

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 16 JANVIER 1923

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 1923.

(Voir le n° 5-XVIII du Sénat.)

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

MADAME, MESSIEURS,

Le budget du Département revêt pour l'exercice 1923 une forme nouvelle. On s'est appliqué à donner satisfaction aux desiderata maintes fois exprimés par les Commissions compétentes de la Chambre des Représentants et du Sénat demandant plus de clarté et une précision absolue quant à la situation de nos grandes régies.

Le Budget a été industrialisé et dans la forme actuelle il permet de se rendre compte immédiatement de la situation active et passive de chacune de ces régies.

Il a été divisé en sept tableaux :

1. Dépenses d'exploitation ;
2. Recettes d'exploitation ;
3. Dépenses ordinaires de l'Administration Centrale et de l'Office de l'électricité ;
4. Recettes de l'Administration Centrale et de l'Office de l'électricité ;
5. Dépenses extraordinaires ;
6. Dépenses extraordinaires de l'Administration Centrale ;
7. Recettes extraordinaires de l'Administration Centrale.

LES TABLEAUX I ET II SE SUBDIVISENT EN QUATRE CHAPITRES :

		Boui.	Mali.
A. Chemins de fer :			
Recettes . . . fr.	1,124,897,000 »	4,726,201 50	
Dépenses	1,120,170,798 50		
B. Marine :			
Recettes . . . fr.	19,528,276 »		34,344,316 »
Dépenses	53,872,592 »		
C. Postes :			
Recettes . . . fr.	116,490,300 »		16,642,600 »
Dépenses	133,132,900 »		
D. Télégraphes et téléphones :			
Recettes . . . fr.	80,089,348 »		3,022,625 »
Dépenses	83,111,973 »		
	Fr.	4,726,201 50	54,009,541 »

La balance défavorable des quatre régies est donc de :

$$54,009,541 \text{ »} - 4,726,201 \text{ 50} = 49,283,339 \text{ 50}$$

Pour l'année 1922 la même balance était de . . . fr. 184,401,227 »

L'amélioration probable est de 135,117,888 50

La situation générale au point de vue comptable peut donc être envisagée sous un angle très favorable.

Il est au surplus à remarquer que les prévisions de recettes de l'exercice 1922 qui étaient pour le chemin de fer fixées au budget à 1 milliard, dépasseront certainement 1,100,000,000 de francs.

Pour les Postes les prévisions étaient de 98,400,000 francs. Les recettes n'atteindront vraisemblablement que 97,103,000 francs.

Pour les télégraphes au lieu des 62,000,000 de francs escomptés, les recettes se monteront à 68,205,000 francs = en plus 6,205,000 francs.

En ce qui concerne la Marine, les prévisions étaient de 17,000,000 de francs.

Les recettes pour onze mois se montent à 16,250,000 francs.

Nous pouvons donc conclure que les prévisions de recettes sont modérées et que la situation au compte sera assez notablement supérieure à celle qui est prévue au Budget.

Si nous comparons en ce qui concerne les dépenses d'exploitation les budgets de 1922 et de 1923 nous constatons que le chapitre A — chemin de fer — est en augmentation en 1923 de fr. 76,744,983-50.

Que d'autre part les chapitres B, C, et D — Marine, Postes et Télégraphes — sont en diminution respective de 2,758,878, 286,285 et 9,519,444 francs; au total de 12,564,607 francs.

Examinons rapidement les raisons de ces différences :

A. — Chemins de fer.

Augmentation de :

1° 141,180 francs du chef de l'organisation de la comptabilité industrielle et du contrôle des dépenses ;

2° 55,000,000 fr., chiffres ronds, du chef de l'extension du personnel, d'augmentations de traitement et d'application de nouveaux barèmes ;

3° 8,740,000 fr. du chef d'augmentation de pensions et secours ;

4° 15,800,000 fr., conséquence de l'introduction au Budget ordinaire de dépenses imputées antérieurement sur les *Fonds de emploi*, dont la suppression a été décidée.

