(N° 244)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 AVRIL 1920.

BUDGET GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE 1920 (1)

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

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. PEPIN.

MESSIEURS,

Le Budget de 1920 n'est pas encore un budget normal. La situation continue à être trouble.

Notre chemin de fer fut pour nous avant la guerre l'outil merveilleux qui contribua à notre prospérité nationale. Les moyens de transport sont les premiers facteurs de l'industrie et du commerce d'un peuple. Ce sont nos chemins de fer qui ont permis le développement inouï de la Belgique d'avant-guerre.

Au lendemain de l'armistice, notre administration s'est remise au travail pour réparer au plus tôt cet admirable instrument.

Malgré les critiques, acerbes parfois, qui se sont élevées, nous devons reconnaître que nous avons fait un effort considérable et que nous avons mérité, en bien des endroits, des félicitations.

---

(1) Budget, n° 56.

(2) La Section centrale, présidée par M. BRUNET, était composée de MM. CARTON DE WIART, MECHELYNCK, BERTRAND et TIBBAUT, *vice-présidents*; BOLOGNE, BUYL, CARLIER, DE KERCHOVE D'EXAERDE, DE SELYS-LONGCHAMPS, DE WOUTERS D'OPLINTER, DRÈZE, HALLET, HOUTART, HUYSMANS, PEPIN, PONCELET, PUSSEMIER, SOUDAN, VAN DE VYVERE, VAN LIMBURG STIRUM et WAUWERMANS.

Il est indispensable de rappeler toutes les difficultés qu'il a fallu surmonter pour remettre nos principales lignes en état. Nous manquions de matériaux pour la réparation de nos voies. Les matières premières et la main-d'œuvre faisaient défaut dans nos ateliers. Notre matériel roulant était en grande partie disparu. Notre personnel était dispersé. Tout était désorganisé. Il est bon de dire que, pour arriver au point où nous en sommes, il a fallu travailler et, à ce sujet, qu'on me permette, en présence des résultats tangibles que nous pouvons tous constater, d'accorder à notre Administration et à notre personnel, les modestes éloges du rapporteur du Budget de 1920.

*
* *

Mais à côté de l'effort gigantesque accompli et des résultats obtenus, il faut considérer la situation présente avec beaucoup d'attention. Le pays n'est pas sauvé et l'avenir de nos chemins de fer dépendra de notre prudence, de notre travail, de notre persévérante ténacité et de notre perspicacité.

Nous avons encore un effort considérable à accomplir. Toutes nos voies ne sont pas réparées. Nous manquons de matériel. Les matières premières sont rares et d'un prix excessif. La hausse se manifeste tous les jours et personne n'aurait pu prévoir que telle serait cette situation dix-huit mois après la guerre.

D'autre part, le coût de la vie rend notre population anxieuse. L'opinion publique ne voit pas toujours avec précision les contingences du moment et les récriminations remplacent parfois les raisonnements judicieux des temps normaux.

L'exploitation de nos chemins de fer traverse une crise aiguë au double point de vue du prix de la matière et des difficultés de la main-d'œuvre.

Mais cette crise n'est pas particulière au Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes. Comme le dit M. le Rapporteur du Budget général, « nous subissons les effets d'une crise universelle qui entraîne » partout les mêmes difficultés et provoque les mêmes mesures ».

Cependant, si nous examinons la situation de ces derniers mois, nous voyons qu'il y a une progression de recette. On trouvera dans les notes complémentaires que j'ai fait dresser en comparaison avec la situation de 1919, au moment de la discussion du rapport de mon prédécesseur, M. Imperiali, des faits très encourageants pour les divers services. A mesure que la reconstitution s'opère, les recettes augmentent.

Mais, d'autre part, des dépenses nouvelles s'imposent. Il y a encore des salaires à relever. La progression du prix des matières premières continue.

Voilà pourquoi la question s'impose d'arrêter les mesures propres à mettre de l'ordre dans la maison.

Examen du Budget.

Le projet de Budget des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1920 s'élève à 817,367,113 francs (1), se subdivisant en :

Dépenses ordinaires	fr.	811,982,113	»
Dépenses exceptionnelles		5,385,000	»
TOTAL. . .	fr.	817,367,113	»
Les crédits alloués pour 1919 ont atteint. . . .		454,509,160	»
L'augmentation prévue pour 1920 est donc de .	fr.	362,857,953	»

Cette augmentation se répartit comme suit entre les différents services :

a) DÉPENSES ORDINAIRES.

Administration centrale	fr.	999,550	»
Chemin de fer.		257,920,548	»
Administration des transports par eaux intérieures .		29,145,300	»
Office des services de l'électricité		5,552,800	»
Marine		8,506,500	»
Postes, télégraphes et téléphones		55,076,977	»
Traitements de disponibilité		110,000	»
Pensions		»	
Secours.		100,000	»
Caisse des ouvriers		646,078	»
Accidents du travail		120,200	»
Dépenses diverses et imprévues		35,000	»
TOTAL . . .	fr.	358,212,953	»

b) DÉPENSES EXCEPTIONNELLES.

Dépenses exceptionnelles	fr.	4,645,000	»

(1) Ces chiffres doivent être rectifiés, par suite, notamment, de la majoration des traitements et des salaires, de l'augmentation du prix des charbons, de la reprise de la responsabilité, etc. Un projet d'amendement est en préparation.

Les causes de ces majorations sont les suivantes :

1° Relèvement général des rémunérations du personnel, surtout du personnel ouvrier (voir note spéciale, page 21) ;

2° Renforts nécessités par la réduction des heures de travail et l'organisation du repos hebdomadaire (id.) ;

3° Hausse du prix des matières en général et principalement des combustibles. A titre d'exemple, voici, pour le chemin de fer, et comparativement aux dépenses totales d'exploitation, les prix payés pour les charbons :

En millions.

	1910	1911	1912	1913	1920
Dépenses d'exploitation	200	207	226	246	814
Combustibles . . .	28	31	39	51	207

D'après les évaluations des recettes et des dépenses, il apparaît que le résultat de l'exercice 1920 sera le suivant :

	Déficit.	Boni.
Chemin de fer . . . . fr.	214,410,656	»	»
Marine	17,607,210	»	»
Postes	56,318,080	»	»
Télégraphes et Téléphones .	18,706,897	»	»
Transports par eaux intérieures.	6,725,171	»	»

Les charges financières n'interviennent pas dans ces sommes. Elles s'élèvent approximativement, pour le chemin de fer, à 111,445,000 francs.

Dans l'hypothèse où le Budget du Chemin de fer eût été détaché du Budget général, les résultats d'exploitation se fussent traduits par des malis s'élevant respectivement à 312,028,314 francs pour 1919 et 325,855,656 francs pour 1920.

Les bilans ci-après justifient ces chiffres :

BILANS

Compte approximatif de

DÉPENSES.

Chapitres et articles du Budget.		—
II. — 8,15,19,24,31	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr.	45,902,000
9,16,18*a*,20,23*b*, *c*,*d*,25*a*,*b*,32	Rémunérations des gens de service et salaires des ouvriers	152,447,335
10	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc. . . .	7,100,000
11	Subside aux caisses d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du « Grand Central belge » et de la « Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale ».	265,500
12	Secours exceptionnels aux ouvriers et en cas de décès à leurs familles . .	87,992
13	Conférences des Chemins de fer belges et frais de conférences internationales. Congrès des Chemins de fer	17,000
14	Honoraires des médecins pour visites, etc., n'intéressant pas la Caisse des ouvriers, cours de brancardiers	125,000
17	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	21,534,397
18 *b*, *c*, *d*, *e*.	Outils, ustensiles et objets divers; loyer de locaux, travaux d'entretien, d'amélioration, etc.	—
21	Primes d'économie et de régularité	3,818,626
22	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois .	103,800,000
23*a*	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	46,910,250
25*c*	Camionnage	727,000
26	Primes de régularité	1,548,496
27	Frais d'exploitation	14,619,352
28	Publicité commerciale.	394,000
29	Pertes et avaries	2,055,000
30	Primes allouées aux agents qui constatent de fausses déclarations relatives à des expéditions par charge complète de wagons	10,000
III. — 33 à 36	Office des services de l'Électricité (part du Chemin de fer)	6,818,000
VI. — 59	Traitement des fonctionnaires et agents en disponibilité (part du Chemin de fer).	93,000
IX. — 62	Subside à la caisse des ouvriers (part du Chemin de fer)	5,379,221
X. — 63	Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 (part du Chemin de fer)	311,000
XI. — 64	Dépenses diverses et imprévues (évaluation)	100,000
XII. — 65	Indemnités de vie chère (9 mois) et de résidence (3 mois) allouées au personnel du Chemin de fer.	120,804,645
	Indemnités de vie chère allouées au personnel de l'Office de l'Électricité (part du Chemin de fer)	1,079,000
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés.	3,450,000
		539,397,314
	A déduire pour être reporté au capital (traitements des agents préposés aux constructions nouvelles)	1,143,000
	Reste pour les dépenses présumées d'exploitation . . fr.	**538,254,314**

l'exploitation. — Exercice 1919.

RECETTES.

Recettes du trafic, déduction faite des parts des Compagnies.	Voyageurs et bagages . . . . . fr.	138,664,000	332,057,000
	Marchandises et produits extraordinaires . . .	193,393,000	
Produits divers : location de terrains, bâtiments, etc., encaissée par le Département des Finances pour compte du Chemin de fer (évaluation chiffres de 1913)			800,000
Recettes totales . . . fr			332,857,000
Excédent des dépenses d'exploitation sur les recettes			205,397,314
TOTAL . . . . fr.			538,254,314

Compte approximatif de profits

DÉBIT.

Dépenses approximatives de l'exploitation, y compris les pensions des anciens fonctionnaires et employés . . . . . fr.			538,254,314
CHARGES FINANCIÈRES APPROXIMATIVES :			
Intérêts. . .	de la dette consolidée . . . . . fr.	71,508,000	83,056,000
	des annuités de rachat.	11,548,000	
Amortissement	de la dette consolidée.	18,765,000	23,575,000
	des annuités de rachat.	4,810,000	
Ensemble des dépenses d'exploitation et des charges financières. . . fr.			644,885,314

et pertes. — Exercice 1919.

CRÉDIT.

Recettes approximatives du trafic, déduction faite des parts des compagnies :		
Voyageurs et bagages . . . . . fr.	138,664,000	332,057,000
Marchandises et produits extraordinaires	193,393,000	
Produits divers encaissés par le Ministère des Finances pour location de terrains, de bâtiments, etc.		800,000
Ensemble des recettes. . . . fr		332,857,000
Mali présumé pour l'exercice. . .		312,028,314
TOTAL. . . fr		644,885 314

Bilan approximatif

ACTIF.

I. — *Premier établissement.*		
Ensemble du premier établissement au 31 décembre 1919 . . . . . fr		3,047,338,000
II. — *Recettes.*		
a) Recettes brutes de l'Exploitation, déduction faite des parts des recettes attribuées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes. . . . . fr	332,057,000	332,857,000
b) Produits divers encaissés par l'Administration des domaines pour le compte du Chemin de fer.	800,000	
III. *Approvisionnements en dépôts.*		Pour mémoire.
TOTAL DE L'ACTIF. . fr.		3,380,195,000
Pour balance :		
Solde passif fin 1919 . . . . . fr.		312,028,314
ENSEMBLE. . . fr:		3,692,223,314

de l'exercice 1919.

PASSIF.

I. — *Capital.*			
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :			
a) De la dette consolidée	jusqu'en 1914 . . . . . fr. 364,773,000		
	en 1919 18,765,000	383,538,000	
b) Des capitaux correspondant à des rentes ou des annuités . . .	jusqu'en 1914 79,442,000		
	en 1919 4,810,000	84,252,000	
	ENSEMBLE. . . fr.	467,790,000	
Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.)		12,700,000	480.490,000
Reste à amortir :			
a) De la dette consolidée		2,250,448,000	
b) Des capitaux correspondant à des rentes ou annuités		316,403,000	2,566,848,000
Montant du capital du premier établissement . . . fr.			3,047,338,000
II. — *Charges financières du capital.*			
Intérêts	de la dette consolidée . . . . fr. 71,508,000		
	des annuités de rachat 11,548,000	83,056,000	
Amortissements	de la dette consolidée 18,765,000		106,631,000
	des annuités de rachat 4,810,000	23,575,000	
III. — *Dépenses.*			
Dépenses d'exploitation . . . . . fr.		534,804,314	
Pensions à des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le Budget de la Dette publique		3,450,000	538,254,314
IV. — *Approvisionnements en dépôts*			Pour mémoire.
TOTAL DU PASSIF . . fr.			3,692,223,314

Compte estimatif

DÉPENSES.

Chapitres et articles du Budget.		
II. — 12 19, 24, 30, 36	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . fr.	106,691,000
13, 20, 22, 25, 29, 31 *a*, *b*, *c*, 37	Rémunération des gens de services et salaires des ouvriers	350,018,886
14	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc. . .	7,624,700
15	Subside aux caisses d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du « Grand Central belge » et de la « Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale »	265 500
16	Secours exceptionnels aux ouvriers, et en cas de décès, à leurs familles .	175,000
17	Conférences des Chemins de fer belges et frais de conférences internationales, Congrès des Chemins de fer	23,000
18	Honoraires des médecins pour visites, etc., n'intéressant pas la Caisse des ouvriers, cours de brancardiers	125,000
21	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.	18,500,000
23	Outils, ustensils et objets divers, loyers de locaux, travaux d'entretien, d'amélioration, etc.	20,000,000
26	Primes d'économie et de régularité	5,826,451
27	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.	207,350 000
28	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	47,000,000
31	Camionnage et manœuvres par chevaux	1,200,000
32	Primes de régularité	1,750,000
33	Frais d'exploitation	12 300,000
34	Frais et avaries	11,800,000
35	Primes allouées aux agents qui constatent de fausses déclarations relatives à des expéditions par charge complète de wagons	10,000
IV. — 57 à 60	Offices des services de l'Électricité (part du Chemin de fer)	13,957,750
VII. — 85	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité (part du Chemin de fer)	186,000
X. — 88	Subside à la Caisse des ouvriers (part du Chemin de fer)	6,547,369
XI. — 89	Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1913 (part du Chemin de fer)	1.710,000
XII. — 90	Dépenses diverses et imprévues (évaluation)	100,000
	Ensemble . . . . . fr.	813,160,656
	A déduire pour être reporté au capital (traitements des agents préposés au constructions nouvelles)	1,600,000
	Pour les dépenses de 1920 . . . . . fr.	811,560,656
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés.	3,650,000
	Ensemble des dépenses . . . . . fr.	815,210,656

d'exploitation. — Exercice 1920.

RECETTES.

Produits de l'exploitation (évaluation) :		
Voyageurs et bagages . . . . . fr.	235,000,000	600,000,000
Marchandises et produits extraordinaires	365,000,000	
Produits divers (évaluation, chiffre de 1913) :		
Location de terrain, de bâtiments, etc., encaissée par le Département des Finances pour compte du Chemin de fer		800.000
Ensemble des recettes fr		600,800,000
Excédent des dépenses d'exploitation sur les recettes		214,410,656
TOTAL		815,210,656

Compte estimatif de profits

DÉBIT.

Dépenses d'exploitation, y compris les pensions à des anciens fonctionnaires et employés . fr			815,240,656
CHARGES FINANCIÈRES APPROXIMATIVES :			
Intérêts .	de la dette consolidée . . . . . fr	75,696,600	87,072,000
	des annuités de rachat	11,375,400	
Amortissement .	de la dette consolidée	19,389,465	24,373,000
	des annuités de rachat	4,983,535	
Ensemble des dépenses d'exploitation et des charges financières . . fr			926,655,656

et pertes. — Exercice 1920.

CRÉDIT.

Recettes du trafic, déduction faite des parts des Compagnies :		
Voyageurs et bagages . . . . . fr.	235,000,000	600,000,000
Marchandises et produits extraordinaires	365,000,000	
Produits divers encaissés par l'Administration des domaines pour le compte du Chemin de fer . .		800,000
Ensemble des recettes		600,800,000
Mali présumé de l'exercice		325,855,656
TOTAL. . . . fr.		926,655,656

Bilan estimatif

ACTIF.

I. — *Premier établissement.*		
Ensemble du premier établissement au 31 décembre 1920 . . . . . fr.		3,212,338,000
II. — *Recettes.*		
Recettes brutes de l'exploitation, déduction faite des parts des recettes attribuées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes . . . . . fr.	600,000,000	600,800,000
Produits divers encaissés par l'Administration des domaines pour le compte du Chemin de fer	800,000	
III. — *Approvisionnements en dépôts*		Pour mémoire.
TOTAL DE L'ACTIF . . . fr.		3,813,138,000
Pour balance :		
Solde passif fin 1920.		325,855,656
ENSEMBLE . . . fr.		4,138,993,656

de l'exercice 1920.

PASSIF.

I. — *Capital.*			
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :			
a) de la dette consolidée.	jusqu'en 1919 . . . . . fr. 383,538,000		
	en 1920. 19,389,000	402,927,000	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou des annuités.	jusqu'en 1919. 84,252,000		
	en 1920. 4,983,000	89,235,000	
	ENSEMBLE . . . fr.	492,162,000	
Amortissements indirects (aliénation d'immeubles, etc.)		12,700,000	504,862,000
Reste à amortir :			
a) de la dette consolidée . . . . . fr.		2,396,056,000	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités		311,420,000	2,707,476,000
Montant du capital de premier établissement . . . fr.			3,212,338,000
II. — *Charges financières du capital.*			
Intérêts . . .	de la dette consolidée . . . . . fr. 75,696,600		
	des annuités de rachat. 11,375,400	87,072,000	
Amortissements .	de la dette consolidée 19,389,465		
	des annuités de rachat 4,983,535	24,373,000	111,445,000
III. — *Dépenses.*			
Dépenses d'exploitation		811,560,656	
Pensions à des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le Budget de la Dette publique		3,650,000	815,210,656
IV. — *Approvisionnements en dépôts*			Pour mémoire.
TOTAL DU PASSIF . . . fr.			4,138,993,656

Exploitation postale.

Les résultats de l'exploitation postale se trouvent faussés par le prélèvement de 41 °/₀ effectué au profit du fonds communal.

Le montant des prévisions concernant les recettes postales, porté au Budget des Voies et Moyens de l'exercice en cours, s'élève à fr. 38,876,920 »

Ce chiffre s'obtient en défalquant des recettes brutes (63,800,000 francs), 41 °/₀ (24,923,080 francs) de certains produits postaux attribués au fonds communal.

Les prévisions des dépenses ordinaires s'élèvent à. . 95,195,000 »
laquelle somme devient, si l'on tient compte des charges financières . . . . . 99,374,806 »

Le résultat de l'exploitation se chiffrera donc par un déficit d'environ . . . . . fr. 60,497,886 »

malgré le relèvement des tarifs et par suite de l'application des nouveaux barèmes des traitements, salaires, indemnités, etc.

Ce déficit dépassera donc de beaucoup le montant de la retenue au profit du fonds communal.

En présence des déficits successifs accusés par les Budgets antérieurs, il est permis de se demander si le maintien de cette retenue est toujours justifié. Il est indéniable, en tout cas, que les conditions de ce prélèvement vicient profondément la comptabilité du budget postal. C'est pourquoi l'Administration des Postes s'est adressée au Département des Finances pour le prier de vouloir bien examiner, de concert avec le Ministère de l'Intérieur, la possibilité de reviser les lois du 18 juillet 1860 et du 20 décembre 1862, relatives à l'attribution au fonds communal d'une partie des recettes postales. Elle fit valoir notamment que, dans l'esprit des législateurs de l'époque, le fonds communal ne devait recevoir que le produit *net* du service des postes, et que c'était en vue d'éviter des discussions au sujet de la fixation des dépenses à défalquer, chaque année, du montant des recettes brutes, qu'il fut jugé préférable de déterminer la somme à verser au fonds communal d'après un tantième fixe de ces recettes. Elle invoqua également la situation financière défavorable de la poste qui, déjà manifeste avant la guerre, ne faisait que s'aggraver considérablement depuis; que, dans de telles conditions, on supputait théoriquement des ressources qui, en fait, n'existaient pas et qu'en tout état de cause, c'est toujours le Trésor qui doit intervenir, que ce soit pour parer à l'insuffisance des produits de la poste ou autrement.

Le Département des Finances, sans contester la réalité des faits avancés, après avoir rappelé l'origine de l'intervention du produit des postes dans la constitution du fonds communal, fit remarquer que le législateur a voulu procurer aux communes des ressources nettement déterminées, et que la

Section centrale insista même sur la nécessité de réserver ces revenus au fonds communal, en disant qu'il importe d'assurer à cette institution l'augmentation presque certaine du produit postal, *si progressif de sa nature.*

Tablant sur les produits de 1913, ce Département fit observer, en outre, qu'avant d'enlever cette ressource aux communes, il y aurait lieu d'attribuer à ces dernières des revenus *au moins équivalents*, non seulement au point de vue du chiffre de 1913, mais sous le rapport de la progression annuelle du produit des postes. Toute autre solution donnerait lieu, de la part des communes, à des protestations fondées, car il ne suffirait pas, le cas échéant, de remplacer une branche de revenus par une autre, sous prétexte que la loi du 29 septembre 1906, modifiée par celle du 30 décembre 1913, assure aux communes un minimum de revenus et que, dès lors, la provenance des fonds importe peu.

On objectait ensuite que les charges, provoquées par la situation actuelle, pèsent lourdement sur tous les Budgets; mais que, d'autre part, toutes les recettes effectuées par la poste ne sont pas passibles de la retenue de 41 % au profit du fonds communal, et l'on faisait état du relèvement des tarifs postaux pour conclure qu'il y a lieu d'attendre les résultats de la nouvelle mesure avant de s'engager dans la voie des réformes et que, en fin de compte, l'affaire se résume à une simple question de Budget de Département sans influence sur le Budget général du Trésor.

Comme l'a fait remarquer le Département des Finances, il est exact que, si l'Administration des Postes n'abandonnait plus au fonds communal 41 % de ses recettes *brutes*, il faudrait prélever une somme équivalente sur le Budget général du Trésor, de sorte que la question ne revêt qu'une importance accessoire au point de vue des revenus de l'État.

Mais il n'en est pas moins étrange de faire supporter par l'Administration des Postes un décaissement de *25 millions*, alors que le déficit de l'exploitation postale s'élèvera à plus de *60 millions* pour l'année en cours, compte tenu de ce décaissement!

