

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU MAI 1924.

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Budget du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1924.

(Voir les nos 4-XVIII, 90, 157 (annexe VII), 177, 184, 193 et les Ann. parl. de la Chambre des Représentants, séances des 2, 4, 9, 10 et 11 avril 1924.)

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

MADAME, MESSIEURS,

En conclusion de notre Rapport sur le Budget de 1923, nous constatons que le déficit probable des quatre régies se monterait à 68 millions de francs.

Nous ajoutons : « Comme nous le disions dans notre Rapport sur le Budget de 1922, 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 nécessaire que le boni puisse couvrir l'annuité des emprunts à contracter pour faire face aux dépenses du Budget extraordinaire. Nous croyons devoir insister tout spécialement sur ces principes et y attirer l'attention vigilante du Chef du Département. Nous espérons que l'ère des déficits sera définitivement close avec la fin de l'exercice 1923. »

Avant d'aborder l'examen du Budget de 1924, il nous paraît intéressant de mettre sous les yeux du Sénat les résultats réels de l'exercice 1923.

Le *Moniteur* des 7-8 avril 1924 nous fournit les chiffres des recettes dont ci-dessous le tableau (pages 1863 et 1864) :

RECETTES DES RÉGIES (CHEMINS DE FER, ETC.).

A. CHEMINS DE FER.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	Montant des recouvrements de 1923
Chemin de fer fr.	1,216,990,150 84
Produits divers encaissés par le Département des Finances pour location de terrains, etc.	2,115,113 44

(2)

Recettes diverses (vente de matériaux et matières hors d'usage, publicité, etc.)	30,811,479 32
Intérêts à 3 p. c. sur une somme de 5,500,000 francs, avancée à l'économat des vivres.	165,000 »
Total, fr.	<u>1,250,081,743 60</u>

B. MARINE.

Produit du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres. fr.	8,180,000 »
Produit du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre.	791,897 30
Produit des actes des commissariats maritimes	414,730 50
Produit des droits de pilotage et de remorque.	6,416,532 83
Produit du service d'inspection maritime.	78,580 »
Vente ou cession de vieux matériaux et objets hors d'usage, etc.	1,199,504 70
Produit du service des transports par eaux intérieures	1,056,672 83
Reliquat probable au 31 décembre 1922 sur fonds : vente ou cession de vieux matériaux et objets hors d'usage, etc.	2,453,946 28
Total, fr.	<u>20,591,864 44</u>

C. POSTES.

Recettes diverses d'exploitation	102,854,918 36
Transit international	1,916,031 59
Recettes du service de presse et de publicité	81,312 85
Vente ou cession de vieux matériaux et objets hors d'usage, etc.	98,446 53
Remboursement de dépenses effectuées pour compte d'autres administrations.	204,816 32
Total, fr.	<u>105,155,525 65</u>

D. TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Télégraphes et téléphones fr.	89,434,009 58
Part d'intervention de l'administration des postes dans les dépenses des services communs	—
Vente ou cession de vieux matériaux et objets hors d'usage, etc.	3,475,204 45
Total, fr.	<u>92,909,214 03</u>
Total des recettes d'exploitation.	<u>1,468,738,347 72</u>

Les évaluations budgétaires fixaient les mêmes recettes à un total de 1,341,153,924 francs, elles ont donc été dépassées de fr. 127,583,423-72.

Quant aux dépenses d'exploitation qui étaient évaluées à 1 milliard 490,000,000 de francs, elles ont été, d'après les chiffres que nous avons obtenus en réponse aux questions posées à ce sujet, de 1,459,000,000 de francs, en diminution de 31,000,000 de francs quant aux prévisions budgétaires.

Le boni du compte de l'exercice 1923 est donc pour les quatre régies de 10,000,000 de francs en ce qui concerne le Budget ordinaire non compris le Budget extraordinaire qui se monte à 295,000,000 de francs et le Budget des dépenses recouvrables montant à 134,000,000 de francs.

Nous constatons avec plaisir ce résultat favorable et nous espérons fermement que l'ère des déficits sera prochainement close.

*
* *

L'examen du Budget de 1924 donne lieu aux remarques générales suivantes :

Il est établi, suivant la formule adoptée pour l'exercice 1923. Chacune des régies a son tableau propre en recettes et en dépenses et il est aussi extrêmement facile de se rendre compte de la marche des divers services.

Les indemnités de vie chère qui figuraient antérieurement au Budget extraordinaire sont, pour 1924, incorporées au Budget ordinaire, sous la rubrique « dépenses exceptionnelles » et elles grèvent le compte d'exploitation. Cette pratique est plus conforme à la réalité des faits et à la véritable comptabilité industrielle.

