix des tarifs conventionnels, les matières livrées aux services consommateurs et ceux-ci ventileront les matières consommées d'après les différents comptes auxquels elles se rapportent.

» Pour les salaires, les récapitulations indiqueront par service les dépenses mandatées, mais il faudra en connaître la répartition par un pointage sur les différents comptes.

» On devra donc établir une ventilation des salaires d'après ces comptes.

» Pour mieux fixer les idées, on trouvera à l'annexe V plusieurs exemples concrets de la marche de ces opérations.

\* \* \*

» Voilà tracée à grands traits la structure de la nouvelle comptabilité. On n'y trouvera que les principes essentiels qui doivent être adoptés avant de passer à la réalisation. On ne doit pas se dissimuler que l'on se heurtera à des difficultés. Il n'est pas possible de les prévoir toutes. C'est surtout par la pratique qu'elles apparaîtront et on les aplanira au fur et à mesure qu'elles se présenteront.

» Il serait désirable que l'on mit la nouvelle comptabilité en marche au plus tôt. Des instructions détaillées et claires devront être données aux services en cause. Elles sont en préparation. Il est évidemment nécessaire que ces services reçoivent une réglementation écrite mais les détails seront tellement nombreux et la méthode de comptabilité tellement nouvelle qu'il se recommande de recourir le plus souvent possible aux demandes d'explications verbales.

» Les fonctionnaires et agents des comptabilités de direction pourront être en contact permanent avec les organisateurs et particulièrement avec le fonctionnaire du P.L.M. Les fonctionnaires du service général iront dans les services extérieurs donner tous les renseignements désirables. On évitera ainsi des correspondances et des pertes de temps.

» La réalisation du présent projet donnera à notre Administration sa comptabilité propre, appuyée de pièces comptables. Elle pourra suivre ses opérations d'une façon régulière. Le bilan reposera sur une comptabilité. Le compte mensuel d'exploitation sera d'une utilité évidente.

» A côté d'une tenue ordonnée des comptes, il faut évidemment un contrôle de dépenses. Pour cela il faut des statistiques détaillées, il faut établir les prix de revient et en suivre les variations.

» Ce sera la tâche du 3<sup>e</sup> bureau du Service central et des services correspondants des comptabilités de direction. »

## TARIFS.

La question des tarifs a été traitée en détail dans notre rapport sur le budget de 1921. Nous y renvoyons nos collègues que la chose pourrait intéresser.

Nous continuons à estimer qu'une refonte complète des tarifs marchandises s'impose. Nous pensons qu'il y aurait lieu notamment de combiner autant que possible la tarification au poids avec une tarification *ad valorem* comme cela a été admis pour les douanes.

Le transport d'une marchandise devrait 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.

Cette solution présenterait l'avantage de permettre la suppression des tarifs spéciaux, en vigueur avant guerre, qu'on est en train de remettre sur pied petit à petit.

Il nous serait agréable de connaître l'état des travaux du Comité consultatif des tarifs et de savoir dans quel sens s'oriente la réforme envisagée.

\* \* \*

## LA RÉGIE INDÉPENDANTE.

Cette question est extrêmement complexe et délicate. Différents projets de régie existent. Ils ont des qualités et des défauts. Il nous paraît prématuré de les examiner dès maintenant, d'autant plus que le temps dont nous disposons ne nous permettrait pas de les étudier avec toute la maturité désirable.

Cependant, la Commission estime que le moment est venu où le Gouvernement devrait soumettre à la Législature un projet de loi établissant la régie des chemins de fer.

*Examen du Budget.*

Le projet de budget, adopté par la Chambre des Représentants, prévoit :

Dépenses ordinaires . . . . .	fr.	1,353,089,717	»
Les recettes s'élèvent à . . . . .		1,142,174,956	»

Le déficit est donc de . . . . .	fr.	210,914,761	»
Le déficit prévu de l'exercice 1921 étant de . . . . .	fr.	206,802,700	»

il apparaît que le déficit de l'exercice en cours est en augmentation de . . . . .	fr.	4,112,061	»
--	-----	-----------	---

Cette situation pourrait paraître alarmante, mais il y a lieu de tenir compte du fait que sur les quatre premiers mois, l'augmentation sur les prévisions de recettes est de 22,430,000 francs. On peut donc admettre une diminution du déficit plutôt qu'une augmentation. D'autre part, il y a lieu de tenir compte que de nombreux millions de recettes échappent aux régies par suite des services gratuits qu'elles rendent aux autres Départements.

Nous citerons notamment :

Les réductions accordées aux militaires, représentant annuellement . . . . .	fr.	30,000,000	»
Les franchises postales . . . . .		10,000,000	»
Le tarif de faveur consenti à la Presse . . . . .		2,500,000	»

Si aux trois sommes ci-dessus nous ajoutons :

Du chef de l'augmentation probable des recettes du chemin de fer . . . . .		60,000,000	»
De l'intérêt des comptes chèques postaux . . . . .		20,000,000	»
Du transit des dépêches postales . . . . .		6,000,000	»
De la Caisse d'épargne . . . . .		4,000,000	»
Du remboursement des postes militaires de l'armée d'occupation . . . . .		750,000	»
Des recettes en plus des télégraphes et téléphones . . . . .		3,000,000	»
Et, enfin, si nous appliquons à l'actif des régies l'entière part du produit des postes, nous pouvons encore ajouter . . . . .		38,000,000	»

Nous retrouvons en plus . . . . .	fr.	174,250,000	»
Et le déficit prévu serait ainsi ramené à . . . . .	fr.	36,750,000	»

Il est de toute évidence que du jour où la comptabilité industrielle, du Département, sera définitivement établie, ces différentes recettes devront être portées à l'actif et influenceront d'autant le résultat réel de l'exploitation des services en cause.

Nous allons, maintenant, examiner spécialement chacun des chapitres :

I. — *Chemins de fer, tableaux A et B.*

Dépenses d'exploitation . . . . .	fr.	1,048,000,000
Recettes prévues . . . . .		1,000,000,000
		48,000,000
Déficit . . . . .	fr.	48,000,000

Mais nous avons indiqué plus haut que du chef des transports militaires, une recette de 30,000,000 de francs échappe à la comptabilité.

Si nous ajoutons, aux prévisions de recettes, une augmentation proportionnelle à celle des quatre premiers mois de 1922, qui a été de 22,430,000 fr., nous pouvons, sans crainte d'erreur, affirmer que l'exploitation des chemins de fer soldera en boni.

Quel sera approximativement ce boni ?

Voici des chiffres :

Les recettes de 1921 se sont montées à . . . . .	fr.	993,000,000
Les quatre premiers mois d'exploitation ont donné une augmentation sur 1921 de 22,430,000 francs. Augmentation probable sur 12 mois : fr. 22,430,000 × 3 . . . . .		67,000,000
		1,060,000,000
Total . . . . .	fr.	1,060,000,000

Dans ces conditions le boni à prévoir serait de 12,000,000 de francs.

II. — *Marine.*

Aucun amendement n'a été déposé par le Gouvernement en ce qui concerne la Marine.

Les chiffres repris au rapport de M. Robyn peuvent donc être admis comme exacts :

Dépenses . . . . .	fr.	55,000,000
Recettes . . . . .		17,000,000
		38,000,000
Mali . . . . .	fr.	38,000,000

III. — *Postes.*

Des amendements ont été déposés par le Gouvernement : une diminution de 360,000 francs à l'article 79 ; une augmentation de 100,000 francs à l'article 82 ; une augmentation de 5,000 francs à l'article 83.

La balance de ces trois chiffres donne une diminution de 255,000 francs.

Le bilan industriel des Postes s'établit donc comme suit :

En dépenses :

Chapitre V, section 1 <sup>re</sup> : Part du service de la Poste dans les dépenses des articles 71, 72, 73, soit 50 p. c. . . . .		1,118,336 50
Dépenses des articles 74 à 83 inclus . . . . .		123,420,185 »
Part de la Poste dans les dépenses du chapitre VIII, articles 97, 98 et 99. Évaluation approximative (1) . . . . .		4,521,373 »
		128,859,954 50
Total . . . . .	fr.	128,859,954 50

(1) Cette supputation semble erronée, étant donnée la faible part afférente à la Poste.

## En recettes :

Les recettes prévues de ce chef au tableau II du projet de budget ne s'élèvent qu'à la somme de 61,226,300 francs, Mais il y a lieu de remarquer que cette prévision de recettes ne comporte que 59 p. c. du produit total. Les 41 p. c. restant devant, sous l'empire de la loi régissant le fonds communal, aller au crédit de ce dernier fonds.

La Chambre a adopté déjà et le Sénat adoptera sous peu, pensons-nous, un projet revisant la loi ancienne et établissant le fonds des communes sur de nouvelles bases. On peut donc prévoir le produit total de la recette, soit 100,000,000 de francs.