Il semble que l'argument invoqué à l'origine, à savoir que le fonds communal doit pouvoir bénéficier de l'augmentation presque certaine du produit postal, *si progressif de sa nature,* ne puisse plus prévaloir aujourd'hui, puisque la progression s'accuse bien plus dans les dépenses que dans les recettes, au point de déterminer un mali redoutable.

Dans l'intérêt de la clarté budgétaire et pour permettre d'établir les tarifs postaux en concordance avec les résultats de l'exploitation, la Poste devrait être débarrassée de toutes les prestations étrangères à son service : fonds communal, franchises de port, etc.

Déficit probable de 1920.

En résumé, le déficit total des régies peut être évalué « grosso modo » à 426 millions.

Que faire ?

Cette situation n'est pas particulière à la Belgique.

Elle est une conséquence inéluctable de la guerre.

Le trafic progresse dans des conditions qui justifient de sérieux espoirs, mais il faut attendre que le réseau soit rétabli en voies et en matériel dans sa situation d'avant-guerre et que l'activité en général soit redevenue ce qu'elle était jadis.

Et alors?

Peut-on escompter un état d'équilibre entre les recettes et les dépenses? C'est peu probable.

Le coefficient de majoration des dépenses restera vraisemblablement supérieur au coefficient de majoration des recettes.

Il faut entrevoir de grandes réformes ! Quoi ?

Réorganisation des Administrations ?

Industrialisation des services publics ?

Régie autonome ? Électrification du réseau ?

Quoi qu'il en soit, il faut aboutir manifestement :

a) A comprimer les dépenses;

b) A améliorer les recettes.

Comment améliorer les recettes?

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

Il faut rechercher des perceptions plus souples et plus ingénieuses.

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

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

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

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

1° *Relèvement des traitements et salaires au 1er janvier 1920.*

2° *Journée de 8 heures. Repos hebdomadaire.*

MAJORATION DES DÉPENSES.

1° La tableau ci-dessous dégage la dépense nouvelle qui résulte du relèvement général, au 1er janvier 1920, des taux de traitements et de salaires proprement dits, en ce qui concerne les effectifs de personnel considéré :

Catégories d'agents.	Effectifs.	Barèmes d'avant-guerre.	Barèmes. au 1er janvier 1920.	Augmentations.
Fonctionnaires et employés :				
A 5,000 francs et au-dessous avant-guerre . . .	20,229	47,561,450	116,071,150	68,509,700, soit 144 °/₀
De plus de 5,000 à 7,500 francs avant-guerre . . .	864	5,225,500	9,537,900	4,312,400, soit 83 °/₀
De plus de 7,500 à 15,000 francs avant-guerre (rangs de directeurs de service et au-dessus	137	1,328,900	2,069,600	740,700, soit 55 °/₀
TOTAUX. . .	21,230	54,115,850	127,678,650	73,562,800, soit 135 °/₀
Ouvriers :				
A taux de salaire journalier	71,453	79,179,826	263,543,418	184,363,592 ou 232 °/₀
A taux de salaire annuel.	15,127	27,439,440	71,744,950	44,305,510 ou 161 °/₀
	86,580	106,619,266	335,288,368	228,669,102 ou 214 °/₀

En moyenne, les traitements des fonctionnaires et emptoyés ont donc été plus que doublés au 1er janvier 1920, et les salaires des ouvriers plus que triplés. Dans l'un et l'autre cas, l'augmentation est dégressive, c'est-à-dire qu'elle est proportionnellement beaucoup plus forte pour les agents inférieurs que pour les agents de grades élevés : pour les ouvriers à salaire journalier, par exemple, elle est de 232 °/₀ en moyenne; pour les fonctionnaires inférieurs et les employés, de 144 °/₀, et pour les fonctionnaires supérieurs, seulement de 55 °/₀.

Cette statistique ne comprend pas :

a) Les facteurs des postes (7,500 agents environ), dont le nouveau barème n'est pas tout à fait fixé, mais dont on peut, dès à présent, évaluer l'augmentation de dépense qu'il occasionnera à plus de 21,000,000 de francs;

b) le personnel des transports par mer et par eaux intérieures; *c*) les agents provisoires intermittents, au nombre de plus de 10,000 au 31 décembre 1919. Elle n'indique pas, d'autre part, l'accroissement des dépenses dû au relèvement des taux des indemnités et primes diverses attribuées au personnel. Mais si l'on comblait ces lacunes, les proportions des augmentations ci-dessus indiquées n'en seraient guère affectées.

2° Une cause qui influence aussi d'une façon notable l'accroissement des dépenses budgétaires du Département des Chemins de fer, etc., c'est la réalisation de la journée de 8 heures et du repos hebdomadaire. Ainsi, par exemple, pour la seule Administration des chemins de fer, cette double réforme engagera pour l'année 1920 une dépense totale de plus de 59,000,000 de francs, dont il reste environ 19,800,000 francs à pétitionner comme crédit supplémentaire au Budget de cette année.

3° Enfin, il convient de signaler spécialement, parmi les améliorations de situation accordées au personnel du Département, deux innovations : l'indemnité familiale et l'indemnité de résidence. Celle-ci, à elle seule, nécessitera pour 1920 une dépense d'environ 23,600,000 francs.

Réponses aux questions posées par les Sections et la Section centrale du Budget.

Question I.

Est-il possible de détacher le Budget des Chemins de fer du Budget général?

Serait-il nécessaire de créer, à cet effet, un fonds spécial? Quelle serait la valeur de ce fonds?

Réponse.

Il est possible de détacher le Budget des Chemins de fer du Budget général.

Dans ce cas, il serait nécessaire de créer un fonds spécial régulateur qui serait alimenté par les excédents de recettes éventuels et sur lequel seraient imputées les insuffisances.

Pour les exercices 1919 et 1920, le fonds spécial eût dû s'élever respectivement à 312,028,314 francs et à 325,855,656 francs pour couvrir les malis d'exploitation du railway.

Question II.

Est-il encore question du rachat du chemin de fer Malines-Terneuzen?

Réponse.

Je me réfère aux déclarations que j'ai faites au sujet de cette affaire, dans la séance du 26 février 1920 de la Chambre des Représentants (voir, notamment, pages 414 et 415 des *Annales parlementaires*).

* * *

J'ai relu aux *Annales* la réponse que l'honorable Ministre à faite à plusieurs de nos collègues, au sujet du rachat par l'État de cette ligne. En principe, le Ministre s'est déclaré favorable. Mais la Compagnie réclame une somme très importante pour dommage de guerre. Le tribunal spécial de guerre devra se prononcer.

Pour le surplus, je me permets de reproduire ci-après la réponse qu'à faite M. le Ministre des Chemins de fer à la séance du 26 février 1920 :

« Messieurs, l'honorable M. Raemdonck, en recommandant, après » ses collègues MM. Heyman et Van Hoeylandt, la reprise de la ligne » Malines-Terneuzen, est entré dans des considérations d'ordre général sur

» l'exploitation par des Compagnies privées et sur l'exploitation par l'État.
» Mon honoré collègue m'excusera de ne pas entrer aujourd'hui dans des
» détails à ce sujet; nous aurons, en effet, bientôt l'occasion de discuter ici
» cette question à fond, puisque le Gouvernement reste fidèle à l'idée de
» confier l'exploitation des chemins de fer à une régie d'État. L'étude du
» problème pourra alors être reprise.

» Je me borne à répéter à l'honorable M. Raemdonck ce que je viens
» de dire à MM. Heyman et Van Hoeylandt : *En principe, le Gouvernement*
» *est disposé à reprendre la ligne Malines-Terneuzen.* Les circonstances
» sont à certains égards favorables à cette reprise. D'abord l'État sera
» redevable à la Compagnie d'une somme très importante pour dommages
» de guerre. La Compagnie réclame entre 25 et 30 millions; je fais natu-
» rellement toutes mes réserves quant à ce chiffre, c'est d'ailleurs au tribu-
» nal des dommages de guerre de l'apprécier; mais une chose absolument
» certaine, c'est que nous devrons à cette Compagnie une indemnité consi-
» dérable, ce qui facilitera naturellement les opérations financières que
» suppose une reprise.

» D'autre part, il ne faut pas se le dissimuler non plus, les circonstances
» défavorables dans lesquelles la ligne est exploitée et qui, si je suis bien
» informé, pourraient bien avoir une portée permanente, auront aussi ce
» résultat que le prix à payer en toute équité serait moins élevé qu'il ne
» l'eût été dans les conditions d'exploitation d'avant-guerre. Il est certains
» trafics dont la Compagnie jouissait précédemment et dont elle pourrait
» être privée à raison des circonstances nouvelles.

» La reprise se heurte toutefois à deux difficultés. Tout d'abord, il s'agit
» d'une ligne internationale; pas plus que nous, la Compagnie ne peut
» adhérer à reprendre la partie qui s'exploite sur le territoire belge sans se
» préoccuper de ce qui arrivera sur le territoire néerlandais. Sans doute,
» les questions sont distinctes; théoriquement, chaque gouvernement est
» maître sur son territoire; il appartient au gouvernement hollandais seul
» de décider s'il reprend ou non la partie établie sur son territoire. Nous
» pouvons, de notre côté, indépendamment de toute décision du gouverne-
» ment hollandais, nous entendre avec la Compagnie pour reprendre la
» partie belge de la ligne. Si la concession prévoyait une clause de rachat,
» nous pourrions même reprendre cette partie sans nous occuper des vues
» de la Compagnie sur la partie hollandaise de la concession, mais, chose
» très rare en matière de concessions, cette clause n'est pas prévue, de
» sorte qu'une entente à l'amiable peut seule être envisagée. La concession
» a encore une durée de quarante ans; 44 kilomètres sont exploités sur le
» territoire belge, 23 sur le territoire hollandais.

» Nous n'avons donc pas, vis-à-vis de cette Compagnie, le droit de
» rachat que nous avons à l'égard des autres concessionnaires. C'est ainsi
» que, d'accord avec mes collègues du Gouvernement, je viens de décider
» la reprise d'une série de lignes Braine-le-Comte-Tournai-Jurbise qui sont
» exploitées par l'État, mais dont les recettes appartiennent, d'après un

» pourcentage déterminé par le contrat de concession, aux Sociétés conces-
» sionnaires. Le doublement des tarifs avait pour résultat de faire bénéficier
» les concessionnaires de l'augmentation correspondante, alors qu'elles
» n'ont aucune partition aux charges nouvelles résultant de l'augmentation
» des salaires et des autres conditions d'exploitation. Cette situation était
» absolument intolérable. Aussi, la veille du jour où les tarifs ont été dou-
» blés, ai-je notifié à ces Sociétés l'intention de racheter les lignes. »

Question III.

Est-il exact que beaucoup de matériel est encore employé en France? Une partie est revenue, mais il en reste encore autant.

Combien de locomotives a-t-on construites depuis l'armistice?

Quel programme a-t-on arrêté à ce point de vue.

Réponse.

1° Il ne reste en France qu'une locomotive et 400 wagons dispersés sur les divers réseaux français.

2° Aucune locomotive n'a été construite depuis l'armistice.

3° Indépendamment des 234 locomotives achetées à l'armée anglaise et dont 117 ont été fournies, il a été commandé en Belgique, en Angleterre et en Amérique, 450 locomotives. De plus, 43 machines, type 23, commandées en 1914, en Belgique, sont en voie d'achèvement.

Aux termes des contrats passés avec les autorités britanniques, celles-ci doivent nous fournir 12,058 wagons et 3,018 véhicules provenant des prises de guerre anglaises.

A la date du 7 avril, nous avions reçu 7,084 wagons et 1,366 véhicules provenant des prises de guerre anglaises.

Question IV.

D'après les évaluations de recettes et de dépenses, on doit s'attendre à un déficit important.

Peut-on évaluer ce déficit et comment s'explique-t-il, étant donnée l'augmentation des tarifs?

Réponse.

CHEMIN DE FER.

L'excédent des dépenses sur les recettes d'exploitation est évalué actuellement à 214,410,656 francs, somme à laquelle on doit ajouter les charges financières des capitaux s'élevant approximativement à 111,445,000 francs.

Les principales causes du déficit sont le relèvement général des rémunérations du personnel, les renforts d'effectifs nécessités par la réduction des heures de travail et l'organisation du repos hebdomadaire, la hausse du prix des matières en général et principalement des combustibles.

Marine.

L'excédent des dépenses sur les recettes, pour les différents services ressortissant à l'Administration de la Marine, peut être évalué très approximativement à 17,607,210 francs pour l'exercice 1920.

La plupart de ces services sont des services d'ordre public qui n'opèrent qu'accidentellement des recettes relativement peu importantes et les relèvements des tarifs de transport n'ont aucune influence sur l'augmentation générale de dépenses à laquelle ils ne peuvent échapper.

En ce qui concerne les deux services de transport de la Marine (Paquebots Ostende-Douvres et Passage d'eau Anvers-Tête-de-Flandre), le déficit est respectivement évalué à 1,940,000 et à 328,000 francs environ.

Déjà avant la guerre, les comptes relatifs à ces deux services se clôturaient chaque année par un mali et, quoique les taxes aient été portées récemment à des taux correspondant à peu près à trois fois celles de 1914, il est à peu près certain que l'on continuera à enregistrer annuellement des déficits. En effet, les dépenses d'exploitation, notamment pour le service des malles, sont actuellement 3.7 fois plus élevées qu'en 1914, alors que les prix de transport sont seulement triplés.

Il est à remarquer que les augmentations de tarifs ne sont généralement décrétées qu'après une période plus ou moins longue d'exploitation déficitaire, qu'à peine mises en vigueur, on constate qu'elles ne sont plus en concordance avec les dépenses dont l'importance ne cesse de progresser et qu'ainsi les évaluations de charges restent constamment inférieures à la réalité.

Parmi les services d'ordre public qui tout en procurant des recettes au Trésor ne peuvent être considérés comme des services d'exploitation proprement dite, il faut mentionner spécialement le service du pilotage. Il intervient pour 9,218,128 francs dans le déficit de 17,000,000 de francs dont il est question ci-contre. Les dépenses sont évaluées pour l'exercice en cours à 12,693,128 francs, alors qu'on ne peut escompter qu'une recette de 3,475,000 francs constituée par les droits de pilotage.

Avant la guerre, les recettes du pilotage dépassaient les dépenses. Le personnel-pilote était payé alors au moyen d'un tantième prélevé sur les droits perçus. Le surplus était acquis au Trésor, couvrait celui-ci des autres dépenses de toute nature qu'il supportait du chef du fonctionnement de ce service.

A présent, le personnel précité touche des rémunérations qui dépassent sensiblement les recettes. C'est à cette circonstance de même qu'à la substi-

tution de bateaux-pilotes à vapeur aux bateaux-pilotes à voiles, antérieurement en usage, qu'il faut attribuer en grande partie la situation déficitaire actuelle.

Postes.

Les prévisions budgétaires pour 1920 s'élèvent :

En recette, à.	fr. 38,876,920	»
En dépense, à	95,195,000	»
Déficit . . .	56,318,080	»

Celui-ci s'explique par le fait que :

1° La poste doit abandonner 41 % de certaines de ses recettes au fonds communal (24,923,080 francs);

2° L'activité postale n'a pas encore repris toute son ampleur, notamment avec la plupart des pays qui ont été impliqués dans la guerre;

3° Le relèvement des tarifs postaux n'est pas en harmonie avec l'accroissement des dépenses par suite de l'application des nouveaux barèmes des traitements, salaires, indemnités, etc.

Télégraphes et Téléphones.

Le solde en perte pour l'exercice 1920 peut être évalué à environ 18,700,000 francs. Dans cette estimation, il a été tenu compte, outre des dépenses à liquider sur le Budget ordinaire :

1° De l'intérêt et de l'amortissement du capital de premier établissement;

2° Des pensions à servir aux anciens fonctionnaires et agents de l'administration ;

3° Des prestations réciproques entre l'Administration des chemins de fer de l'État et l'Administration des télégraphes et des téléphones.

Le déficit s'explique, en ordre principal, par le fait que l'augmentation des tarifs n'est pas en rapport avec la majoration des dépenses résultant de la hausse des rémunérations du personnel de l'Administration ainsi que du coût du matériel et de la main-d'œuvre de l'industrie privée.

D'autre part, nous traversons, en ce moment, une période de transition, absolument anormale, qui affecte dans un sens défavorable la productivité de l'exploitation, particulièrement en ce qui concerne le service téléphonique.

C'est ainsi que, à raison notamment des difficultés que l'Administration éprouve à se procurer le matériel nécessaire, les travaux de la reconstitution des réseaux n'avancent pas avec toute la célérité désirable : non seulement les lignes interurbaines et internationales, à cause de leur défectuosité, ne

fournissent qu'une partie de leur rendement normal, mais quantité de raccordements, représentant une recette considérable, attendent leur tour de rétablissement.

Quelques chiffres étayeront les considérations ci-dessus. Alors que l'augmentation des tarifs, fixée lorsqu'on ne s'attendait pas à une hausse constante et progressive des matières premières et de la main-d'œuvre, n'a atteint que 100 % au maximum, le matériel téléphonique et télégraphique en général a subi une hausse moyenne de 250 à 350 % sur les prix de 1914. Une hausse plus considérable encore atteint certaines matières de consommation, tel le papier pour lequel cette hausse est de 500 %.

Le fil de bronze qui coûtait (en moyenne) fr. 2.30 le kilo en 1914, a été acquis à fr. 3.98 et fr. 4.60 le kilo en 1919. Or, récemment, un marché de fil de bronze a été conclu sur la base de fr. 8.98 le kilo (fr. 9.95 le kilo pour le fil de 1 mm 6 de diamètre à 30 % de conductibilité qui se payait fr. 2.59 en 1914). En ce qui concerne les supports en bois, les prix sont quadruplés pour les poteaux de petite et moyenne dimensions et triples pour les poteaux de plus forte dimension.

La hausse qui affecte le coût du matériel en général s'accentue continuellement.

De ce que l'augmentation du coût des matières premières est uniformément supérieur à 100 %, on ne peut induire à priori que le relèvement de 100 % du tarif des communications soit insuffisant. Il l'est peut-être momentanément, mais rien ne dit que la situation ne s'améliorera pas dans un avenir prochain. Si, contre nos espérances, aucun changement ne se produisait dans la situation économique et spécialement dans la question du change, nous serions nécessairement amenés à envisager un nouveau relèvement de nos taxes.

A cet égard, il convient de remarquer que les abonnements au téléphone sont souscrits pour un an au minimum et ne se prêtent pas à des modifications fréquentes de prix. D'autre part, lorsque, après l'armistice, le Gouvernement a repris possession de ce qui restait du réseau d'avant la guerre, il a envisagé avec le plus grand intérêt la nécessité de ne pas entraver la restauration du pays et le rétablissement des relations par un tarif trop élevé.

Le tarif actuel, en vigueur depuis novembre 1918, sera revisé incessamment.

L'Administration cherche, en dépit des difficultés créées par l'instabilité excessive du marché, une formule qui sauvegarde les intérêts légitimes de son exploitation sans nuire au développement du trafic, tout en satisfaisant aux desiderata du public.

Il est à noter que le relèvement des tarifs télégraphiques n'est pas général ; il ne vise, à vrai dire, que le régime intérieur.

En service télégraphique international, les tarifs n'ont été modifiés qu'avec l'Allemagne (taxe portée de 12 ½ à 15 centimes par mot). Depuis le 1er février, les télégrammes pour l'étranger déposés en Belgique sont soumis, il est vrai, à une surtaxe de 50 %, mais elle est destinée uniquement à

couvrir le Trésor des pertes de change ; il ne s'agit donc pas, à proprement parler, d'une augmentation de tarif.

La même mesure s'applique aux communications téléphoniques internationales.

Le relèvement des taxes télégraphiques internationales est décidé en principe par l'Administration belge, mais les tarifs ne peuvent être modifiés qu'ensuite d'une décision de la Conférence de l'Union télégraphique internationale ; la date de cette Conférence n'est pas encore fixée et, dans l'entretemps, l'office belge a dénoncé les conventions spéciales conclues avec les pays limitrophes, conventions qui ont pour but essentiel l'application de taxes inférieures aux taux prévus par le règlement de service international. Des négociations sont en cours pour rétablir ces taux jusqu'à la prochaine Conférence ; les négociations viennent d'aboutir avec les Pays-Bas.

Le déficit important, en perspective pour l'exercice 1920, montre que les augmentations de tarif réalisées ne suffisent pas et de loin pour couvrir les dépenses considérables qu'entraînent l'exploitation et, bien que les prévisions de recettes soient des plus optimistes, on ne doit pas espérer une amélioration sérieuse tant que la situation économique ne se modifiera pas sensiblement. Si, contre toute attente, le prix de toutes choses venait encore à augmenter, il faudrait bien envisager, aussi bien en matière télégraphique que téléphonique, de nouveaux relèvements de tarifs si l'on considère qu'en principe, les dépenses afférentes à l'exploitation des télégraphes et des téléphones doivent être supportées par ceux qui usent de ces services.

Transports par eaux intérieures.

Le montant des dépenses ordinaires, prévues au Budget pour l'année 1920, s'élève à . . . . . fr.	29,145,300	»
Les recettes pour cette même période ont été évaluées à .	29,660,000	»
Soit un boni de . . . fr.	514,700	»

Mais, si l'on tient compte des charges financières qui peuvent être évaluées à 7,239,000 francs environ, ce boni se traduit en réalité par un mali de 6,725,000 francs environ qui pourrait se modifier selon les interruptions du trafic dues aux crues, aux grèves et à l'instabilité des prix des matières et de la main-d'œuvre.

Question V.

Quel était le coefficient d'exploitation en 1912 et 1913 et, d'après les prévisions, quel sera-t-il en 1919 et 1920?

Réponse.

Les coefficients d'exploitation des différentes administrations sont les suivants :

	1912	1913	1919	1920
	%	%	%	%
Chemins de fer	69	72.80	162	135
Transports par eaux intérieures .	»	»	»	121
Marine. Ligne Ostende-Douvres.	194	174	133	132
Marine. Anvers-Tête-de-Flandre.	141	126	266	182
Postes . . . . . (abstraction faite du fonds communal).	55.38	57.14	170.08	149.13
Télégraphes et Téléphones . . .	73.60	75.46	228.62	140.67

Question VI.

Quelle était la valeur du railway avant la guerre ; quelle est cette valeur actuellement? A combien s'élèvent les dégâts occasionnés par la guerre et à combien estime-t-on le coût des réparations qu'ils entraîneront?