Nous allons maintenant traiter séparément chacune des quatre grandes divisions du Budget :

I. — CHEMINS DE FER.

A. — *Recettes.* — Les recettes prévues sont de . . . fr. 1,425,000,000

A cette somme, il y a lieu d'ajouter les suppléments à provenir de l'augmentation des tarifs décrétée à partir du mois d'avril, soit :

Pour les voyageurs, environ	47,000,000
Pour les marchandises, environ	113,000,000

Les recettes pour 1924 seront au total de . . . fr.	1,585,000,000
-----------------------------------------------------	---------------

B. — *Dépenses.* — Les dépenses prévues en tenant compte des amendements proposés par le Gouvernement depuis le dépôt du Budget, montent à (chiffres ronds) . . . fr. 1,464,000,000

A cette somme, il y aura lieu d'ajouter les postes suivantes :

Les crédits prévus pour l'indemnité de vie chère, laquelle est proportionnelle à l'index-number, seront, si le taux actuel se maintient, insuffisants de . . .	48,000,000
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

A reporter, fr. 1,512,000,000

	Report . fr.	1,512,000,000
Insuffisance des crédits pour achat de matériel et matière :		
Article 9	fr.	9,350,000
» 10		600,000
» 13		2,700,000
» 14		100,000,000
» 15		24,000,000
» 21		5,000,000
	-----	141.650,000

A prévoir, pour l'exercice 1924, total général des dépenses fr.		1,653,650,000

Nous croyons devoir faire remarquer que rien n'a été prévu pour augmentation éventuelle des traitements et salaires du personnel fonctionnaires, employés et ouvriers.

Celui-ci attend impatiemment le résultat des travaux de la Commission interministérielle, et si celle-ci, comme c'est infiniment probable, conclut à des améliorations de rémunération, il y aura des crédits supplémentaires à solliciter pour appliquer le réajustement.

Si nous comparons le compte de 1923 avec le Budget de 1924, nous constatons que les recettes de 1923 ont été de 1,250,000,000 de francs, chiffres ronds. Celles parues pour 1924 sont de 1,585,000,000 de francs, augmentation de 335,000,000 de francs.

D'autre part, les dépenses pour 1923 ont été de 1,191,000,000 de francs, alors que les dépenses prévues pour 1924 se montent à 1,654,000,000 de francs. Augmentation : 463,000,000 de francs.

Les augmentations de dépenses proviennent de l'augmentation des traitements et salaires, de l'augmentation du coût des matières et matériel, de l'augmentation des indemnités familiales et de résidence, de l'augmentation des pensions, et enfin, du passage du Budget extraordinaire au Budget ordinaire des indemnités de vie chère.

Les augmentations de recettes proviennent de l'augmentation normale du trafic et, à concurrence de 160,000,000 de francs, environ du relèvement des tarifs.

Votre Commission insiste vivement pour que l'on fasse toutes les économies compatibles avec la bonne marche des services, étant bien entendu que ces économies ne doivent compromettre en rien l'entretien du réseau, la sécurité de ses usagers et du personnel, ni l'entretien du matériel roulant et des bâtiments.

Elle insiste également pour que des mesures soient prises en vue d'arriver à un meilleur rendement du personnel et de l'outillage.

Elle se plaît à constater que l'on marche résolument dans la voie de l'industrialisation. Elle souhaite que le projet d'autonomie financière soit examiné d'urgence et qu'une solution intervienne bientôt pour faire donner à la mesure prise, par la création de l'unité de direction, tous les effets bienfaisants que le pays en attend.

La Commission a pris connaissance avec plaisir des déclarations faites par M. le Ministre au sujet de la réintégration des agents révoqués et qui ont été approuvées sur tous les bancs de la Chambre des Représentants.

Votre Commission tenant compte de l'apaisement des esprits, émet le vœu unanime que les mesures décrétées par le chef du Département le soient dans le sens le plus large et le plus généreux.

2. — MARINE.

Le service de la marine comprend quatre objets qui ne donnent lieu à aucune perception et qui sont :

- 1^o Pilotage et balisage ;
- 2^o Sauvetage ;
- 3^o Marine marchande ;
- 4^o Pêche maritime.

Nous estimons que ces objets devraient être distraits du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes pour être rattachés au Ministère des Travaux publics, dans le cadre duquel il serait beaucoup plus rationnel de les voir figurer.

Le coût de ces services grève à concurrence de 7,000,000 de francs environ le budget des Régies qui devra nécessairement être débarrassé de tout ce qui s'y trouve indûment inscrit dès que l'autonomie financière sera décrétée.

Nous engageons le Ministre à examiner dès maintenant la question avec son Collègue des Travaux publics.

Les recettes sont prévues à concurrence de fr.	16,040,000
Les dépenses se montent à	55,496,157

Le déficit prévu est donc de fr.	39,456,157
Si de cette somme nous défalquons celle de	7,000,000

représentant le coût des services sans péage, il reste fr.	32,456,157
----------------------------------------------------------------------	------------

de perte sur les transports, pilotage, remorque, inspection et police.

L'insuffisance du crédit prévu pour indemnité de vie chère est évaluée à 100,000 francs, et en se basant sur les prix actuels des combustibles et pour autant que les éléments dont on dispose actuellement permettent d'en évaluer le montant, l'insuffisance du crédit porté à l'article 49 du Budget sera de 2,950,000 francs.

La perte totale sera donc pour 1924 de 35,500,000 francs, presque égale à celle de 1923 qui est de 36,435,000 francs.