Pour les exercices antérieurs, ces *Fonds de emploi* figuraient au Budget pour ordre, chapitre II. Il s'agit du produit de la vente de vieux matériaux, de véhicules hors d'usage, de mitrailles, etc.

Les sommes portées en recettes et en dépenses étaient égales. Actuellement le produit des ventes est porté aux recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation sont grevées d'une somme égale répartie en divers articles.

5° 11,763,233 fr. du chef de l'augmentation des charges financières ;

6° 23,529,623-50 fr. du chef de la part afférente aux chemins de fer dans les dépenses communes aux différentes régies ;

7° 1,084,000 fr. du chef de postes divers.

Diminutions :

1° Suppressions d'emploi.	fr.	12,834,861	»
2° En moins sur certains postes de pensions.		1,183,000	»
3° Diminution des combustibles, huiles et matières diverses		25,315,500	»

B. — *Marine.*

Malgré tous les efforts réalisés pour comprimer ses dépenses, l'Administration de la Marine présente un déficit de 34,344,316 francs.

Les dépenses de ce service sont en diminution de 2,758,978 francs par rapport à 1922, bien qu'il y ait des charges nouvelles comprenant :

1° La part d'intervention dans les dépenses de l'administration centrale et du Comité supérieur de contrôle	fr.	214,754	»
2° L'octroi d'un subside à la caisse de secours et de prévoyance des marins naviguant sous pavillon belge		50,000	»
3° L'augmentation des charges financières.		79,579	»
4° L'inscription des crédits résultant de la suppression des fonds de emploi au budget pour ordre (majoration compensée par une recette correspondante)		4,928,276	»

Soit au total fr. 5,272,609 »
=====

Dans l'ensemble, la réduction des dépenses se chiffre donc par 2,758,978 plus 5,272,609 = 8,031,587 francs.

D'autre part, les recettes d'exploitation sont en augmentation de 370,000 francs à l'exclusion des ressources de l'Administration des Transports par eaux intérieures, dont la liquidation sera prochainement terminée.

Il est encore à remarquer que ces résultats ont été obtenus malgré une augmentation :

1° De 680,000 francs pour aggravation de la perte sur le change ;

2° De 467,000 francs, majoration des subsides aux navires-écoles, et

3° De 148,110 francs sur l'article personnel (extension nécessitée par la mise en ligne d'une nouvelle malle, d'un nouveau transbordeur et de nouveaux bateaux-pilotes, soit au total 1,295,110 francs.

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.

En outre, il ne faut pas perdre de vue que l'Administration de la Marine n'exploite pas que des services à péages ; elle assume aussi des services d'utilité publique ne donnant lieu à aucune perception de recette (balisage et éclairage de la côte et de l'Escaut ; services de sauvetage ; écoles ; bureau d'étude des questions d'économie générale dans leurs rapports avec les marins, etc.). Le montant du déficit accusé ne correspond donc pas à la situation réelle.

En résumé, il semble que le projet de budget de la marine pour 1923, a été comprimé dans toute la mesure compatible avec les nécessités des services et il ne paraît guère possible dans la situation actuelle, de le réduire davantage.

*
* *

A la Poste, le déficit de 16,642,600 francs disparaîtrait si le département des Finances allouait à la Régie, les intérêts des capitaux disponibles au service des chèques postaux évalués à 18,500,000 francs. Ne serait-il pas rationnel que ce revenu fût attribué à l'administration qui, d'une part, supporte les charges importantes résultant de l'organisation de ce service et, d'autre part, éprouve une perte sensible par suite de la réduction du nombre de mandats-poste, des effets de commerce et des quittances présentées à l'encaissement ? Il n'est pas exagéré de considérer que, tous comptes faits, les recettes et les dépenses d'exploitation du service postal s'équilibrent. Meilleur encore serait le résultat si la Poste était indemnisée des charges qui résultent pour elle de la franchise postale accordée aux départements ministériels, franchise qui lui coûte 10 millions de francs par an.