A cette première somme il y a lieu d'en ajouter d'autres, qui sont indiquées dans le rapport fait à la Chambre des Représentants, soit : a) 20,000,000 de francs, intérêts produits par le Compte chèques postaux; b) 6,000,000 de francs, pour le transit des dépêches postales étrangères par la Belgique; c) 4,000,000 de francs à rembourser par la Caisse d'épargne pour service lui rendu par l'Administration des Postes; d) remboursement par l'Allemagne des frais postaux de l'armée d'occupation : 750,000 francs.

Total des recettes . . . . .	fr.	130,750,000	»
		<hr/>	
Le boni serait donc de . . . . .	fr.	1,890,000	»

Ces prévisions sont peut-être un peu exagérées, puisque le produit des trois premiers mois est assez sensiblement inférieur aux résultats attendus. Mais comme nous l'avons indiqué plus haut, les recettes sont diminuées du chef des franchises postales et du tarif de faveur accordé à la presse, d'une somme qu'on peut évaluer à 12,500,000 francs. La situation peut donc être admise comme favorable.

## IV. — Télégraphes et Téléphones.

Aucun amendement n'ayant été déposé en ce qui concerne la section B, du chapitre 5 du projet de Budget, les chiffres posés dans le rapport de M. Robyn sont rigoureusement exacts.

La situation est donc la suivante :

<i>Dépenses.</i> — Part du Télégraphe dans les services communs, articles 71, 72 et 73 . . . . .	fr.	1,118,396	50
Crédits des articles 84 à 89 inclus . . . . .		64,496,816	»
		<hr/>	
Total . . . . .	fr.	65,615,212	50
 <i>Recettes</i> prévues . . . . .	fr.	62,000,000	»
		<hr/>	
Mali . . . . .	fr.	3,615,212	50

Mais il y a lieu de tenir compte de ce que le 1<sup>er</sup> trimestre 1922 accuse une plus-value sur 1921 de 1,910,000 francs.

En outre, la nouvelle tarification pour les télégrammes extra-Européens qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1922, apportera une augmentation probable d'environ 2,500,000 francs. Enfin la réforme du tarif téléphonique qui est en élaboration apportera elle aussi une recette supplémentaire.

L'ensemble des considérations ci-dessus, nous permet d'admettre qu'on peut affirmer que la situation n'est pas aussi défavorable qu'on pourrait le croire.

Il faut néanmoins, nous ne saurions assez le répéter, faire l'effort maximum en vue des économies à réaliser. Il faut que tous, depuis le chef du Département jusqu'aux derniers échelons de la hiérarchie, se mettent à cette besogne avec la ferme volonté de réussir; le patriotisme l'exige impérieusement.

### BUDGET EXTRAORDINAIRE.

L'ensemble des dépenses prévues, d'après le dernier amendement déposé est de 244,338,405 francs.

Il se décompose comme suit :

Vie chère, y compris 5,500,000 francs pour les économats (art. 1, 3 <sup>ter</sup> , 4, 6, 8, 12 et 13) . . . . . fr.	80,089,475
Chemins de fer, Voies et Travaux . . . . .	65,000,000
Chemins de fer, Traction et Matériel . . . . .	11,820,000
Service de l'Electricité . . . . .	7,514,000
Marine. . . . .	4,114,000
Mostes. . . . .	2,876,480
Télégraphes et Téléphones . . . . .	72,915,450
Total . . . . fr.	244,338,405

Pour les détails concernant ces différents postes, nous prions nos Collègues de voir les développements du projet de budget, pages 130, 131, 132, 133 et 134. Ils y trouveront tous les renseignements de nature à les édifier sur les projets du Département en ce qui concerne les différents travaux prévus pour 1922.

Eu égard à la situation des finances, il y a lieu de se montrer extrêmement scrupuleux quant aux dépenses à engager et de n'exécuter que ce qui est absolument indispensable immédiatement.

### CONCLUSIONS.

En terme de conclusion, nous insistons à nouveau sur la nécessité absolue de l'industrialisation rapide des services.

Il nous faut une comptabilité industrielle pourvue des derniers perfectionnements; il nous faut à la tête des diverses branches de l'activité du Département, des chefs qui soient à la hauteur des grands capitaines de l'industrie moderne et qui assument la responsabilité de leurs services respectifs; il nous faut un personnel technique rompu à toutes les difficultés; il nous faut des ouvriers d'élite, capables et dévoués.

La situation tend à s'améliorer de jour en jour, il faut que d'ici sous peu de temps l'ère des déficits soit définitivement close.

Notre bon renom et notre crédit à l'étranger sont à ce prix.

Votre Commission, à l'unanimité des membres présents, vous propose d'adopter le projet de Budget tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre des Représentants.

*Le Rapporteur,*  
HICGUET.

*Le Président,*  
B<sup>o</sup> VAN REYNEGOM DE BUZET.

*N. B.* — Les réponses aux questions posées par la Commission ne sont pas encore parvenues; elles paraîtront en annexe au présent rapport dès qu'elles seront envoyées par l'honorable Ministre des Chemins de fer.

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SESSION DE 1921-1922

Réponses de M. le Ministre des Chemins de fer  
aux questions posées par la Commission chargée  
d'examiner le Budget de son Département pour  
l'exercice 1922.

### PREMIÈRE QUESTION.

Il apparaît qu'il y a un matériel considérable inutilisé et abandonné  
au chemin de fer.

M. le Ministre voudrait-il nous dire :

- 1° Combien il y a de locomotives ;
- 2° De voitures à voyageurs ;
- 3° De wagons à marchandises :
  - a) inutilisés ;
  - b) en réparation ;
  - c) réparés en état de service mais non utilisés ;
  - d) abandonnés sur des voies de garage.

### RÉPONSE.

Les renseignements suivants s'écartent du plan du questionnaire ci-dessus, afin de pouvoir être donnés sous une forme plus concrète :

#### I. — Locomotives.

A la date du 1<sup>er</sup> juin 1922, nous avons 5,346 locomotives pour assurer 2,208 services locomotives réguliers.

La différence  $5,346 - 2,208 = 3,138$  se répartissait comme suit :

a) Locomotives en réparation et à l'entretien. . . . .	1,204
b) Locomotives réparées en état de service, mais non utilisées d'une manière courante . . . . .	1,028
c) Locomotives remises sur des voies de garage (parce que démodées ou inutiles ou attendant leur prise en réparation) . . .	906
	<hr/>
	3,138

II. — *Voitures.*

Effectif à la date du 1 <sup>er</sup> juin 1922. . . . .	9,604
En réparation . . . . .	2,035
Réparées, en état de service, constituant la réserve pour les jours d'affluence, etc. . . . .	571
Se trouvant sur les voies de garage et attendant leur entrée en réparation . . . . .	584

III. — *Wagons.*

Effectif à la date du 1 <sup>er</sup> juin 1922 . . . . .	118,877
En réparation . . . . .	6,712
Réparés, en état de service, mais non utilisés et se trouvant sur des voies de garage { . . . . .	20,510
Attendant leur entrée en réparation et se trouvant sur des voies de garage. . . . .	31,782

\* \* \*

## DEUXIÈME QUESTION.

## Article 2, littera G.

Le concours du conseiller artistique est-il encore nécessaire ?  
On ne construit plus de bâtiments neufs dont l'importance pourrait justifier le maintien du crédit porté au littera G. de l'article 2 du budget.

## RÉPONSE.

Le conseiller artistique accorde son concours non seulement au Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, mais aussi à ceux des Travaux publics et de l'Industrie et du Travail. Ces Départements supportent chacun un sixième de la dépense pour le traitement.

Bien qu'il n'ait pas construit depuis quelque temps de bâtiment neuf important, notre Département a eu recours assez fréquemment aux conseils du conseiller artistique, notamment :

Pour l'arrangement des bâtiments des recettes de Bruges, Tournai, Ostende-Quai ;

Pour le tracé du chemin de fer côtier, pour le pont de Huy, etc. ;

Pour les projets de plaques commémoratives à ériger en mémoire des agents morts au champ d'honneur ;

Pour la restauration des façades du bâtiment des postes de Namur ;

Pour la modification de l'hôtel des postes d'Anvers I, etc.

\* \* \*

## TROISIÈME QUESTION.

Comment est constitué le Comité consultatif du personnel, Quelles sont les personnes qui participent au crédit de 5,400 francs, littera *H* de l'article 2?

## RÉPONSE.

Le Comité consultatif du personnel est composé comme suit :

Président : le Secrétaire général ;

Rapporteur : un inspecteur général du chemin de fer ;

Membres :

- 4 fonctionnaires du Secrétariat général ;
- 5 » du Chemin de fer ;
- 2 » de la Poste ;
- 2 » des Télégraphes ;
- 1 » de la Marine ;
- 1 » de l'Office de l'électricité.

Membres-secrétaires : trois.

Le crédit prévu au littera *H* de l'article 2 est destiné à rémunérer le travail des secrétaires de ce Comité et à faire face à ses dépenses éventuelles.