Il est impossible que cette situation perdure et il faut trouver une solution à cette question.

La grosse partie du déficit provient des malles Ostende-Douvres, à concurrence d'environ 11,000,000 de francs et du pilotage, à concurrence de 22,000,000 de francs environ.

Pour ce qui est des paquebots, nous estimons qu'il faut envisager un accroissement de recettes, le relèvement dernier ne devant procurer que 3,800,000 francs, et pour ce qui concerne le pilotage, nous ne pouvons que renouveler nos observations de l'an dernier.

C'est surtout le service du pilotage qui absorbe les ressources budgétaires. Tandis qu'avant la guerre, le budget de ce service se clôturait par un boni, il présente actuellement un déficit de 15 millions. Cette situation est à attribuer en grande partie à l'instauration du pilotage à vapeur. De ce côté, on ne pourra escompter une diminution de dépenses qu'après l'adoption du nouveau statut de l'Escaut. Mais, alors que dans les autres pays, on a augmenté considérablement les droits de pilotage, nos tarifs, qui sont toujours ceux de 1863, ne peuvent être majorés qu'avec l'assentiment préalable des puissances qui ont participé, à cette époque, au rachat du

péage de l'Escaut. Cette affaire, rappelée à plusieurs reprises par l'Administration, est à l'examen du Département des Affaires étrangères.

L'Administration examine aussi la possibilité de substituer le pilotage mixte à l'organisation actuelle. Cette réforme qui, dans quelques années, serait de nature à faire réaliser des économies considérables, est très complexe; elle est aussi délicate, en ce sens qu'elle nécessite l'adhésion du Gouvernement néerlandais.

Nous prions l'honorable chef du Département de veiller avec sollicitude à la solution de ces questions qui le préoccupent à juste titre comme elles préoccupent tous ceux qui s'intéressent à l'équilibre du Budget de nos régies.

Nous insistons également pour que la situation des passes navigables conduisant au port d'Anvers soit améliorée sans retard afin d'éviter à notre grand port une ruine qui apparaît menaçante à raison d'événements trop récents pour qu'il soit nécessaire de les rappeler en détail.

POSTES.

Le compte de 1923 s'établit comme suit :

Dépenses : 117,000,000 de francs ;

Recettes : 105,000,000 de francs ;

Déficit : 12,000,000 de francs.

Le Budget de 1924 prévoit :

Dépenses : 167,448,724 francs ;

Recettes : 146,250,000 francs ;

Déficit : 21,198,724 francs.

Si l'indemnité de vie chère se maintient au taux actuel, il y aura une dépense supplémentaire de 6,250,000 francs environ. Le total du déficit serait alors de 27,500,000 francs, en augmentation de 15,500,000 francs sur celui de 1923.

Mais il faut tenir compte de deux choses importantes :

1^o Le relèvement des tarifs à la date du 1^{er} avril donnera un supplément de recettes de 13,000,000 de francs ;

2^o Les indemnités de vie chère sont passées au Budget ordinaire à concurrence de 20,500,000 francs. En sorte qu'en réalité la situation est notablement meilleure que pendant l'exercice précédent.

Néanmoins, il y a lieu de se préoccuper de faire disparaître au plus tôt tout déficit.

Le service des postes doit pour le moins équilibrer les Comptes Recettes et Dépenses.

Il faut de toute nécessité le débarrasser de toutes les charges qui le grèvent indûment et améliorer les tarifs qui ne l'ont pas été encore. Nous citerons notamment celui des journaux qui sont toujours transportés au tarif d'avant-guerre, sans tenir compte de la dévaluation du franc.

Les charges qui le grèvent indûment sont notamment les franchises de port. Certaines ont disparu mais le résultat de leur disparition est bien mince et l'on peut évaluer à 8,000,000 de francs au moins les pertes de la Poste en ce qui concerne les franchises restant permises.

Le service des chèques postaux, lui aussi, constitue le Budget des postes en sérieux déficit. M. Robyn, dans son excellent rapport sur le Budget,

l'évalue à 10,000,000 de francs alors que le remboursement est fixé à 7 millions de francs.

Tous les avantages du service des chèques postaux vont au Département des Finances qui profite des intérêts de l'encaisse disponible. Cela est contraire à toute justice.

N'est-il pas rationnel que les avantages d'une opération aillent à celui qui seul en assume la charge.

Nous marquons notre accord absolu avec les considérations émises dans le rapport de M. Robyn qui s'exprime comme suit :

« Il faut que le montant remboursé à la Poste soit suffisant pour que le budget de celle-ci n'ait à supporter aucun déficit provenant du service des chèques postaux, attendu que les avantages retirés par les Finances de la disposition des fonds susdits sont de loin supérieurs au coût total du service des chèques postaux.