Comparées à l'année 1922, les dépenses d'exploitation postales sont en diminution de 286,285 francs.

Mais il faut tenir compte :

1^o De l'inscription d'un crédit de 1,300,000 francs pour émoluments, indemnités de caisse, primes et remises, dont le remboursement par le département de Finances est prévu aux recettes d'exploitation ;

2^o De l'introduction d'un crédit de 1,647,414 francs représentant la part d'intervention dans les dépenses communes avec l'Administration centrale, l'Administration des télégraphes, le Service de Presse et de Publicité et le Comité supérieur de Contrôle.

Cela étant, la comparaison s'établit en faveur de l'exercice 1923, par une diminution des dépenses d'exploitation de : $2,947,414 + 286,285 = 3$ mil-

lions 233,699 francs, alors que le trafic actuel permet d'escompter une augmentation de recettes de 15 millions environ.

* * *

Télégraphes et Téléphones. — Les dépenses d'exploitation sont en diminution de 9,519,444 francs.

Celle-ci est attribuable en ordre principal au fait que les charges financières ont été calculées exactement pour la première fois au budget de 1923.

En outre, il y a lieu de tenir compte :

1° De l'introduction des crédits représentant la part d'intervention de l'administration dans les dépenses de l'administration centrale, du Comité supérieur de contrôle et du Service de presse et de publicité, fr. 515,262 »

2° De l'inscription d'un crédit permettant d'imputer les dépenses restant à liquider fin 1922, sur les fonds de remploi supprimés au présent budget 200,000 »

(Ces dépenses sont compensées par une recette correspondante).

Soit au total 715,262 »
=====

ce qui porte la diminution des dépenses à :

$9,519,444 + 715,262 = 10,234,706$ francs.

D'autre part, une revision des tarifs et le développement du trafic provoqué principalement par l'extension des installations et la remise en service de nombreuses lignes détruites pendant la guerre, permettent d'escompter une augmentation de recettes de 15,750,000 francs.

Le déficit sera ainsi réduit à environ 3 millions de francs, résultat satisfaisant si on le compare à 1922 qui, d'après les prévisions budgétaires, présentait un mali de plus de 30 millions de francs. Celui-ci, il est vrai, doit être ramené à moins de 20 millions de francs, par suite de l'exagération des charges financières portées à ce budget pour 22,986,120 francs alors que, calculées exactement pour 1923, elles ne s'élèvent qu'à 12,392,043 francs.

* * *

EXAMEN DU TABLEAU II. — RECETTES D'EXPLOITATION.

A. *Chemins de fer.* — Les recettes escomptées de 1,124,897,000 francs seront certainement atteintes.

B. *Marine.* — Même observation. — Recettes : 19,528,276 francs.

C. *Postes.* — La Commission pense que l'évaluation est peut être exagérée. En effet, il y aurait une augmentation de recettes de 13 millions de francs environ, ce qui paraît peu probable.

L'administration néanmoins croit ses évaluations exactes. Recettes : 116,490,300 francs.

D. *Télégraphes et téléphones.* — On peut admettre les évaluations d'autant plus que de nouveaux tarifs téléphoniques vont être mis en vigueur dès 1923 et que cette réforme donnera un accroissement de recettes certain de plusieurs millions. Recettes : 80,089,348 francs.

**TABLEAU III. — DÉPENSES ORDINAIRES DE L'ADMINISTRATION
CENTRALE ET DE L'OFFICE DE L'ÉLECTRICITÉ.**

A. *Administration centrale.* — Le total des augmentations prévues est de 265,380 francs dont un poste de 195,000 francs : art. 6. Dépenses incombant au budget pour ordre de 1922 : art. 156. Des diminutions ont été opérées à concurrence de 173,384 francs en sorte que, comparativement à l'exercice 1922, l'augmentation est de 91,996 francs.