Réponse.

La valeur du railway, équipement compris, était avant la guerre de 3,020,269,236 francs.

*
* *

Pour déterminer sa valeur actuelle, il faudrait procéder à l'expertise des installations et du matériel, travail qui prendrait un temps considérable et pour lequel l'Administration ne dispose pas du personnel nécessaire.

*
* *

Les dégâts occasionnés par la guerre, y compris le matériel et les approvisionnements détruits, disparus ou avariés, sont estimés à environ 1,100,000,000 de francs (prix d'avant-guerre).

En raison des fluctuations constantes et profondes du coût du matériel, des matériaux et de la main-d'œuvre, ainsi que de la nécessité de recourir à l'étranger pour certaines fournitures, dont le prix se trouve influencé par le change, il n'est pas possible de déterminer, avec quelque approximation, la dépense à laquelle s'élèvera la reconstitution du réseau, de l'effectif et des approvisionnements.

Question VII.

Quelles sont les caractéristiques du contrat dénommé « Contrat américain » ?

Réponse.

Lorsqu'il s'est agi d'entamer d'urgence les travaux de restauration du réseau et de les poursuivre de façon à rétablir dans le moindre délai possible la circulation sur les lignes détruites par l'ennemi, l'Administration a eu recours aux moyens les plus expéditifs.

Elle n'avait ni le temps ni les moyens de dresser des plans et des devis ; elle ne disposait pas non plus du personnel ni de l'outillage nécessaires.

D'un autre côté, l'importance des dévastations faites par les Allemands exigeait le concours d'entrepreneurs capables, disposant de matériel, actifs, en état d'organiser rapidement leurs chantiers et de faire les avances de fonds nécessaires, etc.

Elle s'est donc adressée à des entrepreneurs qu'elle savait réunir ces conditions et elle a conclu avec eux des contrats dit « américains » qui, tenant compte de *l'impossibilité pour les entrepreneurs de s'engager à forfait*, eu égard aux circonstances exceptionnelles du moment, leur permettent de porter à charge de l'État, au prix coûtant, les frais qu'ils sont obligés de faire en salaires, achats, locations, transports, etc., et de percevoir, en outre, à titre d'indemnité et de bénéfice, un pourcentage qui peut s'élever à 21 $^1/_2$ °/₀ des débours faits par eux.

Grâce à ce système, l'Administration a réussi à rétablir dans un délai très restreint la circulation sur la plupart des lignes détruites.

Ce procédé, qui n'est qu'un expédient imposé par les circonstances, a donc été avantageux pour l'Administration et pour le public, mais dès que le service a été en très grande partie rétabli et que les travaux restant à entamer n'ont plus justifié, en général, l'emploi de la même procédure, on n'y a plus eu recours, *à moins de circonstances exceptionnelles*.

Le contrat en question ne détermine pas de délai pour l'achèvement des travaux, mais il stipule que ceux-ci doivent être commencés dans le plus bref délai à dater de l'ordre d'exécution, et être poursuivis avec la plus grande célérité.

Le contrat prévoit, en général, pour l'Administration le droit de le résilier à l'expiration d'un premier délai de six mois ou à l'expiration de chacun des trimestres qui suivent et même à une époque quelconque si les travaux ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art ou ne sont pas poursuivis avec la célérité désirable.

Question VIII.

Quelles seront les dépenses extraordinaires ?

Pourquoi a-t-on déjà demandé 1,400,000,000 de francs ?

Réponse.

Les crédits pour dépenses extraordinaires sollicités au Budget de 1920 s'élèvent à . . . . . fr. 1,227,274,829 »

Ils comprennent :

1° *Les « dépenses normales »* : 236,150,025 francs, c'est-à-dire des dépenses productives augmentant le capital.

Ils sont sollicités notamment pour :

CHEMINS DE FER

Voies et Travaux.

1° Travaux d'aménagements de gares, contruction de bâtiments de recettes, etc., ouvrages d'art, suppression de passages à niveau, acquisitions de terrains, etc., création de haltes, établissement de voies de garage, etc., achat de mobilier, etc. ;

2° Construction de lignes nouvelles, modification de lignes existantes, etc. ;

3° Établissement de doubles voies, etc. ;

4° Jonction Nord-Midi ;

5° Aménagement du quartier de la Putterie.

Traction et Matériel.

Achat en extension de matériel de traction et de transport, équipement au chauffage à la vapeur, machines, outils, etc.

SERVICE DE L'ÉLECTRICITÉ.

Installation d'éclairage électrique et de force motrice dans les stations, ateliers, etc.

Achat de moteurs, modification de voitures-motrices de la ligne Mons-Boussu ; établissement de la double voie à Jemappes, etc.

MARINE.

Achat en extension : d'un paquebot pour la ligne Ostende-Douvres, de canots-moteurs, bateaux à vapeur pour la traversée Anvers-Tête-de-Flandre, etc.

POSTES.

Construction et parachèvement de nouveaux locaux, boîtes-bornes, mobilier, etc.

Télégraphes et Téléphones.

Lignes et locaux nouveaux.

Réseaux et circuits téléphoniques; transformation des réseaux téléphoniques, etc.

Transports par eaux intérieures.

Aménagement des nouveaux locaux de l'Administration centrale; installation de trois chantiers; mise en gréément :

1° D'unités fluviales cédées par le Gouvernement britannique;

2° D'embarcations prises de guerre, etc.

2° *Les « dépenses résultant de la guerre » :* 991,124,804 francs, c'est-à-dire celles qui seront portées au compte des Allemands et qui, provisoirement, sont couvertes par les ressources de l'emprunt.

Elles se rapportent principalement à :

Chemins de fer.

Services communs.

Reconstitution de la réserve d'approvisionnements de papiers, fournitures de bureau, etc.

Voies et Travaux.

Réapprovisionnement de rails, billes, destinés à la reconstruction des voies démolies, matériaux pour la restauration des ouvrages d'art, bâtiments, etc., détruits, etc.

Traction et Matériel.

Reconstitution :

1° De la réserve des combustibles enlevés par l'ennemi;

2° Des réserves d'approvisionnements, objets de matériel, de l'effectif des bâches, etc;

3° De l'effectif du matériel roulant.

Traitements et salaires des agents commis à la surveillance et à la réparation du matériel endommagé au cours de la guerre.

Transport.

Reconstitution du petit matériel des stations enlevé par l'ennemi.

Masse d'habillement.

Reconstitution des approvisionnements enlevés par l'ennemi.

SERVICE DE L'ÉLECTRICITÉ.

Reconstitution des effectifs des dépôts d'objets d'approvisionnements; réinstallation d'éclairage électrique et remise en état de la ligne vicinale Mons-Boussu, suite d'enlèvements et de destructions par l'ennemi.

MARINE.

Reconstitution des stocks de combustibles, cordages, toiles à voiles, etc.

Reconstitution de la réserve d'approvisionnements des papiers, fournitures de bureau, etc.

Remise en état du mobilier, des locaux, etc.

Remplacement et réparation de matériel flottant, etc.

POSTES.

Reconstitution de réserves de matériel, reconstruction et réfection de locaux détruits ou détériorés au cours de la guerre, etc.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Reconstruction des lignes télégraphiques et téléphoniques et des bureaux.

Reconstitution des réserves d'approvisionnements divers, etc.

Rémunération des agents employés aux travaux de la reconstruction, etc.

TOTAL ÉGAL : 1,227,274,829 francs.

Quant aux 1,400,000,000 de francs demandés, ils se décomposent comme suit :

Les « dépenses provoquées par la guerre » et les « dépenses arriérées » ont été inscrites au Budget de 1919 pour :

497,156,972 francs plus 853,475,782 francs, soit ensemble pour . . . . . fr.	1,350,632,754	»
En y ajoutant le budget extraordinaire : 43,859,486 francs plus 11,077,432 francs ou	54,936,918	»
on obtient un total de . . . . . fr.	1,405,569,672	»

Les « *dépenses arriérées* » se rapportent à des sommes dues pour des fournitures et des travaux effectués avant la guerre et dont la liquidation était restée en suspens, ainsi qu'aux traitements et salaires pour la période d'occupation.

Les « *dépenses provoquées par la guerre* » comprennent les dépenses exceptionnelles, temporaires, nécessitées par la restauration, de la réorganisation, la reconstitution des services et leurs instruments d'action ; telles les dépenses à faire pour remédier aux dommages résultant des déprédations, des vols commis par l'ennemi ; reconstitution ou remplacement des stocks d'approvisionnements et du matériel enlevés ou détruits, remise en l'état des choses du premier établissement enlevées, détériorées ou détruites, etc.; réparations extraordinaires au matériel (dégâts, etc., résultant de la guerre).

Les crédits du *budget extraordinaire* de 1919, c'est-à-dire 54,936,918 francs, ont été sollicités pour faire face notamment :

Chemins de fer.

Voies et Travaux.

Aux travaux d'aménagement des gares de l'agglomération bruxelloise; pour le règlement de compte avec les entrepreneurs de travaux en cours en 1914 ; l'acquisition d'appareils de sécurité, de matériel de voie, de ballast, etc. ; la construction de lignes nouvelles, continuation des travaux en cours; jonction Nord-Midi ; aménagement du quartier de la Putterie; dépenses arriérées de 1914.

Traction et Matériel.

Achat d'outillage en extension, appareillage au chauffage de voitures, etc.

Service de l'électricité.

Installation d'éclairage électrique, acquisition de moteurs, créances de 1914 restant dues.

Marine.

Construction de divers bateaux et liquidation de dépenses arriérées.

Postes.

Construction et parachèvement de nouveaux locaux, acquisition d'immeubles, confection de meubles, liquidation de créances arriérées de 1914.

Télégraphes et Téléphones.

Construction de locaux, de réseaux téléphoniques, ouverture de nouveaux réseaux, établissement de nouveaux reliements d'abonnés, etc; liquidation de créances arriérées de 1914.

Les crédits relatifs aux dépenses sollicitées en 1919 n'ont rien d'absolu. Dans le désarroi où la guerre a plongé nos services, on n'a pu procéder que par larges évaluations. Le compte définitif du Budget de 1919 à rendre conformément à la loi de comptabilité, pourra seul indiquer les charges qui, dans les « dépenses de guerre » et les « dépenses arriérées », auront été émises définitivement aux Budgets ordinaire et extraordinaire d'après la conception que l'on se fait actuellement de ces dépenses.

Question IX.

On demande quelles sont les charges spéciales du chemin de fer, dérivant des concessions consenties sur les transports de toute nature (billets gratuits, avec réduction, etc.).

Réponse.

L'Administration des chemins de fer transporte gratuitement, dans les limites et conditions spécifiées par des règlements reposant sur des dispositions légales ou constitutionnelles, les catégories de personnes désignées ci-après :

1° Les membres de la Chambre des Représentants pour le parcours du lieu de leur résidence à la ville où se tient la session;

2° Les fonctionnaires, employés et ouvriers relevant du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, leurs épouses ou, en cas de veuvage, l'aîné de leurs enfants habitant le même toit. Les fonctionnaires des rangs hiérarchiques I à V reçoivent des permis sur tout le réseau; les autres fonctionnaires, les employés et les ouvriers peuvent bénéficier de douze voyages gratuits par an. La limite est fixée à six voyages pour les membres de la famille;

3° Les membres de la famille (femme, enfants, ascendants, frères ou sœurs avec lesquels ils vivent en commun) des fonctionnaires et agents changeant de résidence par suite des nécessités ou des convenances du service;

4° En cas d'accident ayant causé la mort de l'agent, les ayants droit pour se rendre devant le juge de paix compétent en vue du règlement des allocations dues en vertu de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents de travail;

5° Les avocats pour les affaires dont ils s'occupent pour le Département; les architectes privés chargés de travaux pour le compte du

Département et les autres personnes désignées éventuellement dans un intérêt de service par le Ministre;

6° Les fonctionnaires de la douane désignés par le Ministre des Finances en exécution de l'arrêté royal du 13 septembre 1855;

7° Les fonctionnaires et agents des administrations de chemins de fer belges ou étrangers, leurs épouses ou, en cas de veuvage, l'aîné de leurs enfants habitant sous le même toit, à charge de réciprocité;

8° Les agents des bureaux des postes ambulants circulant sur le réseau de l'État;

9° Les fonctionnaires et agents de la « Compagnie des Wagons-Lits », pour les besoins du service de la Compagnie.

En raison du caractère essentiellement gratuit de ces transports, il n'a jamais été procédé au travail considérable et fort onéreux qui permettrait d'en évaluer l'importance.

L'Administration des chemins de fer accorde, en outre, les réductions ci-après sur les prix de transport applicables à la généralité du public :

1. — 75 % DE RÉDUCTION :

1° Aux militaires belges, de tout grade, voyageant pour convenances personnelles; aux militaires américains dans les mêmes conditions en vertu d'une convention d'une durée de trois ans à partir du 7 novembre 1919, conclue avec les représentants de l'armée américaine et prévoyant que le Gouvernement belge accepte de transporter l'armée américaine (personnes et propriétés) aux mêmes prix et conditions que ceux consentis à l'armée belge;

2° Aux mutilés et invalides de la guerre;

3° Aux infirmières et au personnel de la Croix-Rouge belge et américaine;

4° Aux journalistes professionnels.

2. — 50 % DE RÉDUCTION :

1° Aux enfants de 3 à 8 ans;

2° Aux médecins agréés du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes;

3° Aux officiers du cadre de la réserve;

4° Aux fonctionnaires et agents pensionnés du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

3. — 50 % DE RÉDUCTION :

1° Aux transports de voyageurs effectués en débet pour compte de Départements ministériels, notamment les transports des isolés du Département de la Guerre, les transports de prisonniers et de leurs gardiens, etc.

Enfin, la gratuité de transport est accordée, sur les lignes de l'État belge, sous certaines conditions, aux électeurs se rendant aux scrutins pour les élections législatives, provinciales ou communales.

Ces concessions, extrêmement importantes, n'ont pas fait l'objet d'un décompte spécial qu'il serait fort difficile d'établir en ce moment, étant donné que l'Administration n'a pu, jusqu'ici, remettre en distribution d'une manière complète, ses billets définitifs du type en usage avant la guerre.

Lorsque les billets provisoires seront remplacés, il sera possible de faire, comme jadis, une ventilation des transports effectués avec réduction.

Les réductions suivantes sont applicables aux transports de marchandises:

4. — Gratuité complète :

1° Aux envois pour la maison du Roi ;

2° Aux dépêches des courriers de Cabinet et aux colis contenant des documents adressés à MM. les Ministres dans une localité belge;

3° Aux objets mobiliers, etc., appartenant aux fonctionnaires et agents du Département et aux veuves et orphelins de fonctionnaires du chemin de fer de l'État transportés endéans l'année du décès;

4° Aux dépouilles mortelles des fonctionnaires et agents du même Département;

5° Aux transports de toute nature effectués pour le compte du chemin de fer;

6° Aux voitures vides de la « Compagnie des Wagons-Lits »;

7° Aux objets expédiés par les services des Postes, du Télégraphe et du Téléphone;

8° Aux dépêches postales, aux exprès postaux, aux livrets de la Caisse d'épargne, aux journaux pris en abonnement, remis au transport par l'Administration des postes;

9° Aux objets expédiés par les soins de la Croix-Rouge.

5. — Réduction de 50 °/₀ :

1° Aux transports effectués en débet pour le compte des différents Départements;

2° Aux transports des chevaux et du mobilier appartenant aux officiers changeant de garnison ou voyageant pour le service;

3° Aux transports du mobilier appartenant aux agents des administrations des Postes, Télégraphes, Marine, se déplaçant pour le service;

4° Aux colis expédiés par la Commission des Échanges internationaux à l'adresse de ses correspondants de province;

5° Au matériel des pompiers en cas de sinistre, sur réquisition des administrations communales;

6° A la dépouille mortelle des fonctionnaires et agents des administrations des Postes, Télégraphes et Marine;

7° Aux envois de livrets, brevets et polices renvoyés aux bureaux de poste, après vérification, par la Caisse générale d'épargne ;

8° Au matériel roulant en service de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux expédié d'une ligne vicinale vers une autre ligne vicinale;

9° Aux envois de céréales, de farines et de viandes congelées effectués par les organismes officiels de ravitaillement.

La majoration générale des taxes de 100 % a été réduite jusqu'au 31 décembre 1920 à 40 % pour les envois de journaux et de périodiques.

Les difficultés de toutes sortes auxquelles l'Administration s'est heurtée lors de la reprise du service, n'ont pas permis d'établir une statistique des transports effectués gratuitement ou avec réduction de 50 % pendant l'année 1919. La destruction de la plupart des archives du chemin de fer empêche d'indiquer quel était le sacrifice que l'Administration s'imposait avant la guerre du chef de ces concessions.

Questions.

1° *Retards des trains :*

Quels sont les motifs qui occasionnent les retards des trains?

2° *Exploitation normale :*

Dans combien de temps pensez-vous que nous jouirons d'une exploitation normale de notre réseau, comme avant-guerre?

3° Quelles sont actuellement les difficultés que rencontre l'Administration pour rétablir une exploitation normale?

Réponses.

1° Les causes principales des retards que subissent les trains de voyageurs sont :

a) L'état de fatigue et d'usure du matériel à voyageurs (voitures et moteurs) récupéré sur les Allemands;

b) La qualité médiocre du combustible employé et le fait que la plupart des locomotives, de fabrication allemande, n'ont pas été construites pour brûler les charbons belges dont nous disposons;

c) Une signalisation incomplète qui ne donne pas au personnel des trains des indications assez complètes et aux signaleurs les garanties de sécurité suffisantes : ce qui oblige à limiter la vitesse des trains et cause des arrêts intempestifs. Cette signalisation ne permet de faire donner aux installations des stations qu'une faible partie du rendement dont elles seraient capables (suppression de la banalité des voies, difficultés de manœuvres, etc.).

d) Les nombreux travaux de la voie sur certaines lignes qui ont été détruites par l'ennemi et où les travaux de réfection ne sont pas encore entièrement terminés;

e) L'insuffisance du nombre de trains résultant du manque de matériel à voyageurs et de moteurs en état de rouler. La plupart des trains qui circulent ont une clientèle trop forte, ce qui provoque des surcharges et des pertes de temps pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs;

f) Les conditions atmosphériques — pluie, vent et brouillard — qui, pendant la période hivernale, entravent la marche des trains.

*
* *

2° Au fur et à mesure que les conditions d'exploitation redeviendront normales, la situation ira en s'améliorant. On peut entrevoir, pour le printemps prochain, un changement important, mais il est absolument impossible de déterminer l'époque à laquelle l'exploitation de notre réseau redeviendra ce qu'elle était avant la guerre.

*
* *

3° Les principales difficultés que l'Administration rencontre actuellement pour rétablir une exploitation normale sont les suivantes :

a) Difficultés d'approvisionnement en pièce de rechange, matériel, machines-outils, combustible, matières de graissage, etc.;

b) Difficulté de recrutement du personnel et surtout du personnel ouvrier qualifié;

c) Impossibilité de retenir la main-d'œuvre ouvrière spécialisée attirée vers l'industrie par les gros salaires offerts;

d) Réduction de l'aptitude professionnelle du personnel par suite de l'inaction consécutive à une période de cinq années de guerre;

e) Difficultés engendrées par l'organisation de la journée de huit heures de travail;

f) Insuffisance du concours de l'industrie dans la construction et la réfection des moteurs, des véhicules et des appareils de signalisation;

g) Pénurie de combustible. Les fournitures du charbon destiné aux chemins de fer sont limitées en raison des nécessités de l'industrie et du concours prêté à certains pays étrangers.

Question XI.

Où en est la question de la reconstruction des voies et quand pense-t-on que l'exploitation redeviendra normale?

Réponse.

Au 1er mars 1920, l'Administration ne devait plus envisager, pour le trafic des voyageurs, que la reconstruction des trois lignes suivantes :

a) Alost-Opwijck-Londerzeel ;

b) Nieuport-Dixmude ;

c) Warneton-Houplines.

Ces travaux sont en cours mais sont entravés, sinon même arrêtés en certains points, par le manque absolu de traverses.

Il convient de remarquer que les deux dernières lignes traversent des régions entièrement dévastées et désertes et présentaient ainsi un caractère de moindre urgence.

Les autres parties du réseau d'avant-guerre, non encore rétablies, sont le dédoublement de lignes déjà exploitées et uniquement destinées au trafic de marchandises détourné actuellement sans inconvénient pour le public.

Le retour à une situation normale dépendra uniquement de la possibilité de se procurer les matériaux, rails, billes et accessoires, qui sont nécessaires à la reconstitution complète du réseau d'avant-guerre.

Question XII.

Tunnel de Braine-le-Comte.

Légitimer les travaux et en indiquer le coût probable.

Réponse.

Dès l'année 1871, le public s'est plaint d'un manque de sécurité que présentait, d'après lui, la traversée du tunnel de Braine-le-Comte, eu égard à l'état de conservation de cet ouvrage d'art, et l'Administration examina la possibilité de le supprimer.

Depuis lors, ce tunnel a été examiné un très grand nombre de fois et il a été reconnu, chaque fois, que sa solidité n'est pas contestable. En 1903, notamment, lors d'une visite d'inspection, il a été constaté que la voûte du tunnel, dans la région du sommet, était absolument intacte (les sections relevées depuis 1885 n'avaient pas varié) et que la stabilité de l'ouvrage était entière et ne pouvait donner lieu à la moindre appréhension.

Toutefois, malgré cette solidité bien reconnue, l'Administration a estimé, depuis longtemps, qu'il serait désirable de faire disparaître ce tunnel *à simple voie, cause de ralentissement sur une ligne parcourue par les trains rapides Bruxelles-Paris.*

Dans ce but, l'Administration a étudié divers projets, comportant, les uns, la suppression complète du tunnel de Braine-le-Comte et son remplacement par une tranchée au même niveau ; les autres, le maintien du tunnel existant pour

une voie et l'établissement d'une tranchée à un niveau relevé, pour la seconde voie ; d'autres encore, le maintien du tunnel existant pour la voie de droite et la construction d'un second tunnel à simple voie, pour la voie de gauche, à l'est du premier et à un même niveau.

Il résulte de l'examen de ces diverses solutions que la plus rationnelle et la plus économique est celle consistant à dédoubler le tunnel existant.