Il est à présumer qu'il pourra être réduit en 1923.

\* \* \*

## QUATRIÈME QUESTION.

Articles 16 à 18.

Le Service central de la comptabilité et du contrôle des dépenses créé l'année dernière par arrêté royal en vue de l'industrialisation du chemin de fer, est-il constitué et peut-on attendre qu'il présente bientôt des comptes dans la forme commerciale?

## RÉPONSE.

Le Service central de la comptabilité et du contrôle des dépenses est actuellement constitué. Il a étudié et édicté des règlements à mettre en œuvre pour la mise en marche d'une comptabilité industrielle adoptée après étude notamment de celle des compagnies françaises. Il ne sera cependant à même de présenter des comptes sous la forme commerciale qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1923. Ce délai est jugé nécessaire par les directions de certains services divisionnaires pour la substitution graduelle des méthodes nouvelles à la comptabilité qui existait précédemment.

Toutefois, dans un avenir rapproché, le nouveau service pourra fournir des comptes des dépenses et de recettes d'exploitation mensuels, donnant des renseignements précis et détaillés pour un grand nombre de sous-comptes d'exploitation de la légende annexée (voir pages 13 à 19) et des renseignements globaux et très approximatifs pour les autres. Ces comptes mensuels seront fort utiles et permettront la comparaison et le contrôle méthodique des dépenses des différents services du réseau.

\* \*

### CINQUIÈME QUESTION.

Articles 19, 21 et 31

Ne pourrait-on réunir en un seul poste au budget les dépenses pour coupons à voyageurs qui sont actuellement réparties entre les articles 19, 21 et 31 ?

RÉPONSE.

Les dépenses figurant aux articles 19, 21 et 31 et afférentes à la fabrication des billets à voyageurs sont de natures différentes :

Elles représentent :

Article 19. — Une partie des traitements et indemnités des fonctionnaires et employés des services communs ayant dans leurs attributions notamment des commandes et l'approvisionnement des matières nécessaires à la fabrication des billets de voyageurs.

Article 21. — La valeur des matières mises en œuvre.

Article 31. — Le montant des salaires et indemnités du personnel ouvrier utilisé à l'impression des dits billets.

Cette ventilation sur des articles distincts a pour avantage de grouper des dépenses de même nature et il est désirable qu'elle soit maintenue.

Elle est conforme à l'économie générale du budget, lequel est établi en groupant en des articles distincts les traitements, les salaires, les objets et matières, etc.

L'article 4 de l'arrêté royal du 19 février 1848 réglant la forme des budgets et leurs rapports avec les comptes à rendre dispose, du reste : « Les dépenses de personnel ne pourront plus être confondues dans un même article avec les dépenses relatives au matériel. »

\* \*

### SIXIÈME QUESTION.

Article 22.

Les traitements des fonctionnaires et agents employés à la construction du chemin de fer, ne pourraient-ils être reportés sur le budget ordinaire ?

## RÉPONSE.

Les traitements des fonctionnaires et employés utilisés aux études et à la réalisation de travaux neufs sont compris dans les prévisions faisant l'objet de l'article 22 du budget ordinaire.

Avant la clôture des comptes de chaque exercice, il est déduit de ce crédit, pour être ajoutée aux dépenses extraordinaires, une somme représentant la valeur des traitements et indemnités du personnel utilisé aux travaux de premier établissement.

Il n'y a aucune raison pour modifier cette procédure, laquelle permet seule, dans la situation actuelle, une appréciation exacte des dépenses ordinaires et extraordinaires.

\*  
\* \*

## SEPTIÈME QUESTION.

Les mesures prises par l'Administration supérieure et la baisse des prix ne permettent-ils pas de prévoir une nouvelle réduction du crédit prévu pour les combustibles et huiles nécessaires à la traction des convois ?

## RÉPONSE.

*Pour 1921.* — La dépense en combustible, etc., s'est élevée à 210 millions de francs, soit 25,128,000 francs en moins que celle prévue en premier lieu au budget.

*Pour 1922.* — Le crédit sollicité s'élevait au total de 176,667,000 francs, soit 33,333,000 francs en moins que la dépense réelle de 1921.

Escomptant les réductions de prix qui se produiraient dans le courant de l'année et tenant compte des mesures prises pour réduire le coût de la consommation des combustibles, une réduction de 15,000,000 de francs a été consentie sur le crédit demandé pour 1922, qui de ce chef a été ramené à : 176,667,000 — 15,000,000 = 161,667,000 francs.

Il n'est pas possible de prévoir en ce moment d'autre réduction de crédit.

\*  
\* \*

## HUITIÈME QUESTION.

## Article 32.

C'est la première fois qu'un crédit est sollicité comme part d'intervention de la Belgique dans les frais de l'Union internationale pour l'émission des billets à coupons combinés.

Antérieurement, qu'elle était l'administration qui gérait cet organisme et comment y participions-nous ?

RÉPONSE.

Avant la guerre, la vente de billets combinables internationaux s'effectuait sous l'égide de l'association dénommée « Verein », placée sous la *tutelle* des chemins de fer allemands, était donné que la gérance était établie à Berlin.

L'État belge était affilié à cet organisme et intervenait dans le fonctionnement de celui-ci au prorata du développement kilométrique de ses propres billets combinés. Ce « Verein » n'a pas été rétabli.

Depuis l'an dernier, il est fondé, à l'initiative de l'Administration des chemins de fer belges, une nouvelle union internationale pour l'émission des billets combinés, et comprenant les administrations de pays alliés et neutres (Angleterre, Hollande, Belgique, Luxembourg, France, Suisse, Italie).

La gérance en a été attribuée à l'État belge et, statutairement, la répartition des frais de cette nouvelle union s'effectue annuellement au prorata de la recette respective des billets vendus.

\* \* \*

NEUVIÈME QUESTION.

Est-il exact que l'on confie à l'industrie privée de nombreuses réfections de matériel roulant, alors qu'on procède à des renvois considérables d'ouvriers qualifiés ?

RÉPONSE.

En raison de la situation favorable des effectifs, il a été décidé récemment de ne plus avoir recours à l'industrie privée pour la réparation des locomotives.

L'industrie privée est actuellement chargée :

1<sup>o</sup> De la substitution de foyers en cuivre à des foyers en fer à nonante-cinq locomotives allemandes, indispensables pour assurer le service ; ces travaux sont très urgents et ne pouvaient s'effectuer à temps dans nos ateliers ;

2<sup>o</sup> De la réparation de cent et une locomotives, avec substitution d'un foyer en cuivre au foyer en fer (locomotives allemandes), à septante-six d'entre elles. Ces travaux ont été confiés à l'industrie privée en vue de l'aider à traverser la période de crise, tout en améliorant nos effectifs locomotives.

Le licenciement d'une partie du personnel dans les ateliers des lignes est la conséquence d'une réorganisation du travail dans ces ateliers et est indépendant de la question de réfection du matériel dans l'industrie.

L'envoi du matériel de transport pour réparation dans l'industrie privée a été décidé également dans le but de venir en aide aux ateliers de construction belges, manquant de besogne.

Aucun ouvrier travaillant dans les ateliers de réparation de wagons n'a été congédié dans ces derniers temps.

\* \* \*

## DIXIÈME QUESTION.

## Article 51.

On demande quelques précisions sur la création de l'Office du Tourisme, pour lequel un crédit de 100,000 francs est porté au littéra E de l'article 51.

## RÉPONSE.

L'essor du tourisme est, de nos jours, pour le commerce et l'industrie des pays qui le favorisent et le développent, un facteur puissant de prospérité.

Cette constatation s'impose particulièrement en ce moment, où certaines nations, comme la nôtre, fortement éprouvées par la guerre, souffrent encore d'une situation économique difficile qu'il importe d'améliorer.

Parmi les tentatives heureuses à retenir dans cet ordre d'idées, figure l'initiative prise par nos voisins du Sud dans le dessein de coordonner les efforts propres à développer le tourisme.

Ils ont créé, dès 1910, l'Office national du Tourisme, dont l'activité grandissante et les méthodes modernes de travail n'ont pas tardé à produire les effets les plus bienfaisants.

Incitées par le succès de cette entreprise, d'autres nations n'ont pas tardé à suivre l'exemple de la France et, depuis la fin de la guerre, l'Italie et la Suisse ont aussi créé un Office national du Tourisme; la Hollande s'apprête à fonder le même organisme.

Les efforts de nos voisins ne pouvaient nous laisser indifférents. Les sites de la Belgique sont variés, gracieux ou imposants; nous possédons des trésors artistiques qui font l'admiration des esprits avertis. Ces richesses sont encore trop ignorées de la foule des touristes internationaux.

Dès mon arrivée à la tête du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, je me suis préoccupé de la question. L'examen que j'en ai fait me détermine à penser que le moment est venu de coordonner les efforts isolés et souvent stériles et d'entrer résolument dans la voie des réalisations nous tracée par la nation amie et alliée.