B. <i>Office de l'électricité.</i> — Augmentations.	 fr.	989,350	»
Diminutions		1,301,000	»
Résultat en moins	. . . fr.	311,640	»

L'ensemble du tableau III se résume donc à une diminution de 220,000 fr. en chiffres ronds. La dépense totale répartie sur les quatre régies se monte à fr. 26,762,176-50.

*
* *

Le tableau IV comporte les recettes de l'administration centrale et de l'office de l'électricité.

Ces recettes sont égales aux dépenses du tableau III.

Ces deux budgets étant, comme le dit la note préliminaire page 69, des budgets pour ordre.

TABLEAU V. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

Seuls ont été prévus les crédits indispensables à l'exécution des travaux urgents, en y comprenant l'achèvement de la ligne de Schaerbeek-Hal et la construction de celle de Fexhe-Kimkempois.

Comme précédemment, les indemnités de vie chère y figurent pour une somme de fr. 73,149,078-50.

Le tableau ci-après reproduit le montant des crédits extraordinaires pétitionnés pour chaque administration en 1923 et en 1922 :

	1923	1922	
Chemin de fer et électricité	151,085,081 50	141,234,775	»
Marine	2,029,861	6,426,700	»
Postes	18,554,475	17,761,480	»
Télégraphes et téléphones.	122,032,062	78,915,450	»
Total . . . fr.	293,701,479 50	244,338,405	»

En plus pour 1923 : fr. 49,363,074-50.

Comme nous l'avons constaté au début de ce rapport, le déficit probable des quatre régies sera, en 1923, de 50 millions (chiffres ronds). Si à cette somme nous ajoutons l'intérêt des capitaux à emprunter pour couvrir les dépenses extraordinaires, soit 300 millions calculé à 6 p. c., nous arriverons à 68,000,000 de francs de perte réelle sur l'exploitation de nos régies.

C'est une amélioration sérieuse eu égard aux exercices antérieurs, mais ce n'est pas suffisant.

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 nous permettons de lui rappeler notamment nos observations antérieures quant à la réforme des tarifs et nous insistons à nouveau pour connaître l'état des travaux du Comité consultatif.

Nous espérons que l'ère des déficits sera définitivement close avec la fin de l'exercice 1923.

Votre Commission, par 4 voix contre 2, vous propose d'adopter le Budget tel qu'il est présenté.

Nous insérons ci-après, en annexe, les différentes questions posées par votre Commission et les réponses faites par l'honorable Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

Le Rapporteur,

HICGUET.

Le Président,

Baron VAN REYNEGEM DE BUZET.

QUESTIONS POSÉES PAR LA COMMISSION ET RÉPONSES.

QUESTION N° 1.

Lors de l'examen du budget de 1922 la Commission s'est émue de la grande quantité de matériel roulant abandonné sur les voies de garage et un peu partout, en locomotives, voitures et wagons. La situation ne paraît pas sensiblement modifiée.

M. le Ministre voudrait-il nous dire l'état actuel en nombre, en reprenant la réponse qui a été faite l'année dernière?

M. le Ministre voudrait-il dire également quelle mesure il compte prendre au sujet de tout ce matériel. Sera-t-il réfectionné et remis en service ou son usage prochain est-il considéré comme impossible?

La valeur que représentent ces milliers de véhicules de toute sorte est considérable et doit monter à des centaines de millions. Il apparaît qu'une décision doit intervenir à ce sujet et des deux choses, l'une : ou qu'on en tire parti ou qu'on les réalise sous l'une ou l'autre forme ; mais il n'est pas admissible de laisser tomber en pourriture et ferraille ces véhicules d'une si grande valeur.