Il est à remarquer, en effet, que le tunnel actuel n'est gênant pour l'exploitation que, parce que, étant à voie unique, il exige le pilotage des trains pour sa traversée, d'où arrêt à chaque extrémité, pour la montée et la descente du pilote. Quand un second tunnel pour la deuxième voie aura été établi, les trains dans les deux sens passeront sans arrêt et sans ralentissement et tout sujet de réclamation aura disparu.

S'il fallait, au contraire, remplacer le tunel par une tranchée, celle-ci aurait environ 28 mètres de profondeur, dans un terrain boulant ; de sorte que cette tranchée aurait, en gueule, eu égard aux inclinaisons de talus à respecter, une largeur de plus de 150 mètres. Il est superflu d'insister sur le coût énorme d'une pareille tranchée et sur les grandes difficultés que susciterait son exécution éventuelle. Il faut donc considérer comme pratiquement impossible la transformation du tunnel en tranchée, en maintenant le niveau actuel des rails.

D'un autre côté, les voies de la ligne actuelle ne pourraient être relevées d'une quantité suffisante pour établir une seconde voie, en tranchée, en dehors du terrain boulant, parce qu'il faut avoir égard à la présence de la station voisine de Hennuyères et de ce qu'entre cette station et le tunnel on ne peut dépasser une inclinaison raisonnable pour le profil longitudinal de la ligne.

Dans l'avenir, quand il s'agira d'établir la nouvelle ligne directe de Bruxelles-Midi à Braine-le-Comte, qui passera à l'est de la ligne actuelle, il sera évidemment possible d'adopter la tranchée à un niveau sensiblement relevé, parce que, pour cette nouvelle ligne, il n'existe pas de point de sujétion dont il faille tenir compte aux abords de Hennuyères.

C'est donc pour répondre aux exigences sans cesse croissantes du trafic, que le dédoublement du tunnel actuel s'impose sans plus de retard.

*
* *

Quant au coût des travaux préconisés, il a été évalué à 1,150,000 francs en 1913.

Vu les prix actuels des matériaux et de la main-d'œuvre, cette estimation pourrait maintenant être portée au quadruple, soit au chiffre de 4,600,000 francs approximativement.

Question XIII.

Quelles ont été les raisons du rattachement à notre Département du service des voies navigables, qui, précédemment ressortissait au Département des Travaux publics ?

Réponse.

Il importe avant tout de spécifier que le service des voies navigables, proprement dit, c'est-à-dire la Direction générale des voies hydrauliques, ressortit toujours au Département des Travaux publics.

Ce Département continue à s'occuper des travaux de construction et d'entretien de la voie navigable, de la surveillance au point de vue du trafic, de la police et de la réglementation générale de la navigation, etc.

Seul, le service des *Transports par eaux intérieures*, qui, durant les hostilités, était chargé du ravitaillement par canaux et rivières de l'armée de campagne et qui dépendait du Ministère de la Guerre, a été rattaché au Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

Avant la guerre, il n'existait pas de service de Transports par eaux intérieures. Le remorquage sur les voies navigables constituait à cette époque une petite industrie d'ordre secondaire exercée occasionnellement par certains usagers de la voie d'eau qui partageaient leur fonction avec les haleurs à chevaux. Mais au cours des hostilités, l'armée belge, dont le service des Transports par eaux exploitait derrière le front un réseau de canaux et rivières de 300 kilomètres, généralisa, à l'exemple de l'ennemi, la traction par remorqueur et put, grâce à ce perfectionnement, faire face à la tâche d'assurer le ravitaillement tant de l'armée en campagne que des divers services et établissements d'armée.

Il convenait de conserver au pays l'outil qui avait fait ses preuves pendant la dure période de guerre. Il convenait, au surplus, de réunir sous une seule autorité les différents modes de transport. Pareille concentration constitue le seul moyen d'assigner aux transports une distribution rationnelle et économique entre les diverses voies et permet d'arriver promptement aux décisions que cette distribution impose; elle évite la surenchère et supprime la concurrence entre les divers Départements qui doivent recourir aux transports par eau. En un mot, elle permet une politique d'entente et d'intérêt général indispensable à la restauration du pays.

Ce sont ces considérations qui ont motivé le transfert du service des Transports par eaux au Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes. En procédant ainsi, nous n'avons d'ailleurs fait que suivre l'exemple donné en cette matière par la France, l'Angleterre et l'Allemagne, qui tous ont rattaché l'exploitation des voies navigables, au point de vue des transports, au Ministère qui groupait les autres modes de transport de l'État.

Question XIV.

Un membre demande, au sujet de l'innovation de l'affermage des réclames dans les gares, ce que rapporte cet affermage?

Quelles étaient les sommes obtenues autrefois?

Si le nouveau système enlaidit nos gares?

Les sommes obtenues valent-elles le sacrifice de l'enlaidissement?

Réponse.

Au 24 mars 1920, cette publicité avait rapporté fr. 159,687.75 depuis le 1er avril 1919.

Antérieurement, sous le régime de l'adjudication générale à une firme exploitante, cet affichage rapportait à l'État 20,000 francs par an.

Des instructions ont été données pour éviter de porter atteinte à l'aspect intérieur et extérieur des gares. C'est dans ce but, notamment, qu'il n'a été conclu que des contrats de courte durée. Il pourra donc être facilement porté remède à tout abus constaté.

Note spéciale concernant la Marine.

Cette note est la réponse de l'Administration de la Marine à la question posée dans la forme ci-après :

« On désirerait reprendre les points du rapport de M. le marquis Impe-
» riali sur le Budget de 1919, et mettre en relief les améliorations qui ont
» été apportées depuis lors. »

MARINE MARCHANDE.

Licences de navigation et ravitaillement.

Les conditions économiques de la période transitoire n'ont pas permis de relâcher le contrôle exercé par les licences de navigation sur les navires belges et sur les navires étrangers visitant les ports belges.

Seuls les navires anglais et américains sont dispensés de cette mesure en raison de la réciprocité dont bénéficient les navires belges dans ces pays.

Le maintien de la licence de navigation a contribué à maintenir un tonnage important dans le trafic des ports nationaux et a été à la base des arrangements conclus avec les grands armements belges pour le ravitaillement du pays en céréales, à des conditions de fret réduites.

Gestion des navires allemands.

Les treize navires faisant partie du tonnage livré par l'Allemagne en vertu des conditions de l'armistice, dont la gestion a été confiée à la Belgique par les pays alliés, à la suite de démarches incessantes, sont exploités, en attendant qu'une solution définitive intervienne à leur égard, par l'Association maritime belge, sous le contrôle étroit, suivant les directives et avec l'appui de l'Administration de la Marine.

Les navires en question sont affectés en premier lieu aux transports pour compte des Départements ministériels et ensuite au mieux des intérêts en cause, aux besoins de l'industrie et du commerce belges.

Conseil des prises.

Cette juridiction, instituée par la loi organique du 26 août 1919, a rondement mené ses travaux, statuant en trois mois sur la validité des cinquante-six prises de navires effectuées par les autorités belges.

Des démarches sont faites auprès des détenteurs provisoires de ces navires pour en obtenir la remise immédiate à la Belgique.

Le Département s'occupe de rechercher un moyen de disposer de ce tonnage qui sauvegarde en même temps les intérêts du Trésor et ceux des armements qui ont subi des pertes maritimes attribuables à des risques de guerre.

Trafic maritime.

Le mouvement des ports belges a accusé, depuis l'armistice, une progression constante et le développement du trafic maritime du port d'Anvers, notamment, ne le cède en rien sur celui de son rival Rotterdam.

En mars, Anvers était desservi par douze lignes vers les pays du Nord et la Baltique;

20 lignes vers le Royaume-Uni;
4 id. la France;
6 id. l'Espagne et le Portugal;
11 id. la Méditerranée, le Levant et la mer Noire;
7 id. l'Afrique;
11 id. l'Amérique du Nord;
4 id. l'Amérique centrale;
12 id. l'Amérique du Sud;
1 id. la mer Rouge et le golfe Persique;
13 id. les Indes et l'Extrême-Orient;
6 id. l'Australie.

Conseil supérieur de la Marine.

Le Conseil réorganisé par arrêté royal du 13 septembre 1919 a repris ses travaux à partir du 1er mars 1920. Une Commission technique a été chargée de l'examen des règlements d'application de la loi sur la sécurité en mer, dont le projet a été déposé sur le bureau de la Chambre des Représentants.

Conseil de conciliation.

Un Conseil, composé de délégués de l'Union des Armateurs, de celle des Officiers et Mécaniciens et de celle des Marins, est sur le point de se constituer sous la présidence d'un fonctionnaire de l'Administration de la Marine, en vue d'examiner et de régler par la conciliation les conflits d'intérêts qui existeraient ou pourraient surgir entre les divers groupes intéressés.

Service des paquebots entre Ostende et Douvres.

Au cours des pourparlers engagés avec les autorités britanniques au sujet de la rétrocession des paquebots de l'État, il avait été convenu que ceux-ci seraient restitués dès que les exigences du service belge les réclameraient. Il avait été entendu, en outre, qu'il y avait intérêt commun à faire effectuer autant que possible en Belgique les travaux de restauration de notre flotille. C'est ainsi que, hormis le *Jan Breydel*, qui a été restitué en parfait état le 2 août 1919, les paquebots à turbines dont la remise en bon état n'avait reçu en Angleterre qu'un commencement d'exécution, ont été ou seront complètement réfectionnés en Belgique, au frais du Gouvernement anglais. Cet arrangement nous permettait de rentrer plus tôt en possession de ces unités, d'occuper aux travaux de nombreux ouvriers belges et de passer des commandes importantes de fournitures à des firmes nationales.

Nos paquebots sont rentrés à Ostende dans l'ordre ci-après :

Ville de Liége	18 janvier 1919.
Stad Antwerpen . . .	25 janvier 1919.
Rapide	1er mars 1919.
Pieter de Coninck . . .	29 mars 1919.
Jan Breydel	2 août 1919.
Princesse Élisabeth . .	3 septembre 1919.
Princesse Henriette . . .	24 décembre 1919.
Princesse Clémentine . .	10 mars 1920.

Il ne reste plus en Angleterre que la malle à roues *Léopold II*, qui a dû subir, dans ces derniers temps, des travaux de radoub très importants et dont la date de rétrocession est fixée au 1er juin 1920.

Du 18 janvier 1919, date du premier voyage de la *Ville de Liége*, au 31 décembre 1919, les paquebots ont transporté 164,222 passagers, pour un seul service qui n'a comporté pendant plusieurs mois que quatre ou cinq voyages par semaine. Or, en 1913, les trois services journaliers dans chaque sens avaient donné le total, considéré à juste titre comme très élevé, de 254,169 voyageurs.

Pendant les deux premiers mois de 1920, les paquebots ont transporté 23,957 passagers, contre 12,405 pour la même période en 1914 et 11,800 en 1919.

Le rétablissement d'un deuxième service quotidien, pour lequel l'Administration disposait du matériel flottant nécessaire, avait déjà été envisagé, en 1919, mais un obstacle sérieux s'opposait à la réalisation immédiate de ce

projet : la mer du Nord n'était pas encore complètement débarrassée des mines dérivantes qui rendaient la navigation de nuit dangereuse, et le port de Douvres demeurait inaccessible avant le lever et après la tombée du jour. Il fallut, en conséquence, renoncer momentanément à cette nouvelle amélioration, qui se trouve ainsi retardée jusqu'au début de la bonne saison de 1920.

Les dispositions nécessaires sont prises pour rétablir le deuxième service à partir du 1er mai 1920, ce qui procurera de nouvelles facilités aux voyageurs anglo-continentaux et amélioration notable dans le transport des courriers postaux.

Pêche.

Le retour des chalutiers à vapeur de l'Angleterre s'est effectué progressivement en 1919 sous l'impulsion du Gouvernement, qui n'a ménagé aucun effort pour ramener cette industrie au pays. Aujourd'hui ce rapatriement est à peu près terminé.

Notre flotte de pêche à vapeur se compose actuellement de 33 navires au lieu de 22 en 1914.

En tenant compte de ce que 6 chalutiers ont été détruits par l'ennemi pendant la guerre, 17 nouvelles unités ont été achetées à l'étranger en vue de la reconstitution et du développement de cette industrie.

La pêche à voile, qui fut la plus éprouvée, est également en voie de rénovation, mais le manque de matériel flottant est un obstacle sérieux auquel le Gouvernement s'efforce d'obvier dans la mesure de ses moyens actuels.

Les négociations pour l'attribution à la Belgique d'une partie de la flotte de pêche allemande sont toujours en cours.

Une Commission d'experts dans laquelle le délégué belge a joué un rôle prépondérant, a été chargée de se rendre compte sur place des disponibilités de l'Allemagne en bâtiments de cette espèce et il est permis d'envisager une solution satisfaisante pour nos nationaux, notamment en ce qui concerne la pêche familiale, qui est la plus intéressante.

Surveillance de la pêche.

La mission de surveillance de la pêche incombant aux nations signataires de la Convention internationale conclue à La Haye le 6 mai 1882, a été reprise partiellement dans la mer du Nord. A défaut d'un navire convenant aux croisières lointaines, la Belgique n'a pas encore pu reprendre complètement l'exercice de cette obligation, mais l'achat prochain, à l'Amirauté anglaise, d'une canonnière de construction toute récente permettra de rétablir très prochainement ce service important pour nos pêcheurs. En attendant, l'ancien garde-pêche *Ville d'Anvers* accomplit des patrouilles dans la partie méridionale de la mer du Nord.

Enseignement.

Les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende ont été réorganisées et placées sous le régime prévu par l'arrêté royal du 25 février 1914, lequel n'avait pu être mis en vigueur à cause de la guerre.

Depuis l'armistice, quatre sessions d'examens ont eu lieu à Anvers pour la collation de brevets d'officier, de mécanicien et de patron-pêcheur.

Celles-ci ont été organisées suivant les prescriptions de l'arrêté royal du 26 février 1914, qui n'avait pu être appliqué encore, mais des mesures transitoires ont été prises pour faciliter l'accession au grade d'officier des candidats entrés dans la carrière maritime sous l'ancien régime, notamment aux démobilisés.

Depuis la libération du territoire, il a été ainsi conféré :

42	brevets	de capitaine au long cours.
37	id.	de premier lieutenant au long cours.
65	id.	de second lieutenant au long cours.
4	id.	de capitaine au cabotage.
1	id.	de lieutenant au cabotage.
9	id.	de patron-pêcheur de 2e classe.
4	id.	de mécanicien de 1re classe.
2	id.	de mécanicien de 2e classe.
1	id.	de machiniste.
165		

Soit au total : 165 diplômes.

Le navire-école *L'Avenir*, rentré de son voyage sur les côtes du Pacifique, a repris la mer le 12 mars 1920, après avoir embarqué une promotion comprenant tous les aspirants officiers du stationnaire *Comte De Smet de Nayer*, une nouvelle admission de quatre-vingts cadets ayant eu lieu récemment en vue de remplacer ceux-ci à bord du stationnaire.

L'école d'élèves-mécaniciens, organisée à bord du garde-pêche *Ville d'Anvers* a fourni jusqu'ici, à la marine marchande, quarante-six jeunes gens se destinant à la profession de mécanicien.

Enfin, en collaboration avec le Conseil supérieur de la Marine, l'Administration de la marine se préoccupe de la réorganisation de l'école des mousses, mais l'œuvre de restauration se trouve entravée, comme celle de nombreuses autres institutions d'ailleurs, par des difficultés de toute nature que l'on s'attache à surmonter.

Ateliers et dépôt de la marine à Ostende.

Les réfections nécessaires ont été effectuées aux ateliers et au dépôt de la marine, à Ostende; d'autre part, grâce à la récupération ou à l'acquisition de l'outillage et des approvisionnements indispensables, les diverses divisions des ateliers et du dépôt ont repris leur activité d'avant-guerre. D'importantes améliorations, comprenant la reconstruction des ateliers, s'imposent cependant et seront réalisées progressivement, afin de moderniser les installations et de mettre cette branche de l'exploitation en rapport avec les nouvelles nécessités.

Police maritime.

L'Administration de la marine, pour compléter les mesures prises par les autorités communales d'Anvers en vue d'enrayer les vols qui se commettent au port, vient d'organiser une surveillance de la rade pendant la nuit. Le service est assuré actuellement par un petit vapeur, pourvu d'un projecteur, qui patrouille sur le fleuve depuis le crépuscule jusqu'à l'aube. On procède activement à la mise en état d'un matériel flottant spécialement conçu pour ce service de surveillance.

Pilotage.

Les trois chalutiers allemands que l'Administration avait obtenus provisoirement de la Commission de Récupération sont actuellement devenus sa propriété. Le Gouvernement vient en outre de notifier à l'Amirauté britannique qu'il est acquéreur des deux chalutiers à vapeur que celle-ci lui a prêtés l'an dernier.

Le service du pilotage a établi, à titre provisoire, deux postes de stationnement fixes dans les bouches de l'Escaut : l'un devant la passe Wielingen, l'autre devant la passe Oostgat. L'organisation du service ne pourra être envisagée définitivement que lorsqu'on sera fixé sur le futur statut du fleuve.

Pendant l'année 1919, 4,955 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote ont remonté l'Escaut en destination d'Anvers ou de Gand :

2,498 ont été desservis par des pilotes belges; 1,483 par des agents néerlandais; 974 sont entrés sans pilote.

Le nombre de navires conduits par des agents belges atteint 60 °/₀ du total des navires entrés et sortis, mais ce pourcentage est défavorablement influencé par le nombre considérable des navires entrés sans pilote — 974 en 1919, contre 30 en 1913 — et par une très forte augmentation du nombre des bâtiments hollandais qui fréquentent actuellement le port d'Anvers. La statistique comparative pour les sept premiers mois des années 1914 et 1919 établit que ce nombre s'est accru dans la proportion de 2.72°/₀ à 8.58 °/₀ du total des navires entrés à Anvers. Et les capitaines hollandais donnent naturellement la préférence aux pilotes de leur nationalité.

En ce qui concerne les ports du littoral, 278 navires sont entrés à Ostende, 26 à Zeebrugge, 4 à Nieuport.

Remorque.

A Ostende, le service fonctionne avec son matériel au complet. Pour assurer la continuité des prestations à Blankenberghe, l'Administration vient de louer un vapeur, en attendant qu'elle ait pu faire construire un second bateau destiné au remorquage et au sauvetage en ce port.

Éclairage.

L'éclairage et le balisage de l'Escaut ont été complètement remis en leur état primitif.

Les bateaux-phares *Wandelaar* et *West Hinder* sont replacés en leur mouillage, une bouée lumineuse et sonore est mouillée à l'emplacement du *Wielingen*. La voie d'accès au fleuve est donc amplement repérée et répond de ce chef aux besoins de la navigation des plus grands navires qui fréquentent le port d'Anvers.

De nouveaux bateaux-phares, pourvus des derniers perfectionnements, seront incessamment mis en construction. En attendant, et afin de parer à toute éventualité, deux chalutiers aménagés en feux flottants pendant la guerre, viennent de nous être loués par l'Amirauté britannique en même temps qu'une série de bouées lumineuses et sonores destinées au balisage de la mer du Nord.

L'éclairage de la côte est en bonne voie de réorganisation, nombre de feux provisoires sont installés à Zeebrugge, Blankenberghe, Ostende, Nieuport; le feu de pêcheurs à La Panne est rallumé; les signaux de brume se font à nouveau entendre à Ostende. Un programme d'ensemble a été élaboré en vue de réédifier, en la modernisant, la signalisation de la côte de Flandre.

Sauvetage.

La réorganisation du service de sauvetage se poursuit activement; l'équipement des divers postes établis le long de la côte sera bientôt complet.

A Nieuport, où toutes les installations maritimes ont été détruites, un hangar provisoire, pouvu du matériel de secours nécessaire, a été établi afin de permettre à cette station également de porter éventuellement assistance à des bâtiments en détresse.

Passage d'eau Anvers-Tête-de-Flandre.

Pendant l'année 1919, les bateaux de passage ont transporté 3,895,238 voyageurs et 345,140 véhicules, tandis qu'en 1913, le trafic n'atteignait que 3,034,839 passagers et 231,414 véhicules.

Le passage d'eau du Pays de Waes, qui constitue le prolongement du chemin de fer Gand-Anvers, a été rétabli le 1er juillet 1919.

Note au sujet de l'État d'avancement des études relatives à l'électrification partielle des chemins de fer de l'État belge

Les lignes dont l'électrification est envisagée dans les études sont figurées aux plans 423-48-8 et 423-48-9. (Voir les annexes I et II du Rapport.)

L'application de la traction électrique se ferait en trois phases.

Première phase.

Électrification de l'ensemble des lignes et stations qui relient Bruxelles et Anvers. (Plan 423-48-8.)

Deuxième phase.

Électrification de la ligne du Luxembourg et des lignes aboutissantes comprenant notamment la ligne Marloie-Angleur-Kinkempois-Liége-Ans, et le quadrilatère Marbehan-Lamorteau-Athus-Autelbas. (Plan 423-48-9.)

Troisième phase.

Électrification des tronçons des diverses lignes rayonnant autour de Bruxelles. (Plan 423-48-9.)

Bruxelles-Nord-Gand-Saint-Pierre et Gand-Sud.
Bruxelles-Nord-Louvain.
Bruxelles-Nord-Tervueren.
Bruxelles-Midi-Charleroi.
Bruxelles-Midi-Braine-le-Comte et l'embranchement Hal-Enghien.
La ceinture Ouest de Bruxelles.

Première phase. — Lignes Bruxelles-Anvers.

En ce qui concerne les lignes Bruxelles-Anvers, la nécessité a été reconnue de réaliser l'électrification par trois étapes successives en raison des nombreux travaux de la voie à effectuer sur ces lignes.

Première étape. — *Service des voyageurs.*

On envisage en premier lieu la mise à l'électricité du service des voyageurs seul, qui serait assuré exclusivement par des trains à automotrices, c'est-à-dire tractionnés par une voiture à voyageurs portant ses moteurs comme une voiture de tramway.

Ces trains, d'une capacité de 550 places assises, seront réalisés normalement par la juxtaposition de deux rames-unités, composées chacune d'une automotrice et de deux remorquées.

Tout ce matériel, d'un type métallique ou semi-métallique, sera monté sur bogies. Le type d'automotrice qui a été adopté comme base pour les études est équipé de 4 moteurs d'une puissance unihoraire de 275 chevaux.