» C'est d'ailleurs abusivement que le Département des Finances retient à son profit le produit des fonds disponibles. Lors de la création du service des chèques postaux en 1913, il a été nettement déclaré, tant dans la note préliminaire du Budget de Voies et Moyens qu'au cours des débats parlementaires, que les taxes que perçoit le service des chèques postaux, avec le produit du placement des fonds disponibles sur les dépôts, devaient servir à couvrir les frais d'exploitation. Et nous notons ce passage intéressant des *Annales parlementaires* (Chambre des Représentants, séance du 20 décembre 1912, pp. 321 et 322).

M. HECTOR DENIS :

« *Il ne faut pas que les intérêts recueillis par suite de placement des dépôts effectués par l'ensemble de la population, par le petit commerçant, par l'industriel, puissent être versés dans le Trésor public.* »

M. SEGERS, Ministre de la Marine, des Postes et télégraphes :

« Les placements seront assurés, laissez-moi vous le dire, par les soins de la Trésorerie, qui est la plus compétente en cette matière... »

» J'ai l'intention de faire de l'Office des chèques postaux un office absolument autonome, ayant une gestion tout à fait séparée, qui sera soumise chaque année au Parlement. Nous constaterons d'une part les recettes et d'autre part les dépenses. *Dès que les recettes, qui proviendront surtout des intérêts des sommes placées par l'entremise de la Trésorerie, dépasseront les dépenses, nous réduirons les taxes...* »

Les règles admises lors de la création du service des chèques postaux n'ont pas été observées. La Trésorerie a assuré le placement des fonds disponibles, mais elle a laissé, à charge de la Poste, le déficit du service des chèques.

Afin de ne pas faire apparaître le Budget des Postes sous un jour faux, il est indispensable que tout déficit, à résulter du service des chèques postaux, soit éliminé de ce budget, grâce à une bonification suffisante à accorder par le Département des Finances.

La Commission insiste pour que ce redressement de chiffre soit fait par le Gouvernement.

Dès qu'il sera réalisé et que le Budget des Postes apparaîtra sous son vrai jour, les tarifs devront être révisés de telle manière que, pour 1925, l'équilibre complet soit réalisé.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le compte de 1923 se balance comme suit :

Recettes : 93,000,000 de francs.

Dépenses : 70,000,000 de francs.

Boni : 23,000,000 de francs.

Le Budget de 1924 prévoit :

Recettes : 105,935,113 francs.

Dépenses : 100,396,050 francs.

Boni : 5,539,063 francs.

La situation semble rester favorable, malgré une augmentation très notable des dépenses d'exploitation.

Mais, il y a lieu d'être circonspect dans l'examen de cette question pour deux raisons :

1^o Si l'index-number se maintient au taux actuel, le crédit pour indemnité de vie chère sera insuffisant à concurrence de 2,600,000 de francs ;

2^o Dans les évaluations de recettes on a compris les ressources à provenir à partir du 1^{er} janvier de l'augmentation du tarif téléphonique, lequel n'est pas encore en vigueur à l'heure actuelle et qui ne paraît pas devoir l'être de sitôt.

La recette prévue de ce chef pour toute l'année étant de 8,000,000 de francs on peut chiffrer, pour les quatre premiers mois, une diminution de 2 millions 700,000 francs.

Du chef des deux postes ci-dessus, le boni prévu serait absorbé.

Nous insistons vivement pour que la mise en vigueur d'un nouveau tarif ait lieu, d'autant plus que des augmentations de salaires et traitements sont à prévoir comme conclusion des travaux de la Commission interministérielle.

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Il se monte à 339,519,650 francs.

Rien de spécial à signaler, sauf que des crédits supplémentaires seront sollicités comme suit :

Article 1^{er} : augmentation de 25,000,000 de francs. L'allocation totale sera donc de 160,574,500 francs ;

Article 6 : augmentation de 20,600,000 francs. L'allocation totale sera donc de 55,490,000 francs.

Le montant total définitif sera donc de $339,519,650 + 45,600,000 = 445,119,650$ francs.

Pour le détail des travaux projetés, nos honorables collègues voudront bien lire les pages 200 à 205 du Projet de Budget et nous insistons pour que la réalisation de ces travaux soit entreprise au plus tôt et menée à bonne fin, avec toute la diligence possible.

Il faut que notre railway soit en état de faire face au trafic croissant et que le désarroi des mois d'hiver 1923-1924 ne puisse plus se renouveler.

Votre Commission vous propose l'adoption du Budget tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre des Représentants.

Le Rapporteur,
G. HICGUET.

Le Président,
Bon VAN RYNEGOM DE BUZET.

ANNEXES.

**Questions posées par M. le sénateur Hicquet, rapporteur du budget de 1924,
au nom de la Commission.**

PREMIÈRE QUESTION. — Les prévisions de dépenses pour traitements et salaires seront, semble-t-il, insuffisantes à raison du taux de l'index-number. De combien ?

* * *

RÉPONSE. — Les crédits prévus pour l'indemnité mobile de vie chère, laquelle est proportionnelle à l'index-number, ne sont pas limitatifs.

Si cette indemnité se maintient au taux actuel, les insuffisances des allocations de vie chère seront d'environ :

Chemins de fer	fr. 48,000,000
Marine	100,000
Postes	6,217,300
Télégraphes et Téléphones	2,600,000
Administration centrale	110,000
Électricité	451,000

Quant aux traitements et salaires, ils ne se sont pas directement fonction de cet index, et, en cas de relèvement des barèmes, des crédits supplémentaires devraient être sollicités.