Cette situation est d'autant plus regrettable que l'industrie privée ne parvient pas à obtenir, à beaucoup près, les véhicules nécessaires à ses expéditions.

RÉPONSE.

1. — *Locomotives.*

Le 1^{er} décembre 1922, nous possédions 5,433 locomotives.

Nous avions à assurer 2,343 services-locomotives pour lesquels il nous fallait :

a) Locomotives utilisées sur la route.	2,343
b) Locomotives à l'entretien et en réparation	1,122
c) Locomotives en réserve.	1,145
	— — — — —
Total	4,610
	=====

Le nombre de locomotives dont l'Administration peut se dessaisir se monte donc à $5,433 - 4,610 = 823$.

Tous nos efforts pour la vente de ce matériel n'ont abouti qu'à la cession de 43 locomotives. Nous sommes en pourparlers pour la vente de 41 machines du type G 3 et l'Administration a décidé la démolition, en 1923, du stock de locomotives qui ne seront plus utilisées. A cet effet, elle a élaboré un programme permettant de régler la composition du parc définitif dans un esprit de standardisation et de déterminer les locomotives qui seront abandonnées, en commençant par les locomotives hors type, usées ou surannées et avant tout par les locomotives hors de service. Nous espérons qu'à la fin de l'exercice prochain toutes les machines en excédent seront vendues ou démolies pour mitrailles.

II. — *Voitures.*

Au 1^{er} novembre 1922, notre effectif pour le service des voyageurs comprenait 11,253 véhicules, y compris le matériel assimilé.

Cet effectif était utilisé de la manière suivante :

a) Matériel nécessaire pour le trafic courant.	6,818 véhicules.
b) Matériel en réserve pour les jours d'affluence	1,179 »
c) Matériel en réparation	2,314 »
d) Attendant leur entrée en réparation :	621 »
e) Matériel en excédent.	321 »
Total	11,253 »

Le matériel en excédent est composé de voitures allemandes à bogies et à portières latérales, qui sont inutilisables sur notre réseau et dont nous négocions la vente en ce moment.

III. — Wagons.

A la date du 1^{er} novembre 1922, notre effectif pour le transport des marchandises comprenait 122,000 véhicules et il nous restait encore à la même date à recevoir d'Allemagne, en exécution de l'article 238 du Traité de Versailles, 12,600 de nos anciens wagons.

L'effectif total atteindra donc lorsque la restitution sera achevée, le nombre de 134,600 véhicules environ. Avant la guerre notre effectif comportait 90,361 wagons seulement.

Pendant la période des forts transports qui s'achève, un parc de 102,000 wagons en bon état a suffi pour satisfaire aux plus fortes demandes de l'industrie privée et du commerce.

En tenant compte des wagons en réparation dans les ateliers et d'une certaine réserve nécessaire pour parer à un accroissement nouveau du trafic, il paraît certain qu'un effectif brut de 112,000 wagons de fort tonnage sera suffisant pour assurer tous les besoins pendant plusieurs années.

Il y aura donc, lorsque les livraisons d'Allemagne seront terminées, un excédent de 22,600 wagons, l'excédent actuel étant de 11,000 unités. C'est ce matériel surabondant qui est garé en mauvais état un peu partout.

Jusqu'en avril 1921, la restitution de notre ancien matériel se trouvant en Allemagne est restée fort douteuse et nous avons été obligés avant cette époque, pour satisfaire aux demandes pressantes de l'industrie, d'acquérir plusieurs lots de wagons qui nous étaient offerts.

C'est donc par suite des circonstances tout à fait exceptionnelles qui ont suivi l'armistice que nous nous trouvons actuellement en possession d'un parc surabondant qui se caractérise par la très grande diversité des types qui le composent.

Ce matériel ne répond pas aux conditions essentielles d'une exploitation rationnelle et économique qui sont en ordre principal l'homogénéité et la forte capacité. De plus, le matériel en excès encombre le réseau et entrave l'exploitation. Nous avons cherché depuis plusieurs mois déjà à vendre les unités de faible capacité, vétustes et disparates, mais tous nos efforts dans ce sens sont restés infructueux.