Les circonstances sont propices à cette innovation. La Belgique vient, en effet, de se voir confier, à la demande unanime des Chemins de fer étrangers, la gérance du service des billets combinables internationaux qui désormais appartiendra à notre Administration des Chemins de fer.

Il est à peine besoin d'indiquer l'étroite corrélation existant entre le tourisme et le fonctionnement de cette gérance.

L'Office national du Tourisme a pour mission de centraliser et de mettre à la disposition du public les renseignements de toute nature concernant le tourisme, sous toutes ses formes; de rechercher tous les moyens propres à développer le tourisme, de provoquer et au besoin de prendre toutes mesures tendant à améliorer les conditions de transport, de circulation et de séjour des touristes.

Il est chargé d'organiser la propagande en Belgique et à l'étranger aussi bien pour les stations de tourisme que pour les stations hydrominérales et climatiques; de faire connaître les beautés naturelles ou artistiques ainsi que les ressources commerciales et industrielles de la Belgique.

## ONZIÈME QUESTION.

CHAPITRE III. — *Office du Service de l'électricité.*

Jadis cet organisme ne constituait-il pas un service dépendant de l'administration du chemin de fer?

N'y aurait-il pas intérêt, tant pour le Trésor que pour la rapidité et la simplification des relations, de l'y rattacher, ses travaux étant presque exclusivement effectués pour le chemin de fer, ainsi que le constate le compte rendu?

## RÉPONSE.

L'Office de l'électricité ne constituait pas un service dépendant de l'Administration des chemins de fer. Les attributions de cet organisme, telles qu'elles sont définies à l'arrêté royal organique du 30 juin 1910 ci-joint, portant création de la Direction de l'électricité, étaient exercées séparément par l'Administration des chemins de fer (Direction de la traction et du matériel, Direction des voies et travaux et Direction des chemins de fer concédés) et l'Administration des télégraphes, chacune en ce qui la concernait.

La création de l'Office de l'électricité a eu pour but, comme l'indique l'Exposé des motifs de l'arrêté royal précité, de concentrer sous une autorité unique ces attributions éparpillées jusqu'alors, et d'arriver à une unité de vue et de direction favorable à l'économie et à la promptitude des solutions.

En confiant ainsi à un personnel spécialisé au service d'une direction spécialisée les études et les travaux concernant l'électricité, on réalisait une application du système de la division du travail, principe incontestable de progrès dans le domaine industriel et économique.

Cette concentration a procuré à l'État des avantages qui se sont manifestés principalement :

a) Dans la conclusion de conventions de fournitures d'énergie électrique englobant tous les besoins du Département des chemins de fer, marine, postes et télégraphes et fréquemment d'autres départements ministériels, ainsi que le prévoit en principe le 3<sup>o</sup> de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention-type, dont j'annexe un exemplaire.

Les autres départements ministériels, à consommation d'énergie électrique généralement réduite, peuvent ainsi bénéficier de prix avantageux consentis par les exploitants en considération de l'importance des fournitures à effectuer à l'administration des chemins de fer.

Des conventions applicables à tous les départements ministériels règlent notamment les fournitures à effectuer par la ville de Bruxelles, la Société anonyme du Gaz de Namur, la Société d'Électricité du pays de Liège, la Compagnie Auxiliaire d'électricité, la Société d'Électricité de l'Est de la Belgique ;

b) Dans l'étude, la réalisation et l'entretien des installations d'éclairage et de force motrice au moyen d'un personnel spécialisé amenant, du chef de la concentration sous une même direction, la normalisation des types de matériel utilisés et l'unification des conditions et des opérations de réception ;

c) Dans la possibilité de contracter des marchés de matières et de matériel plus importants, amenant des réductions de prix.

La concentration a permis, en outre, de venir en aide à l'industrie des distributions d'électricité en accélérant la marche des opérations préalables à l'octroi d'autorisations d'emprunt, par des lignes électriques privées du domaine de l'État. (Grande voirie routière ou fluviale, domaine des chemins de fer, voisinage de lignes télégraphiques et téléphoniques).

L'Office de l'électricité centralise les études relatives à ces demandes d'autorisation. Disposant d'un personnel spécialisé, il est à même d'élaborer rapidement les projets d'arrêtés d'autorisation, qu'il soumet simultanément à chacune des administrations intéressées. Il règle aussi plus facilement les conférences éventuelles sur les lieux, et suit la marche des affaires de manière à présenter les projets à la signature ministérielle dans le moindre délai possible.

L'Office de l'électricité prête son concours, dans des conditions analogues, aux administrations provinciales ou communales chargées d'examiner des demandes d'emprunts de la voirie provinciale ou communale pour l'établissement de lignes de transport d'énergie électrique. Son intervention est requise dans le cas de voisinage avec des lignes de télécommunication de l'État ou à la traversée de lignes vicinales.

Ces consultations ont été autorisées par les circulaires en copie n° 74930 du 9 mars 1912 et n° 8979 des 25 juin 1921 et 10 avril 1922, du Ministère de l'Intérieur.

L'Office de l'électricité donne aussi les avis techniques nécessaires aux Services des chemins de fer concédés pour les installations nouvelles de traction électrique à réaliser par la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

A titre de renseignement au sujet de l'importance de cette branche du service, je signalerai que le nombre de demandes d'emprunt du domaine de l'État s'est élevé à deux cent et une pendant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mai 1922.

Pendant cette même période de cinq mois, le nombre d'autorisations ministérielles délivrées se monte à cent quatre-vingts et le nombre d'avenants à quarante-quatre.

Dans un autre ordre d'idées, il n'est pas douteux que la création d'un organisme spécial et autonome, disposant d'un budget propre, n'ait été la cause et la condition nécessaire de l'épanouissement pris au Département dans ces dernières années par l'emploi de l'électricité.

Pendant l'année 1921, l'Office de l'électricité a réalisé :

1<sup>o</sup> Pour l'Administration des chemins de fer :

L'installation, la réfection ou l'extension de deux cents installations d'éclairage et de force motrice électrique ;

2<sup>o</sup> Pour les autres administrations :

Quinze installations d'éclairage et de force motrice pour les télégraphes et les téléphones ;

Vingt-neuf installations d'éclairage pour les postes ;

L'électrification des ateliers de la marine, à Ostende ;

Quatre installations d'éclairage électrique et de force motrice pour le compte du Département de la justice, à savoir : l'asile d'aliénés de Tournai, la prison de Forest, les écoles de bienfaisance de Saint-Hubert et de Ruysselede ;

L'installation ou la réfection de quatre installations d'éclairage pour la douane ;

La réfection de l'éclairage dans les établissements de quarantaine à Esschen et à Montzen, pour le compte du Département de l'agriculture ;

L'installation d'éclairage des bureaux de l'Office de répartition des charbons allemands à Hamont, pour le compte du Département des affaires économiques.

Or, chaque électrification a eu pour conséquence une amélioration notable des conditions du service et dans la très grande majorité des cas une réduction sensible des charges annuelles à supporter par l'État.

La considération du nombre croissant des électrifications qui se réalisent actuellement pour l'éclairage et la force motrice dans les industries privées et chez les particuliers, démontre à suffisance d'ailleurs les avantages que présente l'emploi de l'électricité.

Dans ces conditions, j'estime qu'il serait contraire aux intérêts du Trésor aussi bien qu'à la bonne marche des différentes administrations du Département et même, dans une certaine mesure, des administrations étrangères, de rattacher l'Office de l'électricité à une administration particulière au lieu de lui conserver l'autonomie qui a été envisagée lors de sa création.

En ce qui concerne la rapidité et la simplification des relations, il convient de remarquer qu'aux termes de l'arrêté ministériel n° 2 du 31 décembre 1910, dont j'annexe une copie, les directeurs de service du Département se mettent directement en relation avec les fonctionnaires placés à la tête des services de l'Office de l'électricité pour l'étude de toutes les questions d'intérêt commun, et ont recours à des conférences lorsque la nature des questions ou la multiplicité des services intéressés le rend nécessaire pour éviter des retards.

A cet égard, le rattachement de l'Office de l'électricité à une administration particulière ne pourrait donc avoir pour conséquence que d'introduire un rouage de plus dans le fonctionnement du dit office, d'augmenter les dépenses et de retarder les décisions.

Il semble plutôt que ce devrait être dans une concentration plus importante encore des services qui s'occupent actuellement dans les divers départements ministériels des études et des travaux relatifs à la production, à l'achat et au transport de l'énergie électrique ainsi qu'à l'utilisation de celle-ci aux fins générales d'éclairage et de force motrice, qu'il conviendrait de rechercher l'économie des frais généraux d'administration et de surveillance et la rapidité d'exécution.