Les trains à automotrices sont particulièrement appropriés à un service local intensif tel que celui de la ligne Bruxelles-Anvers. Étant pourvu du système de commande dit « Multiple Unit », la conduite de ces trains peut se faire indifféremment de chacune des voitures extrêmes. Ils sont réversibles. Par là, sont supprimées dans les stations les nombreuses manœuvres pour refoulement de rames, virages, etc., qui constituent une des principales causes de l'encombrement des gares terminus.

Au total, lors de la première étape, le service des trains de voyageurs sera assuré par 38 trains (directs, semi-directs et omnibus) par jour dans chaque sens. Avant la guerre ce nombre de trains était de 34. Tout ce trafic s'effectuera sur une double voie unique entre Bruxelles-Nord et Anvers-Central.

Dans cette étape on se propose d'électrifier 87.3 kilomètres de voie simple principale et 15.3 kilomètres de voie secondaire.

C'est l'état des voies et des gares qui, au début, limitera l'intensité du trafic entre Bruxelles et Anvers à la valeur définie plus haut. Les deux principaux obstacles qui, dans les premiers temps, s'opposeront à une exploitation intensivée sont : la traversée à Malines du canal de Louvain, dont le pont doit rester ouvert à certaines heures de la journée, et le croisement à niveau en gare de Schaerbeek des voies desservant la ligne Bruxelles-Anvers avec les voies desservant le Luxembourg.

Deuxième étape. — *Service intensif des voyageurs.*

Dès l'achèvement de certains grands travaux de la voie, parmi lesquels le relèvement de la gare de Malines et la mise en exploitation de la ligne Schaerbeek-Hal en vue de supprimer les entraves signalées, on pourra réaliser un service plus intensif du mouvement normal des voyageurs entre Bruxelles et Anvers.

Troisième étape. — *Service intensif des voyageurs et des marchandises.*

L'électricité sera ensuite appliquée à d'autres tronçons de lignes de manière à atteindre progressivement l'électrification complète de tout le trafic, tant marchandises que voyageurs, entre Bruxelles et Anvers.

La jonction Bruxelles-Midi sera électrifiée dès sa mise en exploitation.

Une double voie entre Bruxelles-Midi et Anvers sera spécialement réservée aux trains directs et semi-directs ainsi qu'aux trains internationaux. Ces trains seront remorqués par des locomotives électriques.

Les trains à faible vitesse, les omnibus et trains de marchandises circulent sur une seconde double voie. En évitant ainsi le mélange de convois, d'allures très différentes, il devient possible d'accroître la fréquence des trains.

Le trafic envisagé comportera par jour et dans chaque sens : 54 trains directs se suivant à un intervalle de vingt minutes; 18 trains semi-directs partant d'heure en heure; les trains omnibus seront au nombre de 22 dans chaque sens.

Les trains directs effectueront le trajet Bruxelles-Nord-Anvers-Gare-Centrale en trente-deux minutes, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 83 kilomètres-heure. La vitesse maximum atteindra 90 kilomètres-heure.

Ces conditions de marche ne sont que légèrement supérieures à celles réalisées avant la guerre par les trains-blocs à vapeur. En fait, on a cherché l'amélioration des services dans la grande fréquence et la régularité des trains plutôt que dans l'accroissement des vitesses. Cet accroissement aurait d'ailleurs augmenté très sensiblement la consommation d'énergie électrique, car la résistance que les trains opposent au roulement s'accentue très rapidement au fur et à mesure que les vitesses s'élèvent.

Les trains semi-directs et omnibus effectueront respectivement le trajet Bruxelles-Nord-Anvers-Gare-Centrale en trente-sept et cinquante-six minutes, non compris les temps d'arrêt dans les stations, alors qu'avant la guerre les trajets s'effectuaient dans les mêmes conditions en cinquante-quatre et septante-deux minutes.

Le trajet Bruxelles-Midi-Bruxelles-Nord par la jonction sera effectué en huit minutes, en comptant sur un arrêt de deux minutes à la halte centrale.

L'emploi d'un tracteur, d'une puissance minimum unihoraire de 2,200 chevaux, est envisagé pour la remorque des trains internationaux.

Le service des trains de marchandises sera assuré par de puissants tracteurs capables de remorquer, en simple traction, à la vitesse de 45 kilomètres-heure et, en palier, des trains d'un poids utile de 1,000 tonnes. Le type de locomotive qui a été adopté pour la base des études pourra développer une puissance unihoraire de 1,650 chevaux.

La vitesse des trains de marchandises sera réglable dans de larges limites selon la convenance du service; elle variera entre 17 et 45 kilomètres-heure. Il est, en effet, intéressant de pouvoir adapter l'allure des trains de marchandises électrifiés à la vitesse d'autres convois, tels que trains omnibus ou trains de marchandises à vapeur, avec lesquels ils sont appelés à parcourir en commun certains tronçons de lignes. D'autre part, dans les entrées et sorties des gares de formation, des allures très modérées s'imposent.

L'électricité sera en outre appliquée, dans la troisième étape, à la double voie reliant Malines-Anvers-Sud, ainsi qu'à la ceinture d'Anvers.

Les grandes gares de formation, telles que celles de Schaerbeek (formation), Schaerbeek (Josaphat), Muysen, Zurenberg, Austruweel, Kiel, Anvers-Sud, etc., seront électrifiées dans les faisceaux de départ et d'arrivée. Les manœuvres continueront à être faites par des locomotives à vapeur.

L'ensemble des voies électrifiées sera alimenté en énergie électrique par trois sous-stations situées respectivement à : Schaerbeek, Malines et Berchem.

Les lignes Bruxelles-Anvers donneront lieu à un trafic important. On a compté pour le service des voyageurs et des marchandises sur respectivement : 3.7 et 8.2 millions de tonnes-kilomètres par jour. Dans cette évaluation on a tablé sur une augmentation de 50 % du trafic manchandises existant en 1914.

La consommation annuelle d'énergie électrique à haute tension sur l'ensemble des lignes Bruxelles-Anvers est évaluée à 100 millions de kilowatts-heure. Ces chiffres correspondent à une consommation par tonne-kilomètre de 30 watts-heure.

Dans la troisième étape, la longueur des seules lignes principales à électrifier atteindra 400 kilomètres de voie simple.

Deuxième phase. — Lignes du Luxembourg et lignes aboutissantes.

Sur les lignes du Luxembourg, le service des voyageurs comportera des trains à automotrices, analogues à ceux de la ligne Bruxelles-Anvers, réservés aux trajets de faible longueur et des trains internationaux et semi-directs remorqués par tracteurs. La vitesse moyenne des trains directs à automotrices, des trains internationaux et semi-directs à tracteurs, sera d'environ 70 kilomètres à l'heure ; la vitesse maximum, de 90 kilomètres à l'heure.

On réalisera de la sorte pour les trains rapides entre Bruxelles et Arlon une vitesse moyenne sensiblement supérieure à celle des trains actuels à vapeur, qui est d'environ 62 kilomètres à l'heure, la remorque des trains internationaux et semi-directs est prévue en simple traction par un tracteur d'une puissance minimum unihoraire de 2,200 chevaux.

La remorque des trains de marchandises de 1,000 tonnes, à cause des fortes rampes des lignes du Luxembourg nécessitera le concours de deux tracteurs d'un type analogue à celui prévu pour les lignes Bruxelles-Anvers. On réalisera pour ces trains des vitesses moyennes de 40 kilomètres à l'heure avec un maximum de 45 kilomètres à l'heure. La vitesse en 1914 des trains à vapeur était de 33 kilomètres à l'heure.

Ces conditions de marche constituent un progrès considérable sur la situation actuelle ; elles permettront d'accroître largement la capacité de l'importante artère qu'est la ligne du Luxembourg.

En tenant compte d'une augmentation du trafic des marchandises de 100 % par rapport au trafic existant de 1914 sur certains tronçons des lignes dont l'électrification est envisagée dans la deuxième phase, la consommation annuelle d'énergie électrique à haute tension a été évaluée à 400 millions de kilowatts-heure.

Troisième phase. — Étoile de Bruxelles.

L'électrification des divers tronçons de lignes rayonnant autour de Bruxelles a été envisagée ensuite.

L'application de la traction électrique se justifie par l'importance toujours croissante du trafic sur ces lignes. Leur électrification permettra la traversée de Bruxelles sans devoir recourir à la substitution du mode de traction par l'électricité au mode de traction par la vapeur.

Généralités.

Le choix, quant au système d'électrification, s'est porté sur le courant continu. C'est le système véritablement indiqué pour les lignes peu longues et à trafic dense, telles que celles qui sont considérées ici. Les progrès récemment réalisés dans la construction des moteurs de traction et des génératrices à courant continu permettent l'usage de tensions de plus en plus élevées et ont, par là, singulièrement étendu le champ d'application du système à courant continu.

Ce système a été adopté lors des plus récentes électrifications faites à l'étranger.

La valeur de la tension appliquée à la ligne de travail n'a pas encore été définitivement fixée. A cette question se rattache celle du choix entre les prises de courant superficielles ou aériennes.

La première, c'est-à-dire la prise de courant par 3me rail, offre une sûreté de marche remarquable, mais limite à environ 1,500 volts la tension de travail.

Si les études en cours font reconnaître l'opportunité de recourir à un voltage plus élevé tel que 2,400 ou 3,000 volts en vue de réduire le nombre de sous-stations et réaliser une économie sur les frais d'installation, l'usage d'une prise de courant aérienne s'imposera.

Dans ce cas on s'efforcera d'étudier une disposition des conducteurs aériens qui ne nuise en rien à la visibilité des signaux et qui permette de localiser les conséquences d'accidents à ces conducteurs.

Préalablement à la publication éventuelle des cahiers des charges pour la mise en adjudication des travaux de la 1re étape sur la ligne Bruxelles-Anvers, il a été reconnu utile de consulter les plus éminentes firmes de constructions électriques, tant aux États-Unis qu'en Europe. Cette demande de renseignements, datée du 5 janvier dernier, a pour but d'éclairer l'Administration sur plusieurs points encore sujets à controverse. Les réponses sont attendues pour le 15 avril courant.

Une demande de prix a été faite pour une première fourniture de 42 voitures remorquées destinées à la ligne Bruxelles-Anvers. La date de remise des offres, primitivement fixée au 15 mars 1920, a été reculée au 15 avril à la demande des firmes consultées.

Le plan n° 40-691 M (voir annexe III du rapport) figure la disposition schématique de ces voitures. Les automotrices seront d'un type analogue aux voitures remorquées.

D'après les renseignements obtenus à ce jour, et se basant sur les résultats de l'expérience actuellement acquise sur les grandes lignes de chemins

de fer électrifiées en Europe et en Amérique, la Commission française d'électrification aurait conclu à l'application du courant continu, haute tension. L'accord ne serait pas encore obtenu au sujet de la tension au fil de travail qui sera vraisemblablement de 1,500 ou de 2,400 volts.

En possession des divers renseignements demandés et tenant compte éventuellement de la décision française, les cahiers des charges définitifs relatifs à l'électrification du trafic voyageur de la ligne Bruxelles-Anvers pourront être élaborés et vraisemblablement terminés dans le courant du second semestre de cette année.

L'étude approfondie de tout ce qui touche à la question essentielle de la production d'énergie nécessaire aux lignes électrifiées a été confiée à une Sous-Commission spéciale. Cette dernière examine si l'intérêt de l'État commande la production en régie de l'énergie électrique ou s'il y a avantage à acheter le courant à l'industrie privée.

La Sous-Commission des Centrales ne limite pas son activité à l'examen des seules questions intéressant l'Administration des chemins de fer, elle aborde l'examen d'un problème d'une portée beaucoup plus générale, celui de la création éventuelle d'un vaste réseau de distribution d'énergie électrique permettant de desservir le pays entier en force et lumière.

L'électrification d'une partie du réseau ferré belge apporte une base solide à cette entreprise, qui, en favorisant le développement de la petite industrie et du travail à domicile, aura des conséquences sociales des plus heureuses. Elle contribuera en outre à assurer une meilleure utilisation de nos ressources en combustible et sera un grand facteur d'économie.

Avantages probables principaux à résulter de l'application de la traction électrique sur les voies ferrées belges.

Les études se poursuivent en vue de l'établissement d'une comparaison au point de vue des dépenses d'installation et des dépenses d'entretien entre la traction à vapeur et la traction électrique.

Les prix et les renseigements demandés à la consultation des constructeurs spécialistes en matière de traction électrique permettront d'y mettre la dernière main.

En attendant la recherche des avantages pécuniaires éventuels à résulter de l'électrification, il est vraisemblable que l'application de la traction électrique aux chemins de fer de l'État belge procurera les avantages généraux reconnus par les administrations ou compagnies de chemin de fer ayant procédé à l'électrification partielle de leur réseau, et dont nous résumons les principaux en les appliquant à la Belgique.

Économie de charbon et d'eau.

Malgré un rendement généralement évalué à 50 °/₀ entre le tableau de distribution de l'usine génératrice à haute tension et la jante des roues

motrices d'un tracteur ou d'une automotrice électrique, la consommation de charbon pour la production de l'énergie électrique nécessaire à la remorque d'un trafic donné est beaucoup plus faible que celle consommée dans les foyers nombreux des locomotives à vapeur.

Cette différence est due en ordre principal aux puissantes unités installées dans les centrales et aux perfectionnements qui peuvent être apportés dans la production et l'utilisation de la vapeur ainsi qu'à la réduction du poids mort transporté (suppression des tenders, réduction du poids non adhérent des locomotives).

Une estimation faite pour la ligne de Bruxelles-Anvers dans la 3e étape, comprenant l'électrification du service intensif de voyageurs et de marchandises a conduit à une économie annuelle de plus de 48,000 tonnes de charbon demi-gras, représentant une réduction de plus de 25 % de la consommation de combustible, qui serait faite sur la ligne envisagée.

Cette estimation est basée sur les chiffres moyens de consommation de charbon par train-km. de l'année 1913 en attribuant au service à vapeur un trafic analogue au service électrique prévu dans la 3e étape.

Le nombre de tonnes économisées annuellement est vraisemblablement au-dessous de la réalité, car comment justifier sinon, les économies très considérables s'élevant à 66 % de la consommation de charbon dont il fait mention dans les évaluations d'électrification des chemins de fer américains.

D'après les renseignements puisés à des sources non officielles, ces économies se vérifieraient sur les lignes de « Butte Anoconda and Pacific Railway » et du « Chicago Milwaukee and St Paul Railway ».

A l'économie de combustible s'ajoute la réduction du tonnage à transporter, rendant disponible du matériel de transport.

L'eau d'alimentation des chaudières est supprimée, ce qui entraine une économie annuelle, pour la ligne Bruxelles-Anvers seule, de plus de 1 million de mètres cubes. Cette eau coûte actuellement en moyenne fr. 0.10 par mètre cube.

Réduction sensible du nombre de tracteurs électriques nécessaire pour assurer un service équivalent. — Grande accélération possible des convois. — Vitesse moyenne élevée. — Augmentation de la capacité de la ligne.

Une locomotive à vapeur passe en moyenne à la remise :

a) Journellement au moins quatre heures : le matin principalement pour élever la pression; le soir pour la prise d'eau, de combustible, le jet du feu.

b) Un jour par semaine pour le lavage de la chaudière.

En service, une locomotive exige notamment du temps pour prendre de l'eau, pour virer. Un tracteur électrique ne connait pas ces nécessités.

Il est admis qu'un des grands avantages de l'application de l'électricité à la traction est l'obtention possible d'une accélération beaucoup plus grande qu'avec la traction à vapeur.

Le maintien de la vitesse une fois acquise ne dépend plus en traction électrique du travail du chauffeur, de la nature du charbon, comme c'est le cas pour la locomotive à vapeur. Il résulte qu'une locomotive électrique maintient beaucoup plus facilement la vitesse qu'une locomotive à vapeur, ce qui assure aux convois une vitesse moyenne plus élevée.

Les avaries et, conséquemment, les retards imputables uniquement à un abaissement sensible de la température sont supprimés.

De ces considérations, il résulte :

1° Qu'un trafic de même importance pourra être assuré par un nombre de tracteurs électriques, et même de matériel, beaucoup plus réduit qu'avec la traction à vapeur;

2° Qu'un trafic beaucoup plus important pourra être écoulé en un temps donné, ce qui permet d'augmenter sensiblement la capacité d'une ligne existante.

Des renseignements publiés, il résulte que, sur le « Chicago Milwaukee », quarante-deux tracteurs électriques ont remplacé cent douze locomotives à vapeur. Il convient cependant de ne pas perdre de vue qu'à égalité de puissance un tracteur électrique coûte environ une fois et demie plus cher qu'une locomotive à vapeur.

L'électrification du « Milwaukee » aurait permis de diminuer le nombre de trains de 22 $^1/_2$ °/o et les durées du parcours de 24 $^1/_2$ °/o.

Les manœuvres seraient tellement facilitées qu'en 80 °/o du temps exigé autrefois pour écouler un tonnage donné, 130 °/o de ce tonnage pourrait être expédié actuellement dans le même temps.

Ce résultat équivaudrait donc à un accroissement de la capacité de la ligne de plus de 50 °/o.

Diminution des frais d'entretien et de réparations.

L'expérience acquise sur les chemins de fer électrifiés à ce jour semble avoir démontré qu'une économie assez considérable peut être faite pour le coût d'entretien des tracteurs électriques par rapport aux tracteurs à vapeur.

Le personnel, laveurs de chaudières, déboucheurs de tubes, est notamment supprimé, tout en conservant le personnel ordinaire d'entretien.

D'après les résultats des essais du « New York Central » et du « Milwaukee » puisés toutefois à des sources non officielles, les frais d'entretien seraient à égalité de trafic trois fois moindres pour les locomotives électriques que pour les locomotives à vapeur.

Une réduction aussi sensible des frais d'entretien, si elle était confirmée, donnerait en quelque sorte une mesure de la sécurité et de la régularité de marche d'une machine.

Emploi de trains réversibles composés d'automotrices et de remorquées.

La traction électrique permet la création de trains réversibles composés d'automotrices et de remorquées avec système de commande à unités multiples.

Ces trains sont d'une souplesse remarquable au point de vue de leur composition et de leur décomposition possibles suivant les nécessités du trafic.

Leur emploi supprime toute manœuvre dans les gares terminus et économise de ce fait les machines spéciales de manœuvres nécessaires avec la traction à vapeur ainsi que le personnel préposé à cette manœuvre. Il augmente dans ces conditions très sensiblement la capacité des gares terminus existantes, qui, d'après les expériences anglaises, se trouveraient sensiblement doublées.

Ces trains sont économiques au point de vue de la consommation de l'énergie électrique par suite de la réduction à un minimum du poids mort transporté.

Leur conduite pourra vraisemblablement être confiée à un seul homme, ce qui amènera une économie très sensible de la main-d'œuvre. Ces considérations justifient l'emploi étendu des trains à automotrices et remorquées sur le réseau belge.

Facilité de conduite et réduction de l'effort demandé au personnel.

Il est inutile d'insister sur la facilité de conduite que présente un tracteur électrique comparativement à une locomotive à vapeur; l'effort beaucoup plus réduit exigé du personnel, surtout si l'on considère le travail pénible du chauffeur, la considération que le travail s'exécute dans des conditions de confort qui ne sont pas négligeables, permettent au wattman de concentrer son attention à l'observance exclusive des signaux de la voie.

Réduction de l'emploi des installations nécessaires. Terrain devenant disponible.

L'électrification supprime notamment les installations très encombrantes des plaques tournantes, des parcs au combustible, fosses à cendres, de l'eau d'alimentation et rend disponible ainsi d'assez grandes étendues de terrain.

Les avantages généraux cités dont, pour la plupart, la valeur réelle et l'importance sur le réseau belge ne pourront être vérifiés qu'après réalisation, l'exemple donné par différents pays voisins, même par ceux qui ne disposent pas de houille blanche ou n'en ont pas fait emploi pour les

premières électrifications, tels la Hollande, l'Angleterre, la France, constituent pour l'État belge un puissant encouragement à s'engager dans la voie de l'application de la traction électrique aux chemins de fer.

Il y a lieu de considérer d'ailleurs que d'importants projets d'électrification sont à l'ordre du jour dans tous les grands pays du monde et que notamment en Suisse et aux États-Unis de vastes extensions sont apportées à des installations existantes, fait qui paraît être la meilleure preuve des avantages que les administrations et les compagnies trouvent dans la traction électrique.

Note concernant les dépenses effectuées ou à effectuer pour le rétablissement du réseau.

Questions.

Quelles sont les dépenses effectivement faites en 1919 pour le rétablissement du réseau (voies, ouvrages d'art, matériel de traction et de transport, etc.)?

*
* *

A combien se sont élevées les dépenses *normales* (extension et parachèvement du railway; achat de matériel, etc.)?

Avant la guerre, ces dépenses seraient revenues à francs?

*
* *

A combien se sont élevées les dépenses *résultant de la guerre* (à porter au compte des Allemands)?

Dépenses faites en 1919.

Dépenses à faire en 1920.

Réponses.

Les dépenses effectivement faites en 1919 pour le rétablissement du réseau s'élèvent à 218,476,278 francs.

*
* *

Les dépenses normales pour extension et parachèvement du railway, achat de matériel, etc., en 1919, atteignent le chiffre de 37,721,687 francs.

Les mêmes dépenses avant la guerre se fussent élevées à environ 12,500,000 francs.

*
* *

Pour l'année 1919, les dépenses résultant de la guerre à porter au compte des Allemands se montent à 218,476,278 francs.

Ces dépenses atteindront pour 1920 la somme approximative de 946,135,689 francs.

Note concernant la gare de Braine-le-Comte.

A propos des travaux qui vont être exécutés au tunnel, je dois signaler que l'importante gare de Braine-le-Comte nécessite également d'urgentes et sérieuses améliorations. La sortie vers Bruxelles et Gand est étriquée, des aménagements et élargissements de la voie sont prévus depuis longtemps, des expropriations sont faites ou en passe de l'être.

La voie passe sur un pont, dit le pont Lincluse, qu'il faut agrandir au plus tôt en supprimant le pilier central afin de permettre une large circulation.

Ces travaux d'art datent de l'origine des chemins de fer; on peut affirmer qu'ils ne répondent plus aux nécessités actuelles. La remise des locomotives s'est écroulée de vétusté, elle est insuffisante; les voies de garage le sont aussi; le magasin de marchandises est serré entre les voies et un camion à front de quai y gêne la circulation.

Il y a la plus grande utilité à outiller convenablement une gare de cette importance.