Le montant de ces crédits ne saurait être déterminé que lorsqu'on sera fixé au sujet de l'importance de ce relèvement.

DEUXIÈME QUESTION. — Les prévisions de dépenses pour matériel et matières seront, semble-t-il insuffisantes. De combien ?

RÉPONSE. — *Marine.* — En se basant sur les prix actuels des combustibles et pour autant que les éléments dont on dispose à présent permettent d'en évaluer le montant, l'insuffisance du crédit porté à l'article 49 du budget sera de 2,950,000 francs.

Pour permettre l'acquisition de l'immeuble occupé par l'École de navigation à Anvers, l'article 8 du Budget des dépenses extraordinaires devra être augmenté de 140,000 francs.

(Cette somme figure déjà au budget de 1923, où elle restera disponible.)

Pour parachever l'électrification des ateliers de constructions maritimes à Ostende (coût 200,000 francs) et faire l'acquisition de canots de sauvetage (coût 20,000 francs), le crédit porté à l'article 112 du Budget des dépenses recouvrables doit être augmenté de 220,000 francs.

(Cette somme figure déjà au budget de 1923 où elle restera disponible.)

Postes. — L'article 71 du budget présentera vraisemblablement un mali de 200,000 francs.

Par contre, les évaluations de l'article 74 du budget pourront sans inconvénient être réduites de 1,000,000 de francs.

Télégraphes et téléphones. — Il est à présumer que les crédits inscrits au budget, pour matériel et matières seront suffisants.

Electricité. — On peut estimer l'augmentation de crédits à solliciter pour les dépenses de matériel et de matières à 3,700,000 francs.

Ce supplément de crédits sera à rattacher :

1,200,000 francs à l'article 25, tableau III du budget ;

2,500,000 francs à l'article 7 du budget extraordinaire.

Chemins de fer. — Des crédits supplémentaires seront sollicités :

Au budget ordinaire :

Article 9	fr.	9,350,000
— 10		600,000
— 13		2,695,883
— 14		99,600,000
— 15		24,000,000
— 21		5,000,000

Au budget des dépenses extraordinaires :

Article 1 ^{er}	fr.	25,000,000
— 6		20,600,000

Au budget des dépenses recouvrables :

Article 108	fr.	10,000,000
-----------------------	-----	------------

TROISIÈME QUESTION. — Quelle augmentation de recettes donnera la majoration des tarifs ?

* * *

RÉPONSE. — Les augmentations espérées sont :

Marine.

Paquebots Ostende-Douvres	fr.	3,800,000
Passage d'eau Sainte-Anne		700,000

Postes.

En tenant compte de ce que le relèvement des tarifs n'a été réalisé que le 1 ^{er} avril courant		13,000,000
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------

Télégraphes et téléphones.

Application du nouveau tarif, pour toute l'année 1924		8,000,000
Taxe supplémentaire de dix centimes pour les télégrammes internes, pour 1924		385,000.
Surtaxe perçue pour pertes de change (voir réponse à la quatrième question).		

Chemins de fer.

Pour le trafic des voyageurs, l'augmentation annuelle de recettes est évaluée à 70 millions environ, en tenant compte des déclassements qu'amène temporairement tout relèvement.

Pour le trafic des marchandises, l'augmentation de recettes est évaluée à 170 millions environ.

QUATRIÈME QUESTION. — Quelle augmentation peut-on prévoir d'après les recettes des trois premiers mois, les augmentations de tarif n'étant pas encore appliquées sur ces trois mois ?

RÉPONSE. — *Postes.* — Les recettes postales des mois de janvier et février derniers (celles de mars ne sont pas encore centralisées) accusent une augmentation d'environ 4,000,000 de francs comparativement aux produits de la période correspondante de l'année 1923 ; selon toutes prévisions, cette augmentation atteindra pour l'exercice 1924, approximativement 24,000,000 de francs.

Cet accroissement est dû, en partie, au relèvement des tarifs internes mis en vigueur le 15 novembre 1923 ainsi qu'à la suppression, depuis le 1^{er} janvier dernier, de certaines franchises postales.

Mais il résulte surtout d'une augmentation de trafic sensible, puisque l'accroissement de recettes escompté du relèvement de tarifs du 15 novembre 1923 ne dépassait pas 850,000 francs environ par mois, et que la suppression partielle des franchises n'a guère pu rapporter plus de 50,000 francs pour chacun des mois de janvier et février derniers.

Les recettes de 1924 se trouveront également influencées d'une façon sensible par le fait que les taxes des correspondances en service international ont été relevées à dater du 1^{er} avril courant.

Télégraphes et téléphones. — L'augmentation des recettes téléphoniques comparativement aux mois correspondants de 1923 a été : en janvier, 900,000 francs ; en février, 800,000 francs.

Les résultats du mois de mars ne sont pas connus.