\* \* \*

## DOUZIÈME QUESTION.

ART. 66. — *Transport par eaux intérieures.*

La liquidation de cette administration est-elle sur le point d'être terminée ?  
Que coûteront les services maintenus provisoirement ?

### RÉPONSE.

La liquidation du matériel navigant des T.E.I. se poursuit normalement et dans des conditions satisfaisantes, surtout si l'on tient compte de la cise en matière de transports fluviaux. Il a été vendu jusqu'à présent, 125 remorqueurs, 48 allèges, et 47 canots à moteur pour une somme totale

de plus de 7 millions. La majeure partie des stocks de charbon, matières et objets divers a été reprise par la Marine et les Chemins de fer. Ce qui ne peut être utilisé par ces administrations est vendu par les soins des Domaines.

Les services maintenus provisoirement occasionneront une dépense annuelle que l'on peut chiffrer approximativement à 1,550,000 francs, pour entretien du matériel, combustibles ,etc., et 3,000,000 de francs pour traitements et salaires.

\*  
\* \*

### TREIZIÈME QUESTION.

#### Article 82.

On demande des renseignements sur l'instauration du transport des dépêches par autos-camions dans l'agglomération bruxelloise.

Ne prévoit-on pas l'extension de ce service aux autres grands centres ?

#### RÉPONSE.

En vue de moderniser le matériel et de permettre un acheminement plus rapide des correspondances, la traction automobile a été substituée à la traction chevaline pour le transport des dépêches dans l'agglomération bruxelloise.

Le service des autos postales y fonctionne depuis le 16 décembre dernier ; l'exploitation en a été confiée à l'Administration des chemins de fer, mieux outillée que la poste pour la conduite et l'entretien des machines.

Quatorze camionnettes automobiles ont été achetées pour le compte et les besoins exclusifs de la poste ; depuis lors, il a été reconnu nécessaire d'augmenter ce nombre de trois unités.

En y comprenant l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, la dépense occasionnée par l'emploi de ces véhicules, s'élève mensuellement à environ 30,000 francs, somme qui était payée également pour le transport par carriole. L'utilisation d'autos fait réaliser une économie de personnel (facteurs convoyant les camionnettes) résultant du fait notamment que le nombre des heures de roulement a diminué notablement.

Une organisation semblable fonctionne à Anvers ; la question de l'étendre aux autres grands centres sera examinée dès que les circonstances le permettront.

Le transport des dépêches postales à Liège, à Louvain et Gand, a été mis récemment en adjudication publique. Dans les deux premières de ces villes, aucune offre n'a été présentée pour la traction automobile ; à Gand, la redevance réclamée pour ce moyen de locomotion est de beaucoup supérieure au prix demandé pour la traction chevaline.

\*  
\* \*

QUATORZIÈME QUESTION.

Le personnel du Secrétariat général comprend notamment :

a) 25 fonctionnaires supérieurs, parmi lesquels il y a un secrétaire général, 2 directeurs généraux, 1 inspecteur général, 2 directeurs d'administration, 6 inspecteurs de direction ;

b) 21 fonctionnaires subalternes.

D'autre part, il y a en sous-ordre 43 commis, commis d'ordre et agréés.

Nous estimons que le Secrétariat général a beaucoup trop de fonctionnaires supérieurs.

La Commission voudrait être fixée sur les attributions de ceux repris en A et, spécialement, sur ceux du 5<sup>e</sup> bureau.

RÉPONSE.

La situation du personnel « fonctionnaires supérieurs » du Secrétariat général s'établit actuellement comme suit :

GRADES	ATTRIBUTIONS
<i>Secrétaire général</i> (un).	Indépendamment de ses fonctions de secrétaire général du Département, il dirige les services relevant directement du Secrétariat général et communs à toutes les administrations du Département.
<i>Directeurs généraux</i> (deux).	Direction générale des associations, du personnel et du service des caisses d'assurance du Grand Central belge et de la Flandre Occidentale ; Direction générale des autres services du Secrétariat général (1 <sup>er</sup> services A et B. — Service de presse et de publicité. — Pensions. — Traductions).
<i>Directeurs d'administration</i> (deux). †	Direction du 1 <sup>er</sup> service A (recrutement, bibliothèque). Direction du 1 <sup>er</sup> service C (associations).
<i>Directeur</i> (un).	Placé à la tête du Service de presse et de publicité.
<i>Inspecteurs de direction</i> (six).	Secrétaire du secrétaire général ; Utilisé en service général ; Direction du 1 <sup>er</sup> service B (affaires générales) ; Attaché au 1 <sup>er</sup> service C (associations) ; Attaché au Service de presse et de publicité ; Détaché au Service des traductions par suite de la mise en application de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative.
<i>Greffier</i> (un).	Conseil d'appel.

*Chefs de division* (neuf). Détaché au Cabinet de M. le Ministre ;  
 Attaché au 1<sup>er</sup> service A (recrutement) ;  
 Direction du 2<sup>e</sup> service (comptabilité) ;  
 Direction du 3<sup>e</sup> service A (personnel, fonctionnaires et employés) ; secrétariat du comité consultatif du personnel ;  
 Direction du 3<sup>e</sup> service B (personnel ouvrier) ;  
 Attaché au 3<sup>e</sup> service B ;  
 Direction du 4<sup>e</sup> service A (pensions civiles) ;  
 Détaché au service des traductions par suite de la mise en application de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative ;  
 Attaché au service du contrôle linguistique.

*Chefs de service des traductions* (trois). Direction des trois services de traductions.

Par décision ministérielle du 4 mai dernier, les 5<sup>e</sup> services A et B s'occupant des associations, ont été supprimés et remplacés par un service considérablement réduit. Un fonctionnaire supérieur a été transféré à l'Administration des chemins de fer, et deux autres fonctionnaires supérieurs, sont détachés provisoirement aux services des traductions flamandes, comme il est indiqué ci-dessus.

\*  
\* \*

#### QUINZIÈME QUESTION.

Est-il exact qu'un haut fonctionnaire du Secrétariat général est en même temps traducteur en chef du compte rendu analytique flamand du Sénat ?

Dans l'affirmative :

a) Quels sont ses grade et traitement à l'Administration ;

b) Quel est son traitement au compte rendu analytique flamand,

Comment peut-il concilier ses occupations au Département avec celles du Sénat, qui sont assez absorbantes ?

Éventuellement, M. le Ministre ne pense-t-il pas que la présence de ce haut fonctionnaire dans un des services du Sénat prouve que son rôle au Département des chemins de fer n'a pas l'importance que son grade représente ?

Que compte-t-il faire pour remédier à cette situation ?

#### RÉPONSE.

Un inspecteur de direction du Secrétariat général au traitement de 13,000 francs est, en effet, directeur du compte rendu analytique flamand du Sénat.

Il touche, de ce chef, une allocation réduite à 8,000 francs (au lieu de 13,100 francs allouée au directeur du compte rendu analytique français).

Ce cumul constitue donc une économie pour le Trésor. Au point de vue du service, il n'en est pas résulté d'inconvénient depuis vingt-cinq ans qu'il existe.

\*  
\* \*

## SEIZIÈME QUESTION.

Il paraîtrait que, par suite du vote de la loi flamande, 50 p. c. de la besogne du service des traductions va disparaître.

Quelles mesures M. le Ministre compte-t-il prendre, si nos renseignements sont exacts, pour ramener l'effectif au niveau des nécessités du service?

## RÉPONSE.

La mise en vigueur de la loi du 31 juillet 1921 sur l'emploi des langues en matière administrative impose la traduction, en flamand, des multiples instructions, règlements et formulaires en usage dans les différentes administrations du Département. C'est un travail considérable.

De plus, en vertu de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal d'exécution du 27 janvier 1922, les bureaux de l'administration centrale peuvent, pendant la période transitoire, avoir recours à des traductions afin de suppléer à la pénurie de fonctionnaires possédant la connaissance des deux langues.

Il en résulte que, pendant la période du début de l'application de la loi, il a fallu renforcer les moyens d'action du service des traductions en ayant recours à des traducteurs étrangers au service.

\*  
\* \*

## DIX-SEPTIÈME QUESTION.

Nous constatons page 36, poste e, qu'une somme de 270,000 francs est portée pour travail extraordinaire, secours, indemnités techniques, coopération, etc.

La Commission voudrait avoir des renseignements à ce sujet, notamment avoir un tableau spécifiant quelles sommes ont été mandatées en 1921, pour travaux extraordinaires, indemnités techniques, secours, coopération, etc. A combien de personnes ces différents postes s'appliquent?

## RÉPONSE.

Le tableau ci-dessous donne les renseignements demandés pour 1921.

	Sommes payées.	Nombre de personnes.	Observation.
Travail supplémentaire . . . . .	155,038 78	115	Personnel du Secrétariat général et du Cabinet.
Secours . . . . .	4,146 70	7	Agents.
Indemnités techniques . . . . .	7,900 »	4	Indemnités supprimées depuis.
Coopération (MM. Robyn, Pêche, Lemaire, Buschodts, traducteurs étrangers, etc.). Traitements et indemnités. . . . .	36,658 78	7	Coopération au service du Secrétariat général et du Cabinet.