Assise au croisement des importantes lignes de Bruxelles-Paris et Charleroi-Mons, siège d'un arsenal de l'État pour les réparations du matériel, d'un dépôt de locomotives, de gardes et chefs-gardes, la station de Braine-le-Comte mérite toute la sollicitude du Gouvernement.

Le petit pont de la rue de Messines devrait être aussi modernisé; le passage à niveau de la rue de l'Industrie devrait être supprimé et la passerelle décidée depuis trente-cinq ans enfin construite!

On allait l'entreprendre quand la guerre est venue, depuis lors on n'en entend plus parler.

Un passage souterrain s'impose aussi au dangereux passage à niveau de la rue de Nivelles.

Cette énumération paraîtra un peu longue; elle n'a rien que de très naturel quand on pense que cette ligne est une des plus anciennes du pays et que depuis sa construction, une importante cité s'est construite qui a droit, comme toutes les autres, à des travaux d'aménagement, de sécurité et d'hygiène absolument indispensables.

Note du Syndicat national des cheminots concernant leur programme de revendications.

1° Participation à la direction et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer, postes, télégraphes, téléphones et marine, par les délégués du personnel.

2° Le calcul des salaires par année, arrêter et unifier les bases d'avancement qui, à l'heure actuelle, frisent l'état chaotique.

3° Reconnaissance légale de la liberté syndicale et du droit de grève.

4° Liberté politique complète.

5° Reconnaissance légale de la journée de huit heures et du repos hebdomadaire.

6° Pension facultative à 55 ans et obligatoire à 60 ans.

7° Création de Commissions régionales d'étude et de conciliation; institution d'une Commission paritaire centrale permanente ayant un caractère officiel et des pouvoirs d'exécution; organisation d'un referendum en vue de sa constitution.

8° Instauration d'inspectoriats du travail.

9° Vote du statut légal du personnel.

*
* *

La Commission n'a pas pu examiner la note du Syndicat national et engager un débat approfondi. Le temps presse, le rapporteur s'est borné à communiquer le programme à M. le Ministre.

Naturellement, je ne puis ici qu'examiner la question d'une façon absolument objective.

Personnellement, j'estime que les revendications des cheminots, si elles étaient admises, apporteraient dans l'organisation de nos chemins de fer des directives nouvelles, qui pourraient, grâce aux initiatives individuelles, avoir une influence heureuse.

M. le Ministre, dans ses réponses, fait naturellement les plus expresses réserves, tout en se montrant sympathique sur la plupart des points.

On trouvera ci-après les appréciations du Ministre.

1. — *Participation à la direction et au contrôle de l'Exploitation des chemins de fer, postes, télégraphes, téléphones et marine par les délégués du personnel.*

Une certaine participation du personnel à la gestion des services peut donner d'excellents résultats, mais elle doit se produire dans des conditions pratiques de nature à éviter certains écueils.

On pourrait, à l'exemple de ce qui se fait dans d'autres exploitations, notamment en Italie et en France, constituer des Commissions dans lesquelles le personnel serait représenté, qui auraient à émettre un avis sur les réformes projetées par l'Administration et dont les membres auraient le droit d'initiative, c'est-à-dire pourraient provoquer une délibération sur toutes améliorations qu'ils jugeraient utiles dans l'organisation ou la gestion des services.

Il pourrait y avoir aux sièges des différents groupes des Commissions régionales et, auprès de l'autorité supérieure, une Commission centrale.

2. — *Calcul des salaires par année, arrêter et unifier les bases d'avancement qui, à l'heure actuelle, frisent l'état chaotique.*

Le calcul des salaires par année ou par mois est actuellement à l'étude et une décision interviendra prochainement.

En ce qui concerne l'unification des bases d'avancement, des améliorations peuvent évidemment être réalisées, mais il est exagéré de prétendre que la situation actuelle frise l'état chaotique.

Pour le personnel ouvrier, on a déterminé, il y a quelques années, des carrières-types qui ont pour effet d'assurer aux titulaires d'un même grade et à ceux de grades équivalents un barème uniforme de rétributions et d'avancement.

Pour le personnel des fonctionnaires et employés, des règles et des échelles de traitements uniformes régissent *les avancements de traitement* dans l'ensemble des Administrations du Département.

Il existe des inégalités de fait dans les *promotions de grade.*

Ces inégalités sont inévitables lorsqu'il s'agit de nominations à des fonctions déterminées. Les vacances, qui se produisent par décès, démissions, mises à la retraite, sont naturellement variables d'un service à un autre et l'on est bien obligé, pour des raisons de préparation et d'aptitudes, de prendre le titulaire de l'emploi à conférer dans la spécialité où la position est ouverte, d'où des délais d'avancement différents, comme il s'en produit à l'armée pour les différentes armes.

Mais on peut arriver à simplifier les cadres, là où le grade ne répond pas à une fonction spéciale, et à unifier les méthodes pour la désignation des candidats à promouvoir au grand choix, au choix ou à l'ancienneté.

Cette question pourrait être utilement examinée par la Commission centrale, prévue au paragraphe premier.

3. — *Reconnaissance légale de la liberté syndicale.*

La reconnaissance de la liberté syndicale a été affirmée par le Gouvernement aux Chambres.

Elle sera consacrée dans le projet de loi relatif à la Régie.

4. — *Liberté politique.*

Cette liberté n'est pas mise en question.

5. — *Reconnaissance légale de la journée de huit heures et du repos hebdomadaire.*

Le Gouvernement vient de saisir la Chambre d'un projet sur la matière.

6. — *Pension facultative à 55 ans et obligatoire à 60 ans.*

Les fonctionnaires et employés sont retraités d'office à 66 ans. Ils sont pensionnés avant cet âge si leur état de santé ne leur permet plus de continuer leurs fonctions.

Abaisser l'âge *de la mise à la retraite d'office* serait augmenter sans nécessité les charges du Trésor.

Le fonctionnaire ou l'employé qui approche de la soixantaine n'a généralement plus qu'à continuer des fonctions avec lesquelles il est familiarisé et que son expérience lui permet de remplir avec grand fruit.

Pourquoi le violenter en l'obligeant à prendre sa retraite, s'il est en possession de tous ses moyens ?

Mais on pourrait utilement modifier la loi des pensions en permettant au fonctionnaire ou à l'employé de prendre sa retraite, s'il en a le désir, à partir de l'âge de 60 ans.

L'État n'a pas intérêt à retenir à son service au delà de cet âge un agent qui se sent fatigué ou qui n'a plus le goût de ses fonctions.

Il ne paraît pas à conseiller d'aller jusqu'à l'âge de 55 ans parce que la généralité du personnel est encore très valide à cet âge et que la plupart des agents ne quitteraient l'Administration que pour occuper ailleurs leur activité.

Le Trésor s'imposerait une dépense qui ne répondrait pas à une nécessité.

Pour les ouvriers, la mise à la retraite a lieu d'office à 70 ans ; ils ne sont pensionnés avant cet âge que si leur état de santé ne leur permet pas de continuer leurs fonctions.

Il entre dans mes intentions d'appliquer au personnel ouvrier le régime établi pour les fonctionnaires et employés.

7. — a) *Création de Commissions régionales et d'études et de conciliation ;*

b) *Institution d'une Commission paritaire centrale permanente ayant un caractère officiel et des pouvoirs d'exécution ;*

c) *Organisation d'un referendum en vue de sa constitution.*

Ces questions sont à l'étude.

8. — *Instauration d'inspectorats du travail.*

Elle sera prévue dans le projet de loi relatif à la Régie.

9. — *Vote du statut légal du personnel.*

Le projet de loi sur la Régie en proclame la nécessité.

Institution d'une Régie nationale des Chemins de fer de Belgique.

La question de la Régie de nos chemins de fer reste toujours à l'ordre du jour. Seulement elle n'a pas fait un pas depuis la dernière session.

Le projet du Gouvernement a été l'objet de sérieuses critiques. La Section centrale qui avait été formée, a tenu un nombre respectable de séances.

Note concernant la jonction Nord-Midi.

Question.

Un membre demande :

1° Quelle est la dépense déjà faite ?

2° Quelle est la valeur des immeubles ?

3° Quelles sont les dépenses qui restent à effectuer vu l'augmentation des matériaux et de la main-d'œuvre ?

Réponse.

La Commission, après discussion, émet un avis unanime contre l'achèvement des travaux. Elle estime qu'on pourrait y renoncer et revendre les terrains.

Question.

Quelle serait la valeur des terrains ?

Réponse.

1° Dépenses faites jusqu'ici, en travaux : fr. 4,385,331.76.

2° Valeur des immeubles :

Payés à ce jour, environ	78,750,000	»
Immeubles restant à acquérir, environ. . .	4,000,000	»
TOTAL . . fr.	82,750,000	»

3° Voir la réponse à la question ci-après.

4° Sauf les terrains affectés à la halte centrale, la quantité de terrains destinés à la vente est la même, que la jonction s'exécute ou qu'elle ne s'exécute pas.

Question.

Quels sont les travaux effectués relatifs à la jonction Nord-Midi?

Quel en a été le coût?

Quels sont les travaux restant à effectuer, à combien les évalue-t-on et pour quelle date prévoit-on leur achèvement?

A combien évalue-t-on la dépense d'établissement de la gare centrale?

Réponse.

Les travaux effectués comprennent notamment la plus grande partie du gros œuvre de tronçon compris entre la gare du Midi et la rue des Brigittines, et en outre des terrassements et des travaux de drainage à la gare centrale, des terrassements dans le quartier de la rue des Sables, des travaux de fondation pour le passage de la rue Ravenstein au-dessus de la gare centrale.

Ces travaux ont coûté jusqu'ici fr. 4,385,331.76, non compris le coût des expropriations.

Il reste à achever le tronçon compris entre la gare du Midi et la rue des Brigittines, à construire la ligne entre la rue des Brigittines et la gare du Nord, dont la très grande partie sera en souterrain; à aménager les gares centrales, du Nord, du Midi, à construire ou aménager les bâtiments.

D'après des bases établies en mai 1909, les travaux qu'il reste à effectuer pour réaliser le projet soumis aux Chambres coûteraient environ 29,000,000 de francs.

Les dépenses à résulter des travaux de la halte centrale ont été évaluées, en 1909, à 5,395,650 francs.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

I.

Notes complémentaires mettant en relief la situation de 1919 et la situation de 1920.

Question posée par M. le Rapporteur de la Section centrale de la Chambre des Représentants, chargé de l'examen du Budget de 1920.

Question IX.

On désirerait reprendre les points du rapport de M. le marquis Imperiali sur le Budget de 1919 et mettre en relief les améliorations qui ont été apportées depuis lors.

Réponse.

Recettes.

Les prévisions de recettes pour l'année 1919 ont été dépassées. Les recettes pour cette année s'élèvent approximativement à 332,057,000 francs, non compris notamment les recettes relatives aux transports effectués pour compte des autorités militaires, ainsi qu'il résulte du tableau comparatif des recettes ci-joint publié le 25 mars dernier.

Voies et travaux.

Ci-joint un plan (voir annexe IV du rapport) donnant la situation du réseau au 1er avril courant. La comparaison avec les plans annexés au rapport de M. le marquis Imperiali sur le Budget de 1919, montre, mieux

que tout exposé, les travaux qui ont été exécutés depuis la publication de ce rapport.

Des 1,500 kilomètres de lignes partiellement ou totalement démolies au cours de la guerre, il ne reste, pour le trafic des voyageurs, qu'à terminer les travaux en cours sur la ligne de Dixmude à Nieuport ainsi que sur celle d'Alost-Opwyck-Londerzeel, et à reconstruire le tunnel entre Louise-Marie et Etichove et les trois ponts-rails énumérés ci-dessous :

1° Pont de Selzaete sur le canal de Terneuzen, à reconstruire par les Ponts et Chaussées;

2° Pont de Huy sur la Meuse;

3° Pont de Houplines sur la Lys.

Les travaux de reconstruction du dernier ouvrage seront terminés dans le courant de cette année.

La reconstruction de la ligne de Dixmude à Nieuport a dû être ajournée jusqu'à la décision prise dernièrement par l'autorité militaire concernant la conservation des abris construits dans le remblai du chemin de fer au cours de la guerre.

La voie est actuellement rétablie depuis Dixmude jusqu'au pont sur le canal de Nieuport à Furnes, à l'entrée de Nieuport-Ville.

D'autres tronçons, tels que la ligne du train-bloc de Schaerbeek à Weerde et celle de Neckerspoel à Wilryck, n'ont pas été reconstruits jusqu'à présent, à défaut de billes et aussi parce que le trafic pouvait être assuré à l'aide des lignes existantes, dont les tronçons précités ne constituent, en somme, que les dédoublements. Toutefois, en prévision de l'affluence de voyageurs qui se produira pour les jeux olympiques, la reconstruction de la ligne de Neckerspoel à Anvers-Sud est poussée activement et celle-ci pourra être remise en exploitation pour le mois de juillet. Le rétablissement de cette ligne comporte la reconstruction d'un pont sur la Nèthe à Waerloos.

Il reste donc en tout à reconstruire une cinquantaine de kilomètres de ligne, quatre ponts-rails et un tunnel pour que la circulation soit rétablie sur toutes les lignes du réseau.

Ces renseignements seront complétés incessamment en ce qui concerne les travaux de signalisation.

Traction et Matériel.

Il est annexé à la présente un extrait du rapport de M. le marquis Imperiali, ainsi que deux tableaux indiquant les modifications survenues dans les renseignements contenus dans cette partie du rapport en question.

Exploitation. — Voyageurs.

Depuis un an, le trafic des voyageurs s'est développé dans des conditions particulièrement satisfaisantes et, bien que l'Administration ne dispose encore que d'un matériel de fortune insuffisant, elle a pu transporter, en moyenne, un nombre de voyageurs se rapprochant de celui d'avant-guerre.

En vue d'améliorer les conditions de transport des voyageurs et de rétablir le fonctionnement normal du service, l'Administration s'est efforcée de remplacer, dans les grandes gares, les billets provisoires en papier léger par des billets en carton du système Edmonson.

L'emploi de ces billets sera généralisé dès que les machines à fabriquer, à récupérer en Allemagne, seront livrées à l'atelier spécial de Malines.

De plus, l'Administration a rétabli les catégories d'abonnements de chemins de fer ci-après :

1° Abonnements généraux de trois, six, neuf et douze mois, valables sur tous les chemins de fer belges ;

2° Abonnements ordinaires limités entre deux ou plusieurs points pour la même durée de validité. (La limite maxima de délivrance des abonnements ordinaires qui, au début, avait été fixée provisoirement à 60 kilomètres, a été supprimée) ;

3° Abonnements hebdomadaires pour ouvriers à un voyage aller et retour par semaine ;

4° Abonnements scolaires pour 1 à 3 et 4 à 7 déplacements hebdomadaires.

Les stations des cercles d'Eupen et de Malmédy ont été incorporées dans l'ancien réseau de l'État et mises en relations directes pour le transport des voyageurs et des bagages.

Une réduction de 75 °/₀ sur les prix de leurs billets de chemin de fer a été accordée aux mutilés de la grande guerre, pour une période indéterminée, et le bénéfice de cette faveur a été étendu aux guides accompagnant ceux d'entre ces invalides qui sont aveugles ou impotents.

Des relations directes ont été rétablies pour le trafic des voyageurs et des bagages avec l'Angleterre, la Hollande, la France, l'Alsace-Lorraine, le Luxembourg, la Suisse, l'Italie et l'Allemagne occupée.

La majoration des prix d'avant-guerre, qui était de 40 °/₀ depuis la reprise du service, a été portée à 100 °/₀ à partir du 1er février dernier.

Marchandises.

L'Administration s'est efforcée d'harmoniser l'exploitation du réseau avec le développement extraordinaire, et jusqu'à un certain point imprévu, du

commerce et de l'industrie. D'une façon générale, on peut déclarer que le chemin de fer assure l'expédition de tous les transports qui lui sont présentés.

L'augmentation constante des frais d'exploitation n'a pas permis à l'État de s'en tenir à la majoration de 40 % décrétée au lendemain de l'armistice. L'arrêté ministériel du 28 janvier 1920 a porté l'augmentation des prix de transport à 100 % des prix d'avant-guerre. Cette majoration est loin d'être excessive; on peut affirmer même qu'elle n'est pas en rapport avec celle qu'ont atteinte les prix des matières premières et de la main-d'œuvre.

Tenant compte des améliorations successives apportées à l'outillage du réseau, du désir fréquemment exprimé par les différentes Chambres de commerce du pays et par le public en général, l'Administration a abrogé, le 25 mars 1920, l'article 3 de l'arrêté ministériel paru au *Moniteur* le 9 janvier 1919. Elle a renoncé ainsi à invoquer l'état permanent de force majeure qui couvre son exploitation et dégage sa responsabilité en cas de dommage, pour assumer l'obligation de prouver, dans chaque espèce, l'existence d'une cause libératoire.

On constatera qu'après un an, l'Administration est parvenue à restaurer les ruines accumulées par l'envahisseur et à en revenir, presque, à une exploitation normale.

Dans des conditions particulièrement difficiles, elle a repris l'exploitation des chemins de fer dans les cercles de Malmédy et d'Eupen, qui jouissent, à l'heure actuelle, de tous les avantages qu'offre le réseau belge.

Toutes les améliorations préindiquées ont eu une répercussion heureuse sur le trafic international. Le tarif postal a été rétabli dans la plupart des relations : on n'ignore pas que ce tarif régit l'échange des petits colis entre les pays du monde entier. La remise en vigueur de ce tarif est donc particulièrement importante et heureuse.

Des envois pour les pays d'Europe accessibles sont acceptés au transport direct et le chemin de fer belge, à l'encontre de beaucoup d'autres administrations ferroviaires, ne subordonne à aucune autorisation l'accès de ses lignes aux expéditions originaires de l'étranger.

L'article 366 du Traité de Versailles rétablissant en principe la Convention de Berne dans les relations entre l'Allemagne et les pays alliés et, par voie de conséquence, entre les différents pays alliés, les transports internationaux pourront sous peu être effectués sur la base de la lettre de voiture directe et aux conditions de la convention internationale.

L'application de celle-ci, qui prévoit notamment l'affranchissement sur tout le parcours, qui autorise les remboursements et les déboursés, est particulièrement délicate par suite de l'instabilité du change.

On peut affirmer sans exagération que les progrès réalisés depuis un an ont amené l'exploitation du réseau à une situation voisine de celle d'avant la guerre.

Ci-joint deux tableaux indiquant :

a) La progression continuelle et sensible du nombre de trains de voyageurs qui ont été mis en circulation du 15 juin 1919 au 1er avril courant ;

b) Les résultats obtenus dans la réorganisation du service des trains de marchandises pendant la même période.

Tableau comparatif des recettes (par 1,000 francs)

(DÉDUCTION FAITE DES PARTS ATTRIBUÉES

MOIS.	RECETTES.											
	Voyageurs et bagages.			Marchandises et produits extraordinaires. (Abstraction faite des soldes des décomptes du matériel).			Soldes des décomptes du matériel.			Ensemble des produits.		
	1914	1919	1920	1914	1919	1920	1914	1919	1920	1914	1919	1920
Janvier . .	7,589	(1) 4,589	(1) 12,920	18.329	(1) 4,814	(1) 24 800	- 1,746	»	»	24,172	(1) 9,403	(1) 37,720
Février .	6,757	(1) 5,311	(1) 16,680	18,788	(1) 6 538	(3) 33,870	- 1,544	»		24,001	(1) 11,849	(2) 50,550
Mars . . .	7,699	(1) 7,613		20,143	(1) 10,328		- 796	»		27,046	(1) 17,941	
TROIS MOIS.	22,045	(1) 17,513		57,260	(1) 21,680		- 4,086	»		75,219	(1) 39,193	
Avril . . .	9,082	(1) 10,053		19,032	(1) 12,028		479	»		27,635	(1) 22,081	
Mai. . . .	(1) 9,383	(1) 11,174		(1) 18,787	(1) 14,932		»	»		(1) 28,170	(1) 26,106	
Juin . . .	(2) 9,791	(1) 12,501		(2) 18,104	(1) 16,743		»	»		(2) 27,895	(1) 29,244	
SIX MOIS .	50,301	(1) 51,241		113,183	(1) 65,383		- 4,565	»		(2) 158,919	(1) 116,624	
Juillet . .	(*)	(1) 13,883		(*)	(1) 19,190		(*)	»		(*)	(1) 33,073	
Août . .	(*)	(1) 16,700		(*)	(1) 18,850		(*)	»		(*)	(1) 35.550	
Septembre	(*)	(1) 16,890		(*)	(1) 21,220		(*)	»		(*)	(1) 38,110	
NEUF MOIS.	(*)	(1) 98,714		(*)	(1) 124,643		(*)	»		(*).	(1) 223,357	
Octobre. .	»	(1) 14,540		»	(1) 23,780		»	»		»	(1) 38,320	
Novembre.	»	(1) 13,150		»	(1) 21,630		»	»		»	(1) 34,780	
Décembre.	»	(1) 12,260		»	(1) 23,340		»	»		»	(1) 35,600	
Année .	(*)	(1) 138,664		(*)	(1) 193,393		(*)	»		(*)	(1) 332,057	

(1) Recette approximative.

(2) Recette évaluée. Majoration des tarifs portée de 40 à 100 %.

(3) Pour balance, aucun produit en 1919.

(*) Tous les documents de comptabilité ayant été détruits ou enlevés par les Allemands, cette recette n'a pas encore pu être établie à ce jour.

N. B. — Ne sont pas comprises, en 1919 et en 1920, les recettes relatives aux transports effectués pour compte des autorités militaires; ensuite de réquisitions, etc.

de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

AUX SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES.)

COMPARAISON AVEC L'ANNÉE ANTÉRIEURE.											
V.	M.	Matériel.	Total.	V.	M.	Matériel.	Total.	V.	M.	Matériel.	Total.
1914				1919 (3)				1920			
- 150	- 1,359	- 1,005	- 2,514	- 3,000	- 13,515	+ 1,746	- 14,769	+ 8,331	+ 19,986	»	+ 28,317
+ 284	+ 662	- 536	+ 410	- 1,446	- 12,250	+ 1,544	- 12,152	+ 11,369	+ 27,332	»	+ 38,701
- 1,092	+ 16	+ 440	- 636	- 86	- 9,815	+ 796	- 9,105				
- 958	- 681	- 1,101	- 2,740	- 4,532	- 35,580	+ 4,085	- 36,026				
+ 1,545	+ 1,485	+ 225	+ 3,255	+ 971	- 7,004	+ 479	- 5,554				
121	+ 401	+ 527	+ 807	+ 1,791	- 3,855	»	- 2,064				
- 532	+ 129	+ 301	- 102	+ 2,710	- 1,361	»	+ 1,349				
- 66	+ 1,334	- 48	+ 1,220	+ 940	- 47,800	+ 4,565	- 42 295				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				
»	»	»	»	»	»	»	»				
»	»	»	»	»	»	»	»				
»	»	»	»	»	»	»	»				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				

Le 23 mars 1920.