L'augmentation pour l'année, indépendamment de l'application d'un nouveau tarif interne est évalué à 10,000,000 de francs.

D'après les résultats des trois premiers mois, on peut escompter *pour le télégraphe* une recette supplémentaire de 7,199,000 francs dont 6,345,500 francs produit de la surtaxe perçue à raison de la dévalorisation du franc belge. En réalité, cette recette supplémentaire de 6,345,500 francs ne constitue pas une *augmentation* de recette, étant donné qu'elle est destinée en ordre principal à compenser les pertes de change à résulter de la liquidation des soldes à payer aux Offices étrangers, liquidation qui s'opère sur la base du franc-or d'après le cours du dollar.

Chemins de fer. — Les recettes du mois de mars ne seront connues que vers le 15 courant. La prévision demandée ne peut donc se baser que sur les recettes de janvier et de février ; or, une telle base est absolument insuffisante, d'autant plus que pendant les deux premières mois de 1924, le trafic a atteint une intensité extraordinaire.

En janvier 1924, les recettes du trafic des marchandises ont été de 81,711,000 francs contre 55,200,000 francs en janvier 1923, soit une augmentation de 25 p. c.

En février 1924, les recettes du même trafic ont été de 80,931,000 francs contre 61,495,000 francs en février 1923, soit une augmentation de 30 p. c.

Si les résultats financiers de toute l'année pouvaient s'appuyer sur ces chiffres, il faudrait admettre que 1924 accuserait une augmentation de recettes de 238 millions sur 1923, mais pour la raison indiquée plus haut, il n'est pas possible de s'arrêter à cette conclusion.

Pour obtenir une prévision logiquement établie, il faut envisager les résultats d'une année complète : en 1923, les recettes du trafic des marchandises ont atteint 853,125,000 francs. Depuis le 1^{er} janvier 1924, les tarifs des marchandises, à l'exception des tarifs d'exportation maritime et de transit, ont subi une augmentation de 10 p. c. On peut donc prévoir que cette augmentation, jointe à l'extension normale du trafic, aurait abouti à une majoration de recettes d'environ 75 millions.

Il y aurait à tenir compte, toutefois, au point de vue de l'augmentation du produit net de l'exploitation, de la majoration des dépenses inhérentes au développement du trafic.

CINQUIÈME QUESTION. — Les charges financières prévues comportent-elles l'intérêt des capitaux à emprunter pour faire face aux dépenses du Budget extraordinaire ?

RÉPONSE. — Affirmative. On ne tient compte, pour calculer l'intérêt des capitaux inscrits au budget, que d'une période de six mois seulement, ces capitaux n'étant utilisés que progressivement.

SIXIÈME QUESTION. — Quel est le montant des engagements pris en 1923 sur chacun des budgets et par administration ?

RÉPONSE. — CRÉANCES DE 1923.

Budget ordinaire.

Chemins de fer	fr.	1,191,099,546	»
Marine		56,726,981	36
Postes		116,921,664	76
Télégraphes et téléphones		70,026,317	48
Administration centrale	}	3,922,886	35
Presse et publicité			
Électricité		20,027,194	54

Budget extraordinaire.

Chemins de fer	fr.	148,964,161	61
Marine		2,382,545	36
Postes		17,701,440	95
Télégraphes et téléphones		65,582,738	39
Électricité		7,503,054	59
Administration centrale		254,426	24

Dépenses recouvrables.

Chemins de fer	fr.	120,823,265 25
Marine		189,889 91
Postes		911,042 53
Télégraphes et téléphones		1,880,231 09
Télégraphes (Services communs)		5,531 28
Électricité		123,353 70

* *

Dépenses antérieures imputées sur les crédits de 1923 en vertu de la loi du budget (art. 4. pour le budget extraordinaire et art. 3 pour le budget des dépenses recouvrables.)

* *

Budget extraordinaire.

Chemins de fer	fr.	945,386 86
Postes		118,000 »
Télégraphes et téléphones		52,167,825 78

Dépenses recouvrables.

Chemins de fer	fr.	8,182,177 14
Marine		366,718 76
Postes		65,000 »
Télégraphes et téléphones		1,517,531 13
Électricité		200,000 »

Ne sont pas comprises dans ces chiffres les parts d'intervention d'une administration dans les dépenses des autres administrations.

SEPTIÈME QUESTION. — Combien l'État possède-t-il de locomotives de réserve en état de marche à utiliser seulement dans des cas exceptionnels?

RÉPONSE. — Le nombre de locomotives nécessaires pour assurer le service journalier s'élevait à 2,634 unités à la date du 1^{er} mai 1924.

Le nombre de locomotives en état de rouler, à la même date, était de 3,754 unités.

Normalement, on table, pour tenir compte des locomotives en entretien, sur un effectif total de 20 p. c. supérieur au nombre de locomotives nécessaires, ce qui représente $2,634 \times 1.2 = 3,161$ machines.

La situation actuelle accuse donc un excédent de $3,603 - 3,161 = 442$ machines en réserve pour la période des forts transports et les accroissements de trafic.