Comité des tarifs (6 mois) . . . . .	19,070 40	10	Divers.
Indemnités de changement de résidence . . . . .	900 »	2	Agents.
Indemnités pour 35 et 45 ans de service . . . . .	350 »	2	Agents.
Commission d'examens cen- trale . . . . .	1,403 33	6	Correction d'épreuves, etc.
Contrôle linguistique . . . . .	5,405 »	6	Jetons de présence.
Comité des dommages de guerre. . . . .	1,703 61	3	Dépense remboursée par le Département des Af- faires économiques.
Total . . . . .	<u>232,576 60</u>		

La majoration de crédits demandée pour 1922 se justifie par le fait que le Comité des tarifs qui n'a fonctionné que pendant six mois en 1921, occasionnera en 1922 une dépense supplémentaire de 20,000 francs par l'obligation de recourir à des traducteurs étrangers en vue de l'application de la loi sur l'emploi des langues, et enfin, par le relèvement des taux-horaires d'indemnités pour travail supplémentaire.

Il est à prévoir que la somme à pétitionner au littéra *c* de l'article 2 pour 1923 sera considérablement réduite par suite notamment de la diminution des prestations supplémentaires rémunérées.

\*  
\* \*

#### DIX-HUITIÈME QUESTION.

La Commission persiste à croire que le Service de presse est inutile.

Il envoie aux différentes administrations des milliers de coupures inutiles qui prennent le temps de ceux qui, au Service de la presse, doivent les lire, les découper, les coller; ensuite de ceux qui, à l'administration, perdent leur temps à les lire. Une agence pourrait remplir cet office avec une dépense moins élevée.

L'Administration des télégraphes a, paraît-il, exprimé le désir de ne plus recevoir les coupures du Service de presse. Ces coupures l'encombraient inutilement. Elle est en mesure de faire ce service elle-même et à bon escient. Il pourrait en être de même à la poste et au chemin de fer.

Quelles recettes le service de publicité a-t-il faites en 1921 par la location des emplacements dans les gares (réclames pour cigarettes, produits divers, etc.)?

#### RÉPONSE.

Le Service de presse se compose de quatre agents : deux sous-chefs de bureau, un commis et une dactylographe.

Leur tâche ne consiste pas seulement à dépouiller journallement 74 journaux quotidiens français et flamands ainsi que de nombreux périodiques, à transmettre aussitôt au Cabinet de M. le Ministre et aux administrations intéressées toutes les coupures de journaux les intéressant directement

(critiques, plaintes, demandes d'amélioration de service, etc.) ou indirectement (documentation sur des questions spéciales dont elles ont parfois à connaître), mais aussi à rédiger et à transmettre à la presse tous les communiqués d'ordre administratif ou d'intérêt public, à contrôler les insertions du Département et à rectifier les informations erronées, à instruire et à contrôler l'octroi des carnets de réduction sur le prix des transports aux journalistes et les réductions sur les abonnements téléphoniques, à centraliser et assurer la publication des communications officielles du Département au *Moniteur*, etc.

L'Administration des télégraphes n'a jamais exprimé le désir de ne plus recevoir les coupures de presse.

Le système préconisé par la Commission sénatoriale, en supprimant la centralisation, présente l'inconvénient de multiplier le nombre d'abonnements payants aux journaux.

Pour ce qui concerne les agences, l'expérience tentée à différentes reprises a prouvé que cette solution s'avérait extrêmement onéreuse et sans résultat pratique.

En 1921, la location des emplacements pour affichage commercial *dans les gares* a produit une recette nette (montant des contrats moins les frais de courtage) de 360,000 francs environ.

En 1920, cette recette s'est élevée à 560,000 francs.

La diminution considérable pour l'exercice de 1921 provient de ce qu'une décision ministérielle a supprimé l'utilisation des courtiers et que l'Administration des chemins de fer a réduit notablement l'utilisation des nombreux emplacements favorables à l'affichage.

Ces sommes sont évidemment indépendantes de celles qui sont perçues du chef de la publicité dans les indicateurs (trains, téléphones, chèques postaux) et de la concession des bibliothèques des gares et des distributeurs automatiques.

Globalement, la recette *nette* du Service de la publicité s'est élevée, en chiffres ronds, en 1920, à 1,300,000 francs et en 1921 à 1,010,000 francs.

\*  
\* \*

#### DIX-NEUVIÈME QUESTION.

Que coûtent les insignes et diplômes pour les décorations dans le crédit de 112,500 francs prévu page 38?

N'est-il pas possible de réduire le crédit pour le reste du poste qui prévoit uniquement des fournitures de bureau, impression, reliures et achat de livres?

#### RÉPONSE.

La mention « achat d'insignes et diplômes pour décorations » n'a été portée au littéra *a* de l'article 4 que pour permettre, le cas échéant, l'imputation sur cet article des frais d'achat de quelques bijoux, mais aucune majoration de crédit n'a été demandée de ce chef.

Il n'est pas possible de réduire le crédit de 112,500 francs lequel présente déjà une diminution de 20,000 francs sur le crédit accordé pour 1921.

\*  
\* \*

## VINGTIÈME QUESTION.

Page 40, n° 12.

Comment recrute-t-on les fonctionnaires et agents du Comité supérieur de contrôle ? Qui en fait partie ?

Quels sont exactement les prérogatives, le rôle et l'utilité du Comité de contrôle ?

Il nous revient que certains services ne se croient pas tenus de suivre les avis du dit Comité.

## RÉPONSE.

Les fonctionnaires et agents du Comité supérieur de contrôle sont choisis parmi des personnes que des connaissances ou des aptitudes spéciales désignent pour ces fonctions.

Ils sortent généralement des cadres des administrations de l'État, des polices communales et de la gendarmerie.

La liste ci-après indique la composition actuelle du Comité supérieur de contrôle :

*Président* : M. MERTENS, D., conseiller à la Cour d'appel de Bruxelles.

*Membres* : MM. BAUFFE, V., directeur général au Ministère de la Justice ;  
 COLENS, J.-A.-E.-P., secrétaire général du Ministère des  
 Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes ;  
 DASSESE, C.-A.-L.-M., ingénieur en chef, inspecteur général  
 à l'Administration des chemins de fer de l'État ;  
 DESCANS, J., ingénieur en chef, directeur des Ponts et  
 Chaussées ;  
 DETHY, X.-T., directeur général honoraire des Ponts et  
 Chaussées ;  
 GESCHÉ, A., avocat général près la Cour d'appel de Bru-  
 xelles ;  
 GIRON, P. -J., colonel du génie, chef du cabinet de M. le  
 Ministre de la Défense nationale ;  
 JACQUES, A.-J., ingénieur en chef, inspecteur de direction  
 à l'Administration des chemins de fer de l'État ;  
 JOTTRAND, B.-L., avocat général à la Cour de cassation ;  
 JULIN, A., secrétaire général du Ministère de l'Industrie  
 et du Travail ;  
 MAHIELS, E., secrétaire général du Ministère de l'Intérieur  
 et de l'Hygiène ;  
 MANNEBACK, J., secrétaire général du Ministère de l'Agri-  
 culture et des Travaux publics ;  
 OLYFF, G., directeur général au Ministère des Colonies ;  
 REMY, G.-J., inspecteur général au Ministère de la Défense  
 nationale ;  
 VANDEPUTTE, G., directeur général au Ministère des Fi-  
 nances ;  
 VERHAEGHE, H., inspecteur général au Ministère des  
 Finances ;  
 WODON, L., secrétaire général du Ministère des Affaires  
 économiques.

*Greffier* : M. NOËL, E.-L.-P., directeur d'administration.

SECTION DU CONTENTIEUX.

*Outre les personnes désignées ci-dessus :*

*Membres :* MM. BOËL, P., industriel ;

CASIER, A. (baron), président de l'Office central des filatures de lin, chanvre, jute de Belgique, vice-président de la Chambre de commerce et des fabriques de Gand ;

STOCQ, H., président de la Fédération nationale belge du bâtiment et des travaux publics ;

VAN DEUREN, J., entrepreneur, président honoraire de la Ligue du Bâtiment.

L'arrêté royal du 30 octobre 1910, qui a institué le Comité, a attribué à celui-ci un droit absolu d'investigation et d'enquête.

Le Comité exerce son contrôle sur tous les travaux, sur toutes les entreprises, sur toutes les fournitures et, en général, dans tous les domaines où l'intérêt de l'État est engagé à un titre quelconque.

Il procède, soit à la demande des départements intéressés, soit — et c'est le plus fréquemment le cas — d'office, à toutes investigations en vue de découvrir les abus, fraudes, vols, détournements, malversations, concussions, etc.