Tableau comparatif des recettes (par 1,000 francs)

(DÉDUCTION FAITE DES PARTS ATTRIBUÉES

MOIS.	RECETTES.											
	Voyageurs et bagages.			Marchandises et produits extraordinaires. (Abstraction faite des soldes des décomptes du matériel.)			Soldes des décomptes du matériel.			Ensemble des produits.		
	1914	1919	1920	1914	1919	1920	1914	1919	1920	1914	1919	1920
Janvier. .	7,589	(1) 4,589	(1) 12,920	18,329	(1) 4,814	(1) 24,800	- 1,746	»	»	24,172	(1) 9,403	(1) 37,720
Février. .	6,757	(1) 5,311	(1) 16,810	18,788	(1) 6,538	(1) 35,430	- 1,544	»		24,001	(1) 11,849	(1) 52,240
Mars . .	7,699	(1) 7,613	(2) 17,990	20,143	(1) 10,328	(1) 41,620	- 796	»		27,046	(1) 17,941	(2) 59,610
TROIS MOIS.	22,045	(1) 17,513	47,720	57,260	(1) 21,680	101,850	- 4,086	»		75,219	(1) 39,193	149,570
Avril . .	9,082	(1) 10,053		19,032	(1) 12,028		- 479	»		27,635	(1) 22,081	
Mai . . .	(1) 9,383	(1) 11,174		(1) 18,787	(1) 14,932		»	»		(1) 28,170	(1) 26,106	
Juin. . .	(2) 9,791	(1) 12,501		(2) 18,104	(1) 16,743		»	»		(2) 27,895	(1) 29,244	
SIX MOIS .	50,301	(1) 51,241		113,183	(1) 65,383		- 4,565	»		(1) 158,919	(1) 116,624	
Juillet . .	(*)	(1) 13,833		(*)	(1) 19,190		(*)	»		(*)	(1) 33,073	
Août. . .	(*)	(1) 16,700		(*)	(1) 18,850		(*)	»		(*)	(1) 35,550	
Septembre	(*)	(1) 16,890		(*)	(1) 21,220		(*)	»		(*)	(1) 38,110	
NEUF MOIS.	(*)	(1) 98,714		(*)	(1) 124,643		(*)	»		(*)	(1) 223,357	
Octobre .	»	(1) 14,540		»	(1) 23,780		»	»		»	(1) 38,320	
Novembre.	»	(1) 13,150		»	(1) 21,630		»	»		»	(1) 34,780	
Décembre.	»	(1) 12,260		»	(1) 23,340		»	»		»	(1) 35,600	
ANNÉE. .	(*)	(1) 138,664		(*)	(1) 193,393		(*)	»		(*)	(1) 332,057	

(1) Recette approximative.

(2) Recette évaluée. Majoration des tarifs portés de 40 à 100 °/₀, à partir du 1er février 1920.

(3) Pour balance, aucun produit en 1919.

(*) Tous les documents de comptabilité ayant été détruits ou enlevés par les Allemands, cette recette n'a pas encore pu être établie à ce jour.

N. B. — Ne sont pas comprises, en 1919 et en 1920, les recettes relatives aux transports effectués pour compte des autorités militaires; ensuite de réquisitions, etc.

de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

AUX SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES.)

COMPARAISON AVEC L'ANNÉE ANTÉRIEURE.											
V.	M.	Matériel.	TOTAL.	V.	M.	Matériel.	TOTAL.	V.	M.	Matériel.	TOTAL.
1914				1919				1920			
- 150	- 1,359	- 1,005	- 2,514	- 3,000	- 13,515	+ 1,746	- 14,769	+ 8,331	+ 19,986	»	+ 28,317
+ 284	+ 662	- 536	+ 410	- 1,446	- 12,250	+ 1,544	- 12,152	+ 11,499	+ 28,892	»	+ 40,391
- 1,092	+ 16	+ 440	- 636	- 86	- 9,815	+ 796	- 9,105	+ 10,377	+ 31,292	»	+ 41,669
- 958	- 681	- 1,101	- 2,740	- 4,532	- 35,580	+ 4,086	- 36,026	+ 30,207	+ 80,170	»	+ 110,377
+ 1,545	+ 1,485	+ 225	+ 3,255	+ 971	- 7,004	+ 479	- 5,554				
- 121	+ 401	+ 527	+ 807	+ 1,791	- 3,855	»	- 2,064				
- 532	+ 129	+ 301	- 102	+ 2,710	- 1,361	»	+ 1,349				
- 66	+ 1,334	- 48	+ 1,220	+ 940	- 47,800	+ 4,565	- 42,295				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				
»	»	»	»	»	»	»	»				
»	»	»	»	»	»	»	»				
»	»	»	»	»	»	»	»				
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)				

Le 23 avril 1920.

TRACTION ET MATÉRIEL.

A. — Ateliers centraux.

A l'armistice, nous avons retrouvé nos ateliers de réparation les uns détruits, les autres pillés, dépourvus en grande partie de leur outillage et approvisionnements.

D'un autre côté, il y avait à réparer un stock considérable de locomotives, voitures, wagons et chaudières que nos seuls moyens ne permettaient pas de remettre en état de service.

L'Administration a demandé le concours de l'industrie privée pour la réparation de son matériel.

Actuellement, 11 ateliers privés réparent des locomotives et des tenders, 14 des voitures et des wagons, 16 des wagons et 4 des chaudières.

A ce jour, il est sorti de réparation 110 locomotives, environ 100 voitures et plus de 200 wagons.

Le coût de la réparation est de deux à cinq fois plus élevé qu'avant la guerre.

Le 1er avril 1920, 301 locomotives, 4,390 wagons et 876 voitures étaient sortis de réparation.

D'autre part, les grands ateliers de réparation du chemin de fer se réorganisent : leur production est à ce jour de 158 locomotives réparées.

Le 1er avril 1920, 623 locomotives avaient été réparées.

B. — Ateliers des lignes et remises aux locomotives.

Tout comme les ateliers centraux, les ateliers des lignes et remises aux locomotives ont, pour la plupart, été détruits, dévastés ou pillés par l'occupant. Dès la conclusion de l'armistice, il a été fait appel au personnel, afin de remettre les installations en état, soit par nos propres soins, soit avec le concours de l'industrie privée, où les nécessités du service l'exigeaient.

Le service de la Traction a, dans ces circonstances, prêté, partout où la chose était possible, son aide au service des Voies et Travaux, qui était surchargé. Cette coopération a produit d'heureux résultats.

La production, qui d'abord était presque nulle, s'est accentuée progressivement : à l'heure présente, les ateliers des lignes réparent, en moyenne, une vingtaine de locomotives par semaine.

En mars 1920, ce nombre a pu être porté à 30 par semaine.

Outillage.

Tous les moyens disponibles ont été mis en œuvre pour réfectionner, avant tout, les machines-outils qui avaient été usées ou mises hors de service par

l'ennemi. L'outillage, qui avait été déplacé, a été réintégré dans les dépôts propriétaires. Une partie des manquants a été remplacée soit par des outils venant des ateliers d'Oissel, soit par d'autres récupérés sur l'ennemi.

Dans les ateliers, où la nécessité s'en faisait sentir, nos services ont été autorisés à acheter directement dans le commerce, le petit outillage et les approvisionnements d'un emploi urgent. Ils ont fait largement usage de cette latitude, qui a permis d'activer, dans une grande mesure, la réparation du matériel de traction.

C. — Locomotives.

Au moment de la conclusion de l'armistice, nous ne disposions que des moteurs abandonnés par les Allemands pendant leur retraite : ces machines étaient généralement dans un état déplorable et complètement usées. Un grand nombre de moteurs avaient été sabotés par l'ennemi et étaient atteints d'avaries graves, notamment au foyer.

A la date du 20 janvier, nous disposions de 578 locomotives, dont 279 seulement en état de rouler, soit 42 $^1/_2$ °/₀ de l'effectif.

Depuis ce moment, nos moteurs, évacués en France au début de la campagne de 1914, ont commencé à rentrer en Belgique et la reprise par l'Administration civile de l'exploitation du réseau, d'une part, et la récupération des locomotives allemandes, d'autre part, nous ont mis en possession d'un effectif de machines qui nous a permis de faire face jusqu'à ce jour aux nécessités croissantes du trafic.

Le 1er mars 1919, il se trouvait sur le réseau belge 2,847 locomotives, dont 1,712 en état de rouler, soit 60 °/₀.

Actuellement, nous avons, en Belgique, 4,366 moteurs, dont 2,560 peuvent être chargés de la remorque d'un train, soit 58 °/₀ de l'effectif.

Le 1er avril 1920, le parc des locomotives comportait 4,810 moteurs, dont 2,847 ou 60 °/₀ étaient en état de rouler.

D. — Remorque des trains.

Dès le départ des Allemands, l'Administration s'est appliquée à réorganiser le service des trains de voyageurs et de marchandises.

Tenant compte de la pénurie de nos moyens d'action, de l'état des voies, du matériel et des installations, il a fallu procéder à l'étude du roulement des rames et des locomotives de manière à en obtenir le rendement maximum, tout en observant une vitesse réduite compatible avec l'état des voies et de la signalisation.

Au fur et à mesure que l'amélioration de l'état des machines et de la voie le permettait, le service a pu se développer, notamment par une augmentation progressive et constante de la vitesse des trains.

Autres mesures, mises en vigueur ou à l'étude, en vue d'intéresser le personnel de la Traction aux résultats d'une exploitation régulière.

En vue d'inciter le personnel, tant des locomotives que d'atelier, à coopérer efficacement à l'entretien du matériel de traction et à la desserte régulière des trains, les primes suivantes ont été créées ou sont en voie d'application :

1° Prime de conservation des locomotives dont les machinistes et chauffeurs bénéficient actuellement et qui est étendue au personnel des remises ;

2° Prix de régularité pour temps gagné de 10 centimes par minute pour le machiniste et de 5 centimes pour le chauffeur. Le temps perdu implique une retenue équivalente par minute de retard. Cette allocation est en vigueur depuis le 1er avril 1919 ;

3° Prime à l'entreprise pour la réparation du matériel de traction. Cette prime, qui est en voie de développement sur tout le réseau, est issue du seul système qui se concilie avec l'état actuel de nos installations, le manque d'outillage et le rendement plus faible de l'ouvrier, déprimé par la guerre et par sa longue inactivité.

Ces mesures ont été appliquées, amplifiées et améliorées, en tenant compte de l'augmentation du coût de la vie.

* * *

Grâce à ces mesures, on a pu faire face à un trafic rapidement croissant. Dès maintenant, nous remorquons, dans des conditions de rapidité et de régularité que l'on peut qualifier de satisfaisantes, 40 % du nombre des trains de voyageurs d'avant la guerre et 60 % de celui des trains de marchandises.

Le 1er avril 1920, nous assurions 56 % du nombre des trains de voyageurs d'avant-guerre et 84 % de celui des trains de marchandises.

E. — Matériel de transport.

Au 1er janvier 1919, on avait récupéré :

1,068	véhicules pour trains de voyageurs,
32,226	véhicules pour trains de marchandises.
TOTAL. . 33,294	

Au 26 avril 1919, ces effectifs étaient portés à :

3,467	véhicules pour trains de voyageurs,
70,868	véhicules pour trains de marchandises.
TOTAL. . 74,335	

Il restait à récupérer à cette date :

	2,361	véhicules pour trains de voyageurs,
	3,304	véhicules pour trains de marchandises.
TOTAL. .	5,665	

Au 15 février 1920, nous possédions :

	6,651	véhicules pour trains de voyageurs,
	84,618	véhicules pour trains de marchandises.
TOTAL. .	91,249	

Pendant la période du 1er janvier au 21 juin 1919, il a été réparé ou remis en état de circuler :

	VÉHICULES. — Trains de voyageurs.		VÉHICULES. — Trains de marchandises.	
1° Dans nos ateliers . . .	9,285	*35,418*	39,709	*237,918*
2° Dans les ateliers privés .	88	*1,089*	91	*4,390*
3° Par les brigades volantes	—	—	17,991	*165,080*
TOTAL. . . .	9,375	*36,507*	57,791	*407,388*

Les chiffres indiqués en *caractères italiques* donnent les nombres de véhicules remis en état du 1er janvier 1919 au 1er avril 1920.

La Direction de la Traction et du Matériel a fait les diligences nécessaires auprès de la Commission interalliée permanente pour l'armistice et de la Commission interalliée pour la récupération du matériel pour que l'on ne compte pas dans les 80,000 véhicules à livrer par les Allemands, en vertu du traité d'armistice du 11 novembre 1918, les véhicules ci-après :

1° Les wagons appartenant à des particuliers et agréés par l'État belge;

2° Les voitures cellulaires;

3° Les voitures postales;

4° Les véhicules de la « Compagnie internationale des Wagons-Lits ».

En outre, elle a fait des démarches auprès des mêmes Commissions, pour que notre administration puisse rentrer le plus tôt possible en possession du matériel restant à fournir par les Allemands.

En vue de la réparation du matériel de transport, elle a autorisé le recrutement du personnel nécessaire dans les différents ateliers.

Elle a organisé :

a) Des brigades volantes pour la remise en état, sur place, des véhicules avariés;

b) Des postes de graissage, par suite du grand nombre d'échauffements de boîtes.

Elle a prescrit aux directeurs de service de faire des recommandations spéciales aux machinistes de gare, pour qu'ils apportent toute la prudence voulue dans les manœuvres qui leur sont commandées.

F. — Éclairage.

a) Trains.

Électricité. — Avant la guerre, nous avions 1,800 voitures environ éclairées à l'électricité; 11 ateliers de revision se partageaient l'entretien des équipements électriques (accumulateurs, dynamos, etc.). De ces 1,800 voitures, 600 nous sont signalées comme existant encore, mais en raison de leur état général, 200 d'entre elles seulement ont pu être remises en service. A celles-ci, il a fallu restaurer leur équipement, reformer leurs batteries d'accumulateurs, y remonter des dynamos et des lampes.

Le 1er avril 1920, 375 voitures étaient éclairées à l'électricité. L'appareillage des autres est en voie d'achèvement.

Les ateliers de revision ont été trouvés dans un état de complète dévastation. Leur restauration se poursuit activement et ils ne tarderont pas à être tous remis en ordre.

Tous les ateliers de revision sont en ordre de marche.

Gaz. — Avant la guerre, nous éclairions la majorité de nos trains au moyen de gaz riche que nous produisions dans quatre usines.

Tous les trains sont éclairés, soit au gaz ou à l'huile.

Au moment de la reprise du trafic, de ces quatre usines une seule était restée debout et encore était-elle fortement détériorée.

Huit usines de compression de gaz de ville ont remplacé ces quatre usines. De nouvelles usines sont à l'étude.

D'autre part, les conduites à gaz des trains se trouvaient en très mauvais état ainsi que les canalisations pour la distribution de gaz aux voitures dans les gares.

Tout a été mis immédiatement en œuvre afin de tirer parti de ce qui restait.

D'un autre côté, des projets de marchés ont été élaborés en vue de l'acquisition de pièces de rechange et d'outillage.

A l'heure actuelle, bon nombre de rames de voitures ont leurs équipements d'éclairage en état de fonctionnement. Elles sont même en partie déjà éclairées, grâce à l'utilisation du gaz de houille comprimé en remplacement du gaz riche.

On peut compter que la majorité des trains appareillés au gaz seront éclairés pour la prochaine période hivernale.

b) Voies et locaux.

A la reprise, l'éclairage était pour ainsi dire nul : les luminaires avaient complètement disparu ou étaient gravement détériorés, les réverbères ou autres supports avaient été, pour la plupart, enlevés. Toute initiative a été laissée aux services régionaux pour réaliser des éclairages de fortune.

L'éclairage des gares, remises, ateliers, a été ainsi assuré en très peu de temps.

Toutes les stations sont pourvues actuellement d'un éclairage suffisant. Des mesures sont prises pour que dans le courant de cette année l'éclairage d'avant-guerre soit reconstitué.

G. — Chauffage.

a) Trains.

Chauffage par chaufferettes. — Des 40,000 bouillottes existant avant la guerre, 2,000 à peine ont été retrouvées. Leur emploi sera localisé sur les lignes secondaires de Gand à la Tête-de-Flandre et à Bruges (par Eecloo). Les chaufferies sont dévastées et leur matériel enlevé. Il faut donc renoncer à reconstituer autrement ce système de chauffage qui, du reste, est suranné et inefficace.

L'Administration compte pouvoir le supprimer pour l'hiver prochain.

Chauffage par calorifères. — En attendant de pouvoir équiper au chauffage à la vapeur des voitures qu'on chauffait avant la guerre au moyen de bouillottes, on munira de calorifères le plus grand nombre possible de ces véhicules, sauf ceux où les travaux d'appropriation seraient trop importants ou trop coûteux.

Des dispositions sont prises en conséquence.

Des calorifères ont été placés dans toutes les voitures ne pouvant être chauffées par la vapeur ou par des chaufferettes. Ils ont donné de bons résultats.

Chauffage à la vapeur. — Les voitures laissées par les Allemands étaient en fort mauvais état : conduites et appareils négligés, accouplements disparus, robinets en cuivre enlevés et remplacés par des robinets défectueux en fonte.

Les installations de chauffage préalable étaient désaffectées et désorganisées.

Depuis la reprise, l'équipement du matériel a été revu, les organes nécessaires pour le compléter (boyaux, robinets, etc.) ont été commandés ou vont l'être, les installations fixes indispensables pour le chauffage préalable sont soumises à vérification et seront remises en ordre pour l'hiver prochain.

b) Locaux.

La reconstitution du chauffage des locaux a présenté moins de difficultés en raison du moins grand bouleversement qu'il a subi.

Rien ne fait prévoir qu'il laissera sensiblement à désirer pour la période d'hiver prochain.

La situation est redevenue normale en ce qui concerne le chauffage des locaux.

H. — Approvisionnements.

La Direction Traction et Matériel a pris, à ce jour, inscription au Budget ordinaire d'une somme de 36,665,360 francs, destiné à couvrir les dépenses

résultant des marchés pour la fourniture de métaux et pièces de rechange pour l'entretien du matériel roulant, de petit outillage, d'objets et matières de consommation générale, de toile à voile et bâches, etc.

Ces marchés peuvent être classés dans trois catégories :

1° Marchés contractés;

2° Marchés approuvés en principe;

3° Marchés à l'étude et qui seront incessamment soumis à l'approbation.

Les dépenses estimatives des adjudications publiques et restreintes ont été établies en majorant de 200 °/₀ les prix obtenus en 1914.

Les offres obtenues aux adjudications approuvées, à ce jour, accusent sur l'ensemble de ces marchés une augmentation de 14.5 °/₀ sur l'estimation dont question ci-dessus.

La répartition de la dépense envisagée est la suivante :

1° *Marchés contractés.*

1° Métaux et pièces de rechange pour l'entretien du matériel :		
Adjudications publiques et restreintes . fr.	3,685,520 »	
Marchés directs et appels à la concurrence.	1,877,440 »	
		5,562,960 »
2° Matériel en service et petit outillage :		
Adjudications publiques et restreintes, fr.	»	
Marchés directs et appels à la concurrence.	778,320 »	
		778,320 »
3° Objets de consommation générale :		
Adjudications publiques et restreintes, fr.	»	
Marchés directs et appels à la concurrence.	526,240 »	
		526,240 »
4° Objets pour freins Westinghouse :		
Adjudications publiques et restreintes, fr.	»	
Marchés directs et appels à la concurrence.	642,900 »	
		642,900 »
5° Éclairage et chauffage des locaux et des trains :		
Adjudications publiques et restreintes, fr.	»	
Marchés directs et appels à la concurrence.	2,633,500 »	
		2,633,500 »
A REPORTER. . . fr.		10,143,920 »

Report. . . fr.		10,143,920 »
6° Toiles à voile et bâches :		
Adjudications publiques et restreintes, fr.	»	
Marchés directs et appels à la concurrence.	2,123,000 »	
		2,123,000 »
7° Dépenses de 1,000 francs et moins autorisées par les Directeurs de service de la Traction, conformément aux subdélégations . . . . . fr.		2,100,000 »

2° *Marchés approuvés en principe.*

1° Métaux et pièces de rechange pour l'entretien du matériel :	
Adjudications publiques et restreintes . . . . . fr.	3,349,370 »
2° Matériel en service et petit outillage :	
Adjudications publiques et restreintes	946,000 »
3° Objets de consommation générale :	
Adjudications publiques et restreintes	253,000 »
4° Objets pour canalisation à gaz :	
Adjudications publiques et restreintes	37,300 »
5° Objets pour freins Westinghouse :	
Adjudications publiques et restreintes	27,100 »
6° Articles de garniture :	
Adjudications publiques et restreintes	337,800 »
7° Éclairage et chauffage des locaux et des trains :	
Adjudications publiques et restreintes	841,470 »
8° Boulons, clous, rivets :	
Adjudications publiques et restreintes	600,000 »

3° *Marchés à l'étude et qui seront incessamment soumis à l'approbation.*

1° Bois divers :	
Adjudications publiques. . . . . fr.	7,400,000 »
A reporter. . . fr.	30,358,960

Report. . . . fr.	30,338,960	»
2° Objets de consommation générale :		
Adjudications publiques.	3,542,800	»
3° Blocs, cales, etc. :		
Adjudications publiques.	792,700	»
4° Éclairage des trains :		
Adjudications publiques.	480,900	»
5° Toiles à voile et bâches :		
Adjudications publiques.	2,890,000	»
Marchés directs	600,000	»
Total. . . fr.	38,665,360	»

I. — **Réparation du matériel roulant par l'industrie privée.**

Sur le crédit de 31,000,000 de francs inscrit au Budget ordinaire de 1919 pour la réparation du matériel roulant et de chaudières par l'industrie privée, il a été liquidé, à ce jour, une somme de 2,721,000 francs représentant la valeur du matériel déjà sorti des usines des constructeurs, soit :

59 locomotives et 24 tenders . . . . . fr.	1,308,200	»
1 chaudière	7,200	»
76 voitures	1,143,700	»
125 wagons et fourgons	260,700	»
Total. . . fr.	7,721,800	»

A. — Marchés contractés par le Service des approvisionnements installé d'abord au Havre et ensuite à Elbeuf de mai 1915 au 31 décembre 1918.