HUITIÈME QUESTION. — Le cadre du personnel mécaniciens de locomotives est-il au complet ?

A combien s'élève le nombre de ces ouvriers spéciaux ?

RÉPONSE. — Le cadre des machinistes de locomotives est actuellement au complet.

Il s'élève au 1^{er} mai 1924 à 5,583 unités.

NEUVIÈME QUESTION. — Prière de communiquer le texte de la convention passée entre l'État belge et la Société anglo-belge des ferry-boats.

RÉPONSE. — Ci-joint une copie de cette convention.

Convention relative à l'approbation et à la location de wagons destinés à l'exploitation, par la Société anonyme Syndicat belgo-anglais, d'une ligne de navigation par ferry-boats entre le port de Zeebrugge et l'Angleterre.

Entre les soussignés :

La Société anonyme Syndicat belgo-anglais, dont le siège est à Bruxelles, 36, rue du Luxembourg, représentée par M. Paul de la Croix de Béthune, Administrateur-délégué,

d'une part,

et l'Administration des Chemins de fer de l'État représentée par M. Bruneel, Administrateur-Président, agissant sous réserve d'approbation de M. le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

d'autre part,

il a été convenu et arrêté ce qui suit :

1. L'Administration des Chemins de fer s'engage à louer au Syndicat belgo-anglais des wagons remplissant les conditions techniques exigées pour la circulation sur le continent et en Angleterre. Le nombre de ces wagons et la date de leur mise à la disposition de la Société seront déterminés de commun accord.

2. Ces wagons sont destinés à être utilisés par le Syndicat Belgo-Anglais aux transports en provenance ou à destination de l'Angleterre à l'exclusion de tous autres transports.

3. Le point d'attache de chacun de ces wagons sera fixé par l'Administration des Chemins de fer, en tenant compte dans la mesure du possible des desiderata formulés à cet égard par le Syndicat belgo-anglais.

4. Le prix de la location est fixé à 50 francs par mois et par véhicule ; pour les fractions de mois, il sera compté 2 francs par jour ouvrable et par wagon. Le jour de la livraison et celui de la restitution compte chacun pour un jour. La location sera payable par mois à terme échu, dans la forme à prescrire par l'Administration. Si le Syndicat belgo-anglais réussissait à obtenir des chemins de fer en relation des redevances pour l'emploi de ces wagons, celles-ci seraient acquises au Syndicat locataire.

5. Les frais de location ne sont remboursés que pour la période *d'immobilisation du matériel* loué, pour cause d'avaries imputables au chemin de fer de l'État belge et non pour les opérations d'entretien définies à l'article 9.

6. Si les transports effectués dans des wagons loués ou si ces wagons circulant à vide subissent du retard dans leur acheminement, il ne sera accordé aucune réduction sur les frais de location afférents à la période de retard.

7. Ces wagons sont loués pour une durée de un mois. Après l'expiration de ce délai, la location sera renouvelée par tacite reconduction pour des périodes successives de un mois, aussi longtemps que l'une des parties ne la dénonce au moins quinze jours à l'avance par lettre recommandée. Si c'est l'Administration qui dénonce la location, les wagons seront restitués au plus tard dans la quinzaine suivant la fin du dernier mois de location régulièrement consentie.

En cas de retard dans la restitution, l'Administration aura le droit d'appliquer la pénalité prévue à l'article 11 pour utilisation abusive.

L'Administration aura également le droit de refuser les transports chargés dans les wagons loués dès que le dernier mois de location régulière aura pris fin.

8. Il est dressé un procès-verbal contradictoire de remise et de reprise des wagons loués pour constater l'état dans lequel ils se trouvent.

9. Les frais d'entretien du matériel loué sont à charge de l'Administration propriétaire. Cet entretien comprend :

- a) Le levage et le graissage périodiques, y compris la peinture ;
- b) Le tournage des bandages et des fusées ;
- c) Le remplacement éventuel des blocs de frein ;
- d) L'entretien courant, c'est-à-dire la réparation et le remplacement de pièces pour cause d'usure normale, de vétusté ou de vice de construction, le serrage des écrous, le remplacement des boulons, rivets, goupilles et clavettes du châssis, à l'exclusion des pièces entrant dans la construction des caisses proprement dites et enfin la vérification du bon fonctionnement des freins.

Toute autre réparation effectuée au matériel sur les lignes de l'État belge restera à charge du Syndicat belgo-anglais, à moins qu'elle n'ait été nécessitée ensuite d'un accident dont les conséquences sont à supporter par l'Administration des Chemins de fer (voir, en outre, l'art. 10).

10. Le locataire sera responsable des avaries et dégradations survenant à ce matériel sur mer et en Angleterre. A cet effet, une visite contradictoire de ce matériel sera effectuée à Zeebrugge avant l'embarquement et après le débarquement. Si le matériel est détruit ou perdu en Angleterre, ou sur mer, le locataire en payera le prix calculé comme il est stipulé ci-après :

L'indemnité à payer pour un wagon qui doit être démoli par suite d'avaries graves est à calculer comme suit :

- a) On déduit de la valeur d'inventaire (prix de revient et des améliorations antérieures) la valeur des essieux montés rendus. On compte toujours la valeur des essieux à l'état neuf, même s'ils sont avariés ;
- b) On déduit de la valeur déterminée suivant alinéa a un sixième de cette valeur, représentant le prix des parties rendues.