La seule solution qui nous reste est donc de les démolir ou de les vendre comme mitraille sur roues. Nous arriverons ainsi à nous créer un parc largement suffisant présentant une certaine homogénéité et ne comprenant que des wagons de fort tonnage et de construction plus ou moins moderne. Nous commencerons cet assainissement dès les premiers mois de 1923.

La valeur réalisable du matériel en excédent peut être évaluée à quelques dizaines de millions.

En général, l'industrie privée et le commerce reçoivent tout le matériel nécessaire pour leurs expéditions.

Il y a toujours eu pendant la période des forts transports des moments et des endroits où quelques wagons n'arrivent pas à destination le lendemain du jour où ils ont été demandés, mais on peut dire qu'à ce point de vue la situation a rarement été plus favorable que pendant l'exercice écoulé.

Il y a également des circonstances exceptionnelles dans lesquelles il n'est pas toujours possible de satisfaire à de très fortes demandes passagères, comme celle qui résulte actuellement de la cessation de la grève des déchargeurs de minerais au port d'Anvers.

QUESTION N° 2.

La Commission demande les raisons pour lesquelles les fonctionnaires du cadre administratif ayant un grade identique à celui de leurs collègues du cadre technique (directeurs de service, etc.), ne jouissent pas du même traitement que ces derniers.

RÉPONSE.

Pour parer à l'exode vers l'industrie privée d'éléments expérimentés du cadre des ingénieurs de l'État et aux difficultés de recrutement, le Gouvernement a dû relever les rémunérations attachées aux positions d'ingénieur par l'octroi d'une indemnité technique qui a été accordée à partir du 1^{er} octobre 1919.

En 1920, le Conseil des Ministres a estimé que mieux valait adopter pour le personnel technique un barème spécial correspondant sensiblement à la rémunération effective totale dont il bénéficiait en tenant compte de ce supplément.

QUESTION N° 3.

Comme pour l'exercice 1922, la Commission constate qu'il y a encore, au Secrétariat général, un trop grand nombre de hauts fonctionnaires et de fonctionnaires comparativement au cadre « employés ».

Monsieur le Ministre est prié de dire s'il n'est pas possible d'apporter remède à cette situation.

RÉPONSE.

La situation signalée est le résultat de la fusion du Secrétariat de l'ancien Département de la Marine, des Postes et Télégraphes avec celui du Département des Chemins de fer. Elle se régularisera graduellement par voie d'extinction.

QUESTION N° 4.

A quel poste du budget sont inscrites les dépenses résultant de l'instauration de la Commission de contrôle linguistique ?

RÉPONSE.

Les dépenses résultant de l'instauration de la Commission de contrôle linguistique sont rattachées à l'article 2 littéra e (tableau III) du projet de budget pour 1923.

QUESTION N° 5.

Il est étonnant qu'à l'article 104, page 142, du budget des postes, les charges financières soient estimées à 10,594,077 francs en moins qu'au budget de 1922.

Monsieur le Ministre voudrait-il nous indiquer les raisons de cette diminution ?

RÉPONSE.