A côté de sa mission de contrôle, le Comité est aussi chargé de la recherche des bases d'une solution amiable dans les litiges qui surgissent entre l'État, d'une part, et les entrepreneurs de travaux ou de fournitures, d'autre part,

La compétence du Comité qui, à l'origine, se limitait au seul Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, fut étendue, en 1912, au Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics, ainsi qu'à celui de la Défense nationale.

En 1920, le Comité a été rendu commun à ces Départements et aux Départements de l'Intérieur et de l'Hygiène, des Finances et des Affaires économiques.

Par arrêté royal du 28 décembre 1921 — dont un exemplaire est ci-joint — pris sur la proposition du Conseil des Ministres, l'action du Comité supérieur de contrôle a été étendue à tous les Départements ministériels indistinctement, ainsi qu'aux organismes subsidiés ou patronnés par l'État.

Ce fait à lui seul semble attester suffisamment de l'utilité du Comité supérieur de contrôle et du rôle important qu'il joue.

En dehors de l'influence morale qu'il exerce en raison même de son existence, l'efficacité de son action se fait sentir, chaque jour, d'une façon matérielle.

Il serait trop long de faire ici l'énumération des multiples affaires qui retiennent l'attention du Comité supérieur de contrôle.

Peut-être suffira-t-il de dire que pendant l'année 1921, 703 affaires (enquêtes et litiges) ont été traitées et que du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> juin 1922, ce nombre est de 417.

Il est à noter qu'une seule de ces affaires permet souvent à l'État de récupérer des milliers et des milliers de francs et parfois même des millions.

Lorsque le Comité a été saisi d'une question, il transmet ses conclusions directement au chef du Département qui statue après avoir, s'il le juge utile, invité l'Administration en cause à présenter ses observations.

## VINGT ET UNIÈME QUESTION.

Page 40, n° 12, lettre D, 157,300 francs.

Mêmes demandes que pour la dix-septième question.

## RÉPONSE.

Le tableau ci-après indique les sommes mandatées en 1921 à charge du lettre *d* de l'article 12 du budget, ainsi que le nombre de personnes auxquelles les différents postes s'appliquent :

Numéros d'ordre.	NATURE DES DÉPENSES	SOMMES mandatées en 1921.	Nombre de personnes auxquelles chacun de ces postes s'applique.	Nombre de personnes qui ont émargé à charge de chacun de ces postes.
1	Travail extraordinaire . . . . .	14,121 81	48	12
2	Coopération : Indemnité allouée à titre de rémunération à un lieutenant de gendarmerie retraité, utilisé comme commissaire de surveillance. . .	3,600 »	1	1
3	Indemnité des secrétaires (avocats) . . . . .	4,800 »	2	2
4	Indemnité des experts techniques. . . . .	23,500 »	8	8
5	Indemnité des aides-chimistes. . . . .	1,200 »	2	2
6	Frais de déplacements des membres et experts. . . . .	2,650 40	26	6
7	Frais de déplacements du personnel de surveillance et de contrôle de travaux (commissaires, sous-commissaires et agents spéciaux de surveillance, contrôleurs, contrôleurs-adjoints et agents de contrôle de travaux) . . . . .	86,652 85	36	36
	Total. . . . .	136,525 06		

VINGT-DEUXIÈME QUESTION.

Quelles ont été les interventions du Comité supérieur de contrôle en matière de fournitures de charbon? A-t-il, notamment, constaté des manquants quant aux quantités fournies?

RÉPONSE.

A l'occasion de déficits de charbon constatés au dépôt de combustibles à Wavre, le Comité supérieur de contrôle a été amené à signaler à M. le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes que le pesage de certains wagons destinés à ce dépôt accusait un poids sensiblement inférieur à celui indiqué par le charbonnage.

\* \* \*

VINGT-TROISIÈME QUESTION.

Est-il à la connaissance de M. le Ministre que des demandes de poursuites introduites par le Comité de contrôle n'aient pas été accueillies par l'Administration? Dans l'affirmative, pourquoi?

RÉPONSE.

Il n'est pas à ma connaissance que des demandes de poursuites introduites par le Comité de contrôle n'aient pas été accueillies par l'Administration.

\* \* \*

VINGT-QUATRIÈME QUESTION.

On demande la liste des avocats du Département.  
Quel est le nombre de causes traitées par chacun en 1921?  
Quelles sont les sommes touchées par chacun d'eux pendant la même période?

RÉPONSE.

Ci-jointe la liste des avocats du Département avec indication du montant de leur abonnement annuel.

Les renseignements relatifs au nombre de causes traitées par chacun d'eux en 1921 ainsi qu'aux sommes qu'ils auraient éventuellement touchées en sus de leur abonnement annuel, seront fournis incessamment.

*Annexe à la vingt-quatrième question posée par la Commission du Sénat chargée de l'examen du budget du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.*

NOM DES AVOCATS.	Montant de leur abonnement annuel.	Observations.
MM. André, G. . . . .	6,000	
André, L. . . . .	22,500	
Bauchau, J. . . . .	8,000	
Boseret, R. . . . .	6,000	
De Jardin, P. . . . .	7,000	
Delacroix, G. . . . .	9,000	
Delepeleire, A. . . . .	8,000	
Degen, Ch. . . . .	8,000	
Gérard, P. . . . .	11,000	
Hennebicq, L. . . . .	9,000	
Hislaire, J. . . . .	6,500	
Hervy-Cousin. . . . .	6,500	Détaché auprès du Conseil supérieur de la marine.
Jaspar, F. . . . .	9,000	Jouissait d'une subvention annuelle de 6,000 francs jusqu'au moment de son agrégation le 30 novembre 1921.
Jones, J. . . . .	12,000	
Leclercq, G. . . . .	14,000	
Leclercq, H. . . . .	4,000	
Panis, I. . . . .	9,000	
Philippart, P. . . . .	6,000	
Ryex, L. . . . .	5,200	
Smeesters, C. . . . .	6,000	
Stevens, E. . . . .	14,000	
Vandekerckhove, A. . . . .	6,000	
Van Reeth, R. . . . .	6,000	
Van Weddingen, E. . . . .	9,000	
Verhaeghe, C. . . . .	11,000	
Beer, J., avocat adjoint.	3,000	
Coornaert, C. id.	4,800	
Indekeu, J. id.	2,500	
Lambert, E.-D. id.	3,000	
Stevens J. id.	3,000	
Valentin, M id.	6,000	
Van Humbeek, J. id.	5,000	

\*  
\* \*

#### VINGT-CINQUIÈME QUESTION.

De différents côtés, on signale des dépôts de mitraille (rails tordus ou encore plus ou moins en bon état) provenant notamment du butin de guerre et appartenant à des particuliers. Cette mitraille encombre les dépendances du chemin de fer, provoquant assez souvent des manipulations de la part du personnel de l'État.

M. le Ministre n'estime-t-il pas qu'il en résulte des dépenses improductives pour le Département et que les particuliers doivent être mis en demeure d'enlever cette mitraille?

D'autre part, nous signalerons qu'en général le rassemblement du matériel (butin de guerre) trouvé dans les dépendances du chemin de fer a été effectué par la main-d'œuvre du Département. Celui-ci a-t-il récupéré des intéressés les frais résultant de ces prestations?

RÉPONSE.

Après le 11 novembre 1918, l'Administration des chemins de fer a fait exécuter les travaux de déblaiement de ses gares et dépendances et a fait mettre en dépôt le matériel dont l'enlèvement était nécessaire pour la remise en marche de tous ses services.

Les services de récupération (Commission centrale de récupération industrielle, Commission interalliée de récupération du matériel fixe de chemins de fer et Service de restitution industrielle français) ont inventorié et identifié ce matériel. Le matériel reconnu comme appartenant aux réseaux belge ou Nord ou Est français a été récupéré par ceux-ci : le matériel allemand a été attribué à ces réseaux lorsqu'ils en avaient l'emploi et le matériel allemand non attribué, industriel ou propriétaire inconnu a été remis aux services de restitution industrielle belge ou français.

Ces derniers font enlever leur matériel au fur et à mesure des ventes ou dès que le propriétaire en est reconnu.

Lorsque ces services ont recours à la main-d'œuvre du Département, les frais résultant des prestations sont à leur charge. Lorsqu'il devient nécessaire à l'Administration des chemins de fer de l'État belge de disposer des emplacements occupés par des dépôts de matériel n'appartenant pas à l'État, le Service de récupération intéressé est invité à les libérer dans le plus bref délai possible.

\* \*

VINGT-SIXIÈME QUESTION.

Le personnel du Département se plaint de ce que, par suite de la liquidation des T. E. I., nombre d'agents entrent dans le cadre sans avoir passé les examens réglementaires. D'autres ayant été pourvus de nominations supérieures à leurs attributions ou à leur capacité de rendement, s'intercalent dans les cadres avec leur nouveau grade.

Quelles sont les mesures que M. le Ministre compte prendre pour remédier à cette situation?