Lorsqu'il n'est rendu à l'Administration propriétaire ni le wagon ni aucune de ces parties, les déductions prévues aux alinéas a et b ne sont pas effectuées ;

- c) On déduit des cinq sixièmes qui restent, 1 p. c. de dépréciation pour chaque année entière de service du wagon ;

d) Le reliquat résultant des opérations précédentes sera multiplié : par 4 pour les wagons mis en service avant le 1^{er} janvier 1916 ; par 3 pour les wagons mis en service du 1^{er} janvier 1916 au 31 décembre 1917.

Pour les wagons mis en service à partir du 1^{er} janvier 1918, on compte sans modifications le reliquat résultant des alinéas a), b) et c) ;

e) Le montant de la somme déterminée par ces calculs est estimée en francs belges.

L'indemnité pour les véhicules perdus ou disparus doit également être calculée d'après ces règles.

Quant aux avaries produites sur le continent, elles tombent sous l'application du règlement de Stréssa.

11. L'Administration des Chemins de fer a le droit de surveiller son matériel ainsi que l'emploi qui en est fait. Le locataire s'engage à lui donner toute facilité pour exercer cette surveillance. Si le locataire utilise le matériel à des transports autres que ceux auxquels il est destiné, il sera passible d'une pénalité de 10 francs par wagon abusivement utilisé et par jour d'utilisation abusive.

Cette pénalité sera payée conformément aux indications du Chemin de fer, dans la quinzaine suivant la date à laquelle elle aura été notifiée au Syndicat belgo-anglais.

12. L'Administration des Chemins de fer de l'Etat apposera sur les wagons loués, aux frais du Syndicat belgo-anglais, le nom ou firme de celle-ci et les autres marques qu'elle jugera nécessaire ; de même elle effacera ces indications avant la restitution également aux frais du Syndicat.

13. Au point de vue du contrat de transport, les wagons « État belge » loués sont assimilés aux wagons particuliers, sur le réseau de l'État belge. Les règlements en vigueur pour ceux-ci leur sont donc applicables. L'expédition à vide du matériel loué doit notamment se faire au moyen d'une lettre de voiture dans tous les cas où celle-ci est exigée pour les wagons de particuliers.

Le Syndicat belgo-anglais ne sera cependant pas astreint au paiement des frais de chômage pour stationnement à vide d'un wagon loué quelconque dans une station du réseau de l'État belge autre que celle désignée comme son point d'attache.

D'autre part, l'Administration n'est pas obligée de conserver un wagon en garage, à vide, dans une station autre que sa station d'attache.

Si un wagon est envoyé à vide de son point d'attache à une autre gare pour y prendre charge et s'il n'a pas reçu son chargement endéans les cinq jours, l'Administration pourra le renvoyer d'office à sa station d'attache aux frais du Syndicat.

Le locataire ne sera pas astreint non plus au paiement des frais de chômage, pour les wagons loués arrivés chargés à Zeebrugge, venant de l'intérieur, et tenus à la disposition du Syndicat, celui-ci devant les prendre en charge dès leur garage sur les voies désignées à cet effet par l'Administration.

En ce qui concerne le décompte des parcours à vide à taxer aux conditions applicables aux wagons roulant sur essieux, il ne se fera pas par wagon, mais globalement et annuellement, sans report d'une année à l'autre.

Quant aux transports à effectuer à l'étranger, l'Administration des Chemins de fer de l'État belge ne garanti pas que les wagons loués seront admis à l'échange et traités par les réseaux en relation comme wagons de

particuliers. Le Syndicat belgo-anglais devra régler la question des transports à l'étranger directement avec les réseaux intéressés ; les accords qui interviendraient à ce sujet devront être approuvés par l'Administration des Chemins de fer de l'État belge.

15. La revision de la présente convention pourra être demandée en tout temps pour chacune des parties moyennant un préavis donné par écrit à l'autre partie au moins un mois à l'avance.

16. Les parties sont d'accord pour soumettre à un délégué de chacune d'elles toutes les difficultés pouvant naître de l'exécution ou de l'interprétation de la présente convention, ainsi que les questions non prévues. Les parties se réservent la décision définitive.

17. Les frais de timbre du présent contrat, fait en double, sont à la charge du Syndicat belgo-anglais et les frais d'enregistrement auquel le contrat pourrait donner lieu, à la charge de l'État.

Fait en double, à Bruxelles, le 14 novembre 1922.

*Pour la Société anonyme Syndicat
belgo-anglais :*
(S.) PAUL DE LA CROIX DE BÉTHUNE.

*Pour l'Administration des Chemins
de fer de l'Etat :*
L'Administrateur-Président,
(S.) BRUNEEL.

Approuvé :
Bruxelles, le 15 novembre 1922.
Le Ministre,
(S.) XAVIER NEUJEAN.