La somme de 12,392,043 mentionnée à l'article 104 du projet de budget pour 1923, a été établie d'après les règles en usage à l'administration des chemins de fer pour le calcul des charges financières des capitaux, c'est-à-dire : 1° qu'il a été fait abstraction des dépenses recouvrables en exécution des traités de paix, qui ont été imputées sur les fonds du budget extraordinaire de 1920 et du budget des dépenses recouvrables des années postérieures ; 2° qu'on n'a appliqué que l'intérêt sur les sommes payées ou à payer au personnel à titre d'indemnités pour cherté de vie, sans tenir compte des amortissements ; 3° que pour l'amortissement, il a été pris 0,30 p. c. des capitaux engagés au 31 décembre 1922, plus 3 p. c. des sommes déjà amorties à cette date ; 4° que l'intérêt a été calculé aux taux de : a) 3,13406 p. c. pour les capitaux engagés avant la guerre ; b) 4,864 p. c. pour les capitaux engagés en 1919 ; c) 5,40 p. c. pour les capitaux engagés depuis 1920 (ce dernier taux a toutefois été porté à 6,08 et 6 p. c. pour les dépenses faites respectivement en Angleterre et en Amérique) ; 5° que les capitaux productifs d'intérêts ont été déterminés en ajoutant aux capitaux engagés au 31 décembre 1922 (amortissements déduits) la moitié des dépenses prévues au budget extraordinaire de 1923.

Le chiffre de 22,986,120 représente la quote-part approximative de l'administration des télégraphes et des téléphones dans la somme de 28,797,730 prévue en 1922 (voir renvoi (1) au bas de la page 143 du budget de 1922) pour l'ensemble des charges financières des trois administrations : marine, postes et télégraphes.

QUESTION N° 6.

Des crédits sont prévus au budget extraordinaire pour aménagements aux gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Ouest. Ces travaux sont-ils urgents et seront-ils encore nécessaires dans le cas de l'exécution de la jonction Nord-Midi ou du transfert d'une partie du trafic par les gares de l'Ouest et du Luxembourg.

RÉPONSE.

Les crédits prévus au budget extraordinaire sont destinés, en ce qui concerne Bruxelles-Midi, à l'aménagement de la nouvelle gare aux marchandises de la Petite-Ile, et, en ce qui concerne la gare de Bruxelles-Ouest, à l'établissement de voies supplémentaires en vue de l'augmentation de trafic qu'apportera probablement à cette gare le transfert à la Petite-Ile du service des marchandises de Bruxelles-Midi.

Ces travaux sont urgents et n'ont rien de commun avec l'exécution de la jonction Nord-Midi ou le transfert d'une partie du trafic par les gares de l'Ouest ou du Luxembourg.

QUESTION N^o 7.

Station radiotélégraphique.

M. le Ministre pourrait-il nous dire le prix de l'adjudication et le prix que coûtera l'installation achevée ?

RÉPONSE.

L'entreprise de la fourniture et de l'installation de la station radiotélégraphique de Ruysselede a été adjudagée pour la somme totale de
fr. 14,668,000 »

Pour établir le prix que coûtera l'installation achevée, il convient, d'après les prévisions actuelles, d'ajouter à la dite somme celles indiquées ci-après :

Additions et modifications aux bâtiments	fr. 86,520 »
Prix d'achat du terrain	550,000 »
Câbles d'alimentation	3,000,000 »
Reliements télégraphiques et téléphoniques, travaux divers, imprévus	2,000,000 »

Total approximatif, sauf imprévu	fr. 20,314,520 »
	=====

QUESTION N^o 8.

Pourquoi la section commerciale de l'aéronautique n'est-elle pas rattachée du Ministère de la Marine plutôt qu'au Ministère de la Défense nationale ?

RÉPONSE.

Cette question est du ressort du Département de la Défense nationale.

QUESTION N^o 9.

Monsieur le Ministre pourrait-il nous dire combien d'agents wallons et d'agents flamands ont été nommés dans l'administration depuis 1921 ?

RÉPONSE.

Agents nommés dans l'Administration depuis 1921.

ADMINISTRATIONS	Wallons.	Flamands.
Secrétariat général.	6	6
Chemins de fer	2016	2110
Marine.	1	186
Postes	811 (1)	548 (1)
Télégraphes et téléphones.	358	383
Électricité.	13	18

(1) 127 facteurs bruxellois ne figurent pas dans les chiffres cités ci-dessus.

QUESTION N° 10.