Les ouvriers devenus disponibles par suite de la suppression du service des T. E. I. seront-ils classés sur les listes d'admission?

La liquidation des T. E. I. a-t-elle eu lieu par adjudication publique? Sinon, dans quelles conditions a-t-on liquidé le Service des T. E. I. qui n'appartiennent plus à l'Etat?

RÉPONSE.

1. Une Commission spéciale est chargée d'examiner la situation à faire aux agents devenus disponibles par suite de la suppression des services T. E. I. Cette Commission déposera incessamment ses conclusions.

2. Les ouvriers disponibles peuvent être inscrits à leur demande sur les listes de candidats tenues d'après les règles générales de recrutement, mais sans qu'il puisse s'agir de donner aux intéressés un titre de priorité quelconque.

3. Les services des T. E. I. ont été supprimés à l'exception de celui d'Anvers-Dordrecht et du canal de Louvain. Le contrat relatif à ce dernier est sur le point d'être dénoncé par la ville de Louvain qui traite avec une firme privée pour sa reprise.

Le matériel flottant a été vendu en grande partie soit par adjudication, soit par cessions directes, ce dernier système ayant été adopté par les Domaines comme plus rapide et plus avantageux pour le Trésor. Les stocks divers ont été repris par d'autres administrations, sauf certains lots vendus ou à vendre par les soins des Domaines.

\*  
\* \*

## VINGT-SEPTIÈME QUESTION.

### *Agences commerciales des chemins de fer.*

M. le Ministre pourrait-il nous dire :

- a) Le nombre d'agences en Belgique et à l'étranger ;
- b) Le grade des membres du personnel de chacune d'elles ;
- c) Le traitement et l'indemnité afférents à chaque grade ;
- d) Le cadre de leur activité depuis l'armistice ;
- e) Si l'agence d'Anvers — qui est d'ailleurs sans titulaire dirigeant — ne fait pas double emploi avec les services établis dans les gares d'Anvers qui peuvent fournir tous les renseignements qu'on pourrait demander à l'agence?

### RÉPONSE.

En Belgique, il n'existe qu'une agence des chemins de fer de l'État : celle d'Anvers.

Il y en a trois à l'étranger : à Bâle, Londres et Paris.

Le tableau ci-joint indique la composition du personnel des quatre agences précitées, les traitements et indemnités dont ce personnel jouit ainsi que la circonscription dans laquelle l'activité des agences doit s'accomplir.

La mission des agences, à l'étranger, depuis l'armistice, comme antérieurement à la guerre, est de répondre, soit par écrit, soit verbalement, aux demandes de renseignements du public quant aux prix et conditions de transport des voyageurs, bagages et marchandises par les lignes du chemin de fer et des paquebots de l'État belge et sur les droits et formalités de douane en Belgique ; d'étudier les courants de trafic, de se tenir au courant des besoins de l'industrie et du commerce dans leur circonscription et de proposer à l'Administration les mesures nécessaires, tant au point de vue de la publicité que des tarifs, en vue de développer le trafic par nos lignes.

Le représentant commercial à Anvers est chargé des enquêtes auprès du commerce et de l'armement relatives, d'une part, à la concurrence des ports étrangers, d'autre part, aux mesures à prendre éventuellement pour combattre cette concurrence ; il a dans sa circonscription non seulement la Belgique mais aussi les Pays-Bas et notamment Rotterdam, dont il doit suivre avec

une attention soutenue les efforts pour enlever au port d'Anvers les trafics qui lui reviennent ; il gère un bureau de renseignements qui fournit aux intéressés des indications précises sur les prix et conditions de transport tant en Belgique qu'à l'étranger ; il fréquente la Bourse pour être en mesure de renseigner les expéditeurs de l'intérieur du pays sur les frets au départ d'Anvers et éventuellement les formalités exigées au port de débarquement.

Le représentant commercial d'Anvers est, en résumé, un agent de liaison entre le commerce anversoïse et l'Administration ; il résulte des brèves indications qui précèdent que les gares d'Anvers ne sont pas en mesure de remplacer l'agence commerciale.

\* \* \*

### VINGT-HUITIÈME QUESTION.

A la page 78, lettre *d*, article 51, nous voyons une somme de 25.000 francs pour l'École nationale des chemins de fer. Cette école est établie par des fonctionnaires des chemins de fer agissant à titre privé.

Nous désirerions savoir pourquoi d'autres écoles fondées dans le même but par des ouvriers, employés et fonctionnaires ne bénéficient pas des mêmes avantages.

#### RÉPONSE.

Au budget de 1922, un subside de 25.000 francs est prévu en faveur de l'École nationale des chemins de fer.

L'allocation de cette somme est justifiée par les considérations ci-après :

« L'École nationale des chemins de fer a été créée en 1916 pendant l'occupation allemande, à l'initiative et avec le concours d'ingénieurs des chemins de fer de l'État qui l'organisèrent, obtinrent le concours de groupements industriels importants et y donnèrent des cours malgré l'opposition de l'occupant.

» Cette institution a pour but « d'établir, dans toutes les localités où le besoin en sera reconnu, des écoles destinées à donner l'instruction technique nécessaire aux agents qui veulent assumer un poste de commandement dans les chemins de fer en exploitation ou en construction, dans les industries s'occupant de la construction du matériel fixe et roulant et dans les travaux publics ».

» De pareils cours, pour être efficaces, ne peuvent être donnés que par des professeurs ayant acquis une éducation technique supérieure leur permettant de donner des cours didactiques ».

Ces conditions n'étant pas remplies, en ce qui concerne les écoles dont il s'agit au 2<sup>e</sup> alinéa de la question ci-jointe, aucun subside ne peut leur être accordé.

(25)

## COMPOSITION DU PERSONNEL DES QUATRE

NOMBRE	GRADE (OU QUALITÉ) ET RÉMUNÉRATION	RÉSIDENCE	FRAIS DE SÉJOUR	FRAIS DE REPRÉ- SENTATION	FRAIS DE BUREAU
(a) 1	Représentant commercial, à 27,000 francs par an . . . . .	Londres.	—	2,500	1,200
(a) 1	Chef de bureau à 10,900 francs par an . . . . .	Id.	3,000	—	—
1	Sténo-dactylo, à £ 2-50 par semaine.	Id.	—	—	—
(a) 1	Chef de division, représentant commercial, à 10,900 francs par an . .	Bâle.	3,000	1,000	1,000
(a) 1	Commis, à 5,700 francs par an . .	Id.	3,000	—	—
(a) 1	Directeur de l'Office, à 17,000 francs par an . . . . .	Paris.	3,600	2,500	—
(a) 1	Sous-chef de bureau, à 8,900 francs par an (payé par l'Administration de la Marine) . . . . .	Id.	3,000	—	—
(a) 1	Commis, à 7,600 francs par an. . .	Id.	3,000	—	—
1	Garçon de bureau, à 20 francs par jour . . . . .	Id.	—	—	—
1	Sténo-dactylo, à 20 francs par jour.	Id.	—	—	—
1	Employée, à 15 francs par jour (payée par service de P. et P.).	Id.	—	—	—
1	Représentant commercial, à désigner (poste vacant) . . . . .	Anvers.	—	1,800	—
1	Sous-chef de bureau, à 8,200 francs par an . . . . .	Id.	—	—	—
1	Commis, à 6,300 francs. . . . .	Id.	—	—	—
1	Commis, à 5,200 francs. . . . .	Id.	—	—	—
1	Commis, à 4,500 francs. . . . .	Id.	—	—	—

(a) Personnel belge jouissant, en outre, des indemnités de résidence, familiale et de vie chère accordée aux fonctionnaires et

**AGENCES COMMERCIALES DES CHEMINS DE FER**

LOYER DES BUREAUX	INDEMNITÉ DE DÉPLACEMENT	FRAIS D'ENTRETIEN DES BUREAUX	PRIMES POUR ACCROISSE- MENT DE TRAFIC	CIRCONSCRIPTIONS DES AGENCES
—	3,000	800	—	
—	—	—	—	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et pays d'outre-mer.
—	—	—	—	
1,920	3,000	—	—	Italie, Suisse, Alsace-Lorraine, Grand- Duché de Luxembourg, territoire de Belfort, départements de la Haute- Saône, des Vosges, et partie des départements de la Meuse et de la Meurthe-et-Moselle limitée au nord par la ligne de Revigny, Bar-le-Duc, Léronville, Toul, Nancy, Avricourt, y compris la dite ligne.
—	3,000	—	2,400	
—	—	—	—	
—	—	—	—	Toute la France à l'exception des par- ties de ce pays comprises dans la circonscription de l'agence de Bâle.
—	—	—	—	
—	—	—	—	
—	—	—	—	
—	—	—	—	
—	—	—	—	
—	—	—	—	Voir réponse à la 27 <sup>e</sup> question.
—	—	—	—	
—	—	—	—	

agents résidant à Bruxelles.