Les recettes effectuées pendant les trois premiers trimestres 1922 donnant une plus-value, pour les régies, de 114 millions pour toute l'année 1922, une plus-value de 152 millions peut donc être escomptée.

Or, le budget prévoit 199,298,324 francs de recettes en plus pour 1923, soit une différence de 47 millions de recettes en plus. Cette augmentation peut-elle être justifiée?

RÉPONSE.

Le tableau ci-après présente les recettes réellement effectuées par le Chemin de fer, la Marine, la Poste et les Télégraphes et Téléphones pendant les trois premiers trimestres 1922. Leur montant accuse une plus-value de 88,278 700 francs au lieu de 114 millions renseignés dans la question posée par la Commission du Sénat :

SERVICES.	RECETTES des trois premiers trimestres 1922.	PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES pour 1922.	RECETTES PROBABLES pour 1922.	Différences entre les prévisions et les résultats de 1922.	
				+	—
1	2	3	4	5	6
Chem. de fer	816,150,000	1,000,000,000	1,088,200,000	88,200,000	—
Marine	13,500,000	17,080,300	18,000,000	919,700	—
Postes	69,620,000	100,000,000	92,826,000	—	7,174,000
Télégraphes et Téléphones	51,250,000	62,000,000	68,333,000	6,333,000	—
Totaux.	950,520,000	1,179,080,300	1,267,359,000	95,452,700	7,174,000
			TOTAL — EN +	88,278,700	

Les renseignements figurant aux pages 148 et 149 du projet de budget de 1923 justifient la différence de 199,298,324 francs, existant entre les *prévisions budgétaires des exercices 1922 et 1923*.

La différence entre les résultats probables de 1922 et les recettes présumées de 1923 s'explique comme suit :

Au Chemin de fer.

Progression du trafic : voyageurs et marchandises . fr.	11,800,000
(Recette évaluée à 1,100,000 francs, chiffre qui sera vraisemblablement atteint en 1922.)	
Produits divers, etc.	165,000
Recettes provenant de la suppression des fonds de rem- ploi : Budget pour ordre	23,332,000
Fr.	35,297,000

A la Marine.

Les recettes d'exploitation sont évaluées pour 1923 à 14,450,000 francs, soit une diminution de 3,550,000 francs

par rapport aux produits probables de 1922. Cette diminution est compensée par les recettes provenant de la vente ou de la cession de vieux matériaux, etc., estimée à 5 millions 78,276 francs. La recette pour 1923 comparée à celle probable (18,000,000) pour 1922 accuse donc une augmentation de fr.

1,528,276

A la Poste.

a) Progression du trafic	fr.	17,274,000
b) Recette provenant du transit international . . .		2,000,000
c) Produits provenant de la vente ou cession de vieux matériaux, etc.		4,390,300
	Fr.	23,664,300

Au Télégraphe.

Progression du trafic et revision des tarifs : . . .	fr.	9,417,000
a) Vente ou cession de vieux matériaux, etc.		1,519,700
b) Part d'intervention de l'Administration des Postes dans les dépenses des services communs		819,648
	Fr.	11,756,348

En résumé :

Les recettes prévues pour 1923 présentent par rapport aux recettes probables de 1922 les augmentations ci-après :

Chemins de fer	fr.	35,297,000
Marine		1,528,276
Postes		23,664,300
Télégraphes.		11,756,348
	Fr.	72,245,924

Pour établir la comparaison avec les prévisions inscrites au budget de 1922, il suffit d'y ajouter la somme de . . fr. 88,278,700 formant la différence entre les colonnes 5 et 6 du tableau ci-dessus.

Fr. 160,524,624

Ajoutons à ce dernier chiffre la part des recettes postales dévolues au fonds communal en 1922. fr. 38,773,700 et nous obtenons la somme inscrite au projet de budget de 1923 199,298,324 comme augmentation des recettes par rapport à celles votées au budget de 1922.