*
* *

Au 1er janvier 1919, 420 commandes restaient à exécuter d'une valeur de 11,288,000 francs.

Depuis cette date au 1er juin 1919, il a été fourni des marchandises pour . . . . . fr. 4,606,000 »

Fournitures actuellement annoncées ou faisant route . . 559,000 »

Total. . . fr. 5,165,000 »

B. — Marchés contractés par la C. B. R. (Commission belge de ravitaillement) :

Acier pour outils . . . . . fr.	181,000	»
Petit outillage (bédanes, clefs, etc.)	25,000	»
Écrous et clous à la mécanique	29,000	»
Laine pour tampons graisseurs	120,000	»
Pièces de rechange pour le matériel	336,000	»
Huile de lin bouillie et crue, huile de colza raffinée . . .	440,000	»
TOTAL. . . fr.	1,151,000	»

C. — Marchés contractés par mission spéciale en Angleterre :

Cuivre en lingots, en barres, en tuyaux, en fil. . . . fr.	3,155,000	»
Pièces pour freins Westinghouse	267,000	»
Fer-blanc	4,000	»
Déchets de coton	508,000	»
Tampons graisseurs	197,000	»
Cuir en croupons, courroies et lanières en cuir	488,000	»
Métal en blanc pour coussinets.	545,000	»
TOTAL. . . fr.	5,164,000	»

D. — Marchés contractés à l'intervention de la firme « Hudson's Bay » :

Antimoine, étain, plomb, zinc, tuyaux en cuivre, cibles en acier, câbles de transmission, cordage en manille, en caoutchouc, fil de cuivre, toile pour impériale et non enduite, cuir pour courroies, drap rouge et bleu, cordes pour filets et pour ressorts, coton écru, pégamoïd, toile brune, soudure, résine et huile de lin. . . . . fr. 1,972,000 »

J. — Combustibles.

Au moment de la reprise du service, la plupart des remises ne disposaient que de charbons menus (des maigres en général) et de cokes abandonnés par les Allemands.

La réserve de briquettes était à peu près nulle.

En ce qui concerne les charbons menus, les quantités disponibles étaient suffisantes pour les besoins immédiats, et en présence des difficultés de com-

munication et à défaut d'éléments précis, les chefs locaux ont été autorisés à s'approvisionner aux plus proches charbonnages, en briquettes et charbons spéciaux indispensables.

L'Administration centrale, de son côté, s'est mise en rapport directement avec les charbonnages et a contracté des achats directs urgents, mais ce n'est réellement qu'en février que des marchés fermes ont été traités à l'intervention du groupement charbonnier. Au fur et à mesure de la reprise du trafic, les demandes de combustibles en briquettes surtout ont été de plus en plus importantes.

Le tableau *A* indique les consommations mensuelles de janvier 1919.

Des démarches pressantes ont été faites auprès des divers fabricants de briquettes, et au 1er juin les approvisionnements étaient assurés.

A cette date nous possédions des réserves en magasin, correspondant à quinze jours pour les briquettes et à soixante jours pour les menus.

Cette disproportion s'explique par le fait que la consommation des menus tend à diminuer, tandis que celle des briquettes ne fait qu'augmenter de mois en mois; elle est due à la mise en service d'un grand nombre de locomotives allemandes n'utilisant presque exclusivement que des briquettes.

Les prix payés en 1914-1918 sont consignés au tableau *B* ci-joint.

En résumé, on peut dire que l'approvisionnement de nos locomotives est assuré exclusivement par les fournitures faites par les charbonnages du pays.

La notice ci-jointe donne les renseignements voulus en ce qui concerne la situation actuelle.

K. — Huiles.

En novembre 1918, la situation des magasins d'huiles diverses était très critique.

Grâce aux achats effectués tant en Angleterre qu'en Belgique, les services consommateurs ont été réapprovisionnés et nous pouvons dire qu'actuellement la situation est relativement satisfaisante.

Les services du réseau de campagne de l'armée nous sont venus en aide lorsque certaines catégories d'huiles nous faisaient défaut.

Service des approvisionnements.

Pendant le premier trimestre 1920, la Direction de la Traction et du Matériel a pris inscription d'une somme de 107,000,000 de francs pour les acquisitions d'objets et matières à valoir sur les crédits prévus au projet de Budget extraordinaire de 1920 (dépenses résultant de la guerre).

Ces crédits permettront de reconstituer notre réserve d'approvisionnements d'avant-guerre, si, bien entendu, nous n'avons plus, par la suite, à subir de nouvelles hausses considérables des prix, ainsi que cela a été constaté pour le premier trimestre.

La Direction de la Traction et du Matériel a mis tout en œuvre pour le remplacement du petit outillage des ateliers et stations. A cet effet, de nombreuses commandes ont été passées tant en Belgique qu'à l'étranger, et prochainement une adjudication ne comportant pas moins de 417 lots aura lieu en vue de reconstituer, le plus tôt possible, l'outillage en question.

Lors de la reprise du service, notre effectif des bâches (32,400) avait presque totalement disparu. Des marchés ont été conclus avec des firmes belges, françaises, anglaises et italiennes, et, à ce jour, si nous y ajoutons les bâches confectionnées à Malines, nous aurons assuré l'acquisition de 23,300 pièces. Il sera procédé incessamment à l'achat de la toile à voile et des accessoires nécessaires à la confection des 9,000 bâches manquantes.

La question de la réparation du matériel n'a pas été perdue de vue et il a été procédé à de nombreuses adjudications publiques et restreintes pour la fourniture de pièces de rechange nécessaires à la réparation du matériel roulant en général et des articles de garniture (draps, velours, coussins, dossiers, glaces-verre à vitres) destinés au matériel à voyageurs.

Pendant le premier trimestre, il a été procédé à quarante-cinq adjudications publiques et restreintes, comportant six cent trente et un lots, et de nombreux marchés à l'étude seront soumis à bref délai à l'approbation.

Le service des approvisionnements du Havre-Elbeuf a eu à gérer les marchés contractés avec des firmes anglaises et françaises en 1919.

La dépense totale s'élève à . . . . . fr. 16,150,000 »

Se décomposant comme suit :

Objets de consommations générales . . .	1,153,400	»
Toile d'impériale et pour bâches	2,061,000	»
Petit outillage et petit matériel.	1,231,700	»
Huiles diverses	4,366,400	»
Locomobiles, machines et engins divers . .	37,500	»
Pièces pour frein Westinghouse, tuyaux, etc.	335,700	»
Objets de garniture de voitures	410,000	»
Pièces en bronze et en laiton pour locomotives.	173,000	»
Boulons, clous, rivets, vis, etc.	135,000	»
Pièces de rechange pour locomotives, voitures, wagons.	879,700	»
Métaux	5,366,600	»

Les services d'exécution sont chargés de rechercher dans les divers dépôts de récupération les objets et matières dont ils pourraient avoir l'emploi.

Les acquisitions se font à l'intervention de la Direction T. M. ainsi que des Commissions de récupération.

C'est ainsi qu'il a été possible de récupérer notamment des machines-outils, des bois divers, de la toile pour bâches, des courroies, des boyaux en caoutchouc, un grand nombre de pièces amovibles pour l'appropriation des wagons pour transport de troupes et de voyageurs, des fers de diverses espèces, des pièces de rechange pour matériel roulant, etc.

Tous ces approvisionnements achetés à des prix avantageux, qui sont à peu près ceux d'avant-guerre, viendront en déduction des quantités à commander pour les besoins ultérieurs. Il n'est pas possible actuellement de fixer la valeur de achats en question.

Combustibles.

Notre approvisionnement doit être exclusivement assuré au moyen de combustibles indigènes et nous parvenons difficilement à obtenir des charbonnages belges les quantités réclamées pour la consommation courante et la reconstitution du magasin ; celui-ci est très faible. Les combustibles fournis depuis la reprise du service sont plus cendreux et moins propres, ce qui augmente la consommation.

A noter que nous utilisons 70 % de la production totale des briquettes du pays, ce qui a provoqué des réclamations des autres services; mais les charbonnages ne mettent pas à notre disposition les menus nécessaires pour remplacer une partie des briquettes de façon à diminuer la consommation de ces dernières.

Les tableaux *A* et *B* sont complétés par les renseignements relatifs aux derniers mois de 1919.

TABLEAU *A*. — *Consommations mensuelles de combustibles en 1919.*

	CHARBONS MENUS.	BRIQUETTES ET GAILLETTERIES.	TOTAL.	% d'augmentation par rapport au mois précédent.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
Janvier	48,004	23,433	71,437	»
Février	40,927	46,806	87,733	»
Mars	42,180	64,961	107,141	»
Avril	37,933	75,426	113,359	»
Mai	46,319	71,924	118,243	»
Juin	42,683	78,702	121,385	»
Juillet	45,897	93,170	139,067	»
Août	43,348	96,204	139,552	»
Septembre	47,194	97,022	144,216	»
Octobre	49,648	108,611	158,259	»
Novembre	49,815	108,984	158,799	»
Décembre	62,683	101,508	164,191	»
TOTAUX	556,631	966,751	1523,382	»

TABLEAU *B*. — *Prix de base des combustibles.*

		Prix en 1914.	Prix en décembre 1918.	Prix au 1er février 1919.	Prix au 1er juin 1919.	Prix au 1er janvier 1920.
Charbons menus.	Demi-gras type IV	14 65	42 »	54 »	54 »	70 »
	Gras	14 575	43 50	54 »	54 »	70 »
	Maigre	12 22	»	46 »	46 »	61 »
Briquettes type I		18 48	53 »	70 »	79 »	102 »
Briquettes type II		20 44	54 »	72 »	81 »	105 »
Gailletteries		25 30	67 »	85 »	85 »	100 »
Gailletteries		18 73	52 »	64 »	64 »	79 »

Exploitation.

La période du 15 juin 1919 au 1er avril 1920 a été marquée par une progression continuelle et sensible du nombre des trains de voyageurs qui ont été mis en circulation.

Le tableau suivant permet de s'en rendre compte :

ÉPOQUES.	Moyennes du nombre journalier des trains.			Parcours kilométriques.	Rapport du parcours kilométriques à celui de 1913.
	Réguliers.	Facultatifs et extraordinaires.	Total.		
Au 1er juillet 1919 . .	1,127	53	1,180	52,873	41.3 °/o
Au 1er août 1919 . .	1,294	37	1,331	59,630	46.6 °/o
Au 1er septembre 1919.	1,266	49	1,415	63,946	50 °/o
Au 1er octobre 1919 .	1,419	41	1,460	63,333	49.5 °/o
Au 1er novembre 1919.	1,441	45	1,486	63,972	50 °/o
Au 1er décembre 1919 .	1,540	40	1,580	65,389	51.1 °/o
Au 1er janvier 1920. .	1,548	21	1,569	64,813	50.7 °/o
Au 1er février 1920. .	1,566	28	1,594	67,877	53.1 °/o
Au 1er mars 1920 . .	1,653	37	1,690	71,517	55.9 °/o
Au 1er avril 1920 . .	1,670	25	1,695	70,729	55.3 °/o
Progression globale du 1er juillet 1919 au 1er avril 1920 . . .	543	— 28	515	17,856	14 °/o

Parmi ces trains sont compris :

a) Vingt-deux trains internationaux, dont l'organisation a eu pour effet de développer les relations de et vers Paris, Amsterdam, Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Milan, Cologne et Maestricht;

b) Un certain nombre de trains facultatifs, spéciaux ou de déboublement, mis en marche pour assurer, soit des transports de troupes, d'excursionnistes ou de pèlerins, soit pour faire face à des affluences exceptionnelles prévues ou imprévues, telles que celles qui se sont produites à l'occasion des Fêtes Nationales, de l'Assomption, de la Toussaint, de la Noël, de manifestations diverses, etc.

La marche des trains de voyageurs reste, en général, satisfaisante. Si des perturbations dans le service se sont produites, à certaines époques, et ont eu quelque durée, il faut les attribuer à des causes fortuites ou de force majeure, telles que les intempéries et inondations qui ont régné au cours de cet hiver, le mauvais état des locomotives, etc. L'Administration s'efforce d'imprimer aux trains de voyageurs la plus grande régularité.

Il est intéressant d'ajouter qu'un certain nombre de points d'arrêts ont été remis en service là où l'état des installations le permettait et où l'utilité de la mesure a été reconnue.

Marchandises.

La réorganisation du service des trains de marchandises a été continuée avec vigueur.

Les chiffres suivants en témoignent :

Moyennes du nombre journalier des trains et de leur parcours kilométrique.

Au 1er juin 1919. . .	1,484	trains,	58,233	kilomètres, soit	59 %	de 1913.
Au 1er juillet 1919 . .	1,614	id.	63,730	id.	65 %	id.
Au 1er août 1919 . .	1,649	id.	63,936	id.	65 %	id.
Au 1er septembre 1919.	1,799	id.	65,149	id.	66 %	id.
Au 1er octobre 1919 .	1,939	id.	70,326	id.	71 %	id.
Au 1er novembre 1919.	1,920	id.	68,904	id.	70 %	id.
Au 1er décembre 1919.	1,913	id.	70,977	id.	72 %	id.
Au 1er janvier 1920 .	1,891	id.	65,904	id.	67 %	id.
Au 1er février 1920. .	2,078	id.	75,160	id.	76 %	id.
Au 1er mars 1920 . .	2,174	id.	78,621	id.	80 %	id.
Au 1er avril 1920 . .	2,211	id.	82,651	id.	84 %	id.

On remarquera, par ces chiffres, la progression sérieuse relative à la période de transport des betteraves, puis la dépression due aux inondations et aux ouragans de janvier, lesquels ont coupé, en trois endroits différents, les lignes de Charleroi à Visé et créé des obstructions sur les lignes de l'Est et du Luxembourg. A partir de février, la marche en avant recommence et se poursuit sans interruption.

Le nombre de stations et haltes hors service, qui était de 593 à l'armistice sur 1,439 existant avant la guerre, a été réduit successivement :

Au début de juin, à	141
Id. de décembre, à	77
Id. d'avril, à	51

Les gares non encore ouvertes sont toutes de minime importance.

Le service des messageries qui était remis sur pied fin avril 1919, laissait à cette époque 268 stations et haltes non desservies.

Ce nombre fut successivement réduit :

Au 1er janvier 1919, à	214	gares.
Au 1er décembre 1919, à	81	id.
Au 1er avril 1920, à	45	id.

Ces dernières sont également de minime importance.

L'ampleur du trafic des messageries s'est développée d'une façon très rapide. Alors que ce service ne nécessitait que l'emploi journalier de 500 wagons au 1er juin 1919, il en fallait 1,500 chaque jour au début de décembre et il en faut 1,900 en avril.

La moyenne journalière du nombre de wagons fournis au commerce et à l'industrie, qui était de 9,104 au 1er juin 1919, avec une rotation moyenne de 6 jours 30, est passée successivement à :

En 1919 :

Au début de	juillet. . .	10,831	avec une rotation moyenne de	5 79	jours.
Id.	d'août . . .	11,593	id.	5.34	id.
Id.	de septembre .	12,637	id.	5.04	id.
Id.	d'octobre. . .	13,197	id.	5.03	id.
Id.	de novembre .	13,885	id.	4.96	id.
Id	de décembre .	13,343	id.	5.21	id.

En 1920 :

Au début de	janvier . .	12,696	avec une rotation moyenne de	5.69	jours.
Id.	de février . .	13,861	id.	5.34	id.
Id.	de mars . . .	14,876	id.	5.13	id.
Id.	d'avril . . .	15,010	id.	5.31	id.

Pour mieux juger de l'importance de cette progression, nous ajouterons que le nombre de trains assurant l'importation, l'exportation et le transit par les points frontières de terre, est passé de **180** en juin 1919 à **312** à l'heure actuelle.

N° II.

Note supplémentaire concernant la signalisation.

Complément à l'exposé succinct contenu dans le rapport de M. le marquis Imperiali sur le Budget de 1919 et mettant en relief les améliorations depuis lors réalisées dans le rétablissement de la signalisation.

Une note insérée dans le dernier rapport de M. Imperiali, sur le Budget du Chemin de fer, explique quelle était la grandeur de la tâche qui s'imposait pour le rétablissement de la signalisation.

La première phase de la réorganisation a consisté à dresser le personnel belge à l'observation de la signalisation laissée par les Allemands, afin de reprendre l'exploitation sans délai.

Un ordre spécial a été distribué dans ce but au personnel. Les agents des machines et des stations ont montré à cette occasion un esprit d'initiative remarquable.

Tandis que les Allemands s'étaient trouvés impuissants à se servir de notre signalisation perfectionnée, nos machinistes s'adaptèrent en quelques jours à l'observation des signaux allemands.

*
* *

Pendant la deuxième phase de la réorganisation, on établit pour la voie courante un système de cantonnement des trains ou de block-system par téléphone à voie ouverte de station à station au moyen du personnel de l'exploitation.

Dans ce système, calqué sur le block-system par télégraphe en usage sur nos lignes secondaires avant la guerre, chaque station se bornait à annoncer l'arrivée des trains à la station d'amont.

*
* *

Toutefois, le bloc par téléphone à voie ouverte est tout à fait insuffisant pour assurer la sécurité dès que la circulation des trains prend quelque intensité; le bloc par téléphone à voie fermée y fut substitué.

Dans ce système, le signal de passage ne peut être donné aux trains sans que le signaleur ait : 1° reçu l'annonce de la libération de la section d'aval; 2° demandé le déblocage au signaleur du poste d'aval; 3° reçu l'avis que le train est accepté par le signaleur d'aval.

Toutes ces opérations sont inscrites à la suite les unes des autres dans un carnet avec annotation de l'heure au moyen de notations abrégées très claires.

De cette façon, il ne suffit pas d'une distraction pour causer un accident. Il faut plusieurs actes conscients successifs. Il en résulte une grande sécurité, analogue à celle réalisée par les appareils enclenchés, à condition que les agents soient bien instruits et surveillés par des « signaleurs-instructeurs » qui ont des fonctions analogues à celles des machinistes instructeurs.

Les postes de bloc de pleine voie supprimés par les Allemands furent reconstruits. Ils furent pourvus d'abord de drapeaux et de lanternes, puis de signaux fixes provisoires en bois. On dut créer un signal à main positif de passage (le drapeau vert ou la lanterne verte) qui n'existait pas sur le réseau belge. A cette occasion, on étudia l'unification complète des couleurs et des feux employés pour les signaux fixes et pour les signaux mobiles. L'essai de la réforme, sur la ligne de Bruxelles à Gand, a donné des résultats très favorables et va être étendu successivement aux autres lignes.

* * *

Une des premières mesures fut aussi de rétablir devant les signaux à distance, dépassables à l'arrêt, les cinq indicateurs d'approche (barrières blanches), existant avant la guerre, ce qui facilita beaucoup l'observation de ces signaux par les machinistes.

* * *

Dans les gares, une signalisation provisoire fut rétablie en utilisant les matériaux abandonnés le long des voies. Immédiatement, on passa de nombreux marchés à l'industrie belge pour reconstituer les dépôts de matériel. En premier lieu, on rétablit les signaux de départ des faisceaux de marchandises et des voies à quai de voyageurs, ainsi que les enclenchements entre les aiguillages et les signaux et les appareils de verrouillage des aiguillages pris par la pointe.

Au bout de six mois, les plus indispensables de ces travaux avaient été réalisés en recherche sur les lignes importantes du réseau et ils sont continués partout sans relâche.

* * *

On s'occupa ensuite du rétablissement de la signalisation perfectionnée d'avant-guerre avec le block-system absolu par appareils de correspondance enclenchés avec les signaux sur les lignes qui en étaient pourvues avant la guerre (1,600 kilomètres sur 4.000).

Les appareils de bloc, plus ou moins détériorés, retrouvés le long des voies et dans les dépôts, furent remis aux ateliers des constructions électriques de Charleroi, pour être reconstitués par le système du contrat américain. Les neuf cents appareils nécessaires pour les lignes principales munies du bloc enclenché, avant la guerre, seront obtenus de la sorte.

En même temps, des ateliers furent organisés à Bruxelles-Midi et à Etterbeek pour raccommoder en régie les sémaphores détériorés par les Allemands. On en

fit réfectionner aussi par l'industrie privée; mais pour résoudre les grandes difficultés qu'on éprouva à rétablir les grands sémaphores en chandelier des bifurcations, on décida de simplifier la signalisation très perfectionnée, adoptée sur nos grandes lignes avant la guerre, en y adaptant le signal à trois positions d'origine américaine. Une grande économie sera réalisée par cette simplification.

Les sémaphores chandeliers compliqués, employés avant la guerre, seront supprimés, et l'on pourra se borner à commander quelques types, toujours les mêmes, en évitant de faire une commande spéciale pour chaque bifurcation, comme autrefois.

Nos machinistes se sont habitués immédiatement à la signalisation nouvelle. L'expérience en a été faite, depuis le 11 novembre 1919, sur la ligne d'Anvers, où la substitution s'est effectuée du jour au lendemain sans le moindre incident. La ligne de Bruxelles-Ostende vient aussi d'être mise en service avec le même succès (3 mars).

On n'est pas resté inactif sur les lignes secondaires. La signalisation allemande y aura fait place, le 1er juillet prochain, à la signalisation que nous y avions avant la guerre (signal à distance non dépassable à l'arrêt).

*
* *

L'exécution de tous ces travaux a été laborieuse, principalement à cause du manque de main-d'œuvre spécialisée. Cependant, grâce à des efforts considérables, on espère disposer prochainement de seize brigades à effectif complet pour les travaux mécaniques et de cinq brigades pour les travaux électriques.

La tâche accomplie est déjà énorme, mais il reste à rétablir la signalisation intérieure des stations. Ce travail considérable ne pourra être terminé avant une ou deux années; les expériences et les études faites avant la guerre aideront considérablement à l'accomplir.

Déjà on a commandé à la Société des Constructions électriques de Charleroi les appareils de manœuvre électriques nécessaires pour rétablir les appareils analogues dont étaient pourvues une douzaine de nos grandes gares et qui ont été entièrement ou partiellement détruits par les Allemands.

La limitation de la journée de travail et les hauts salaires rendent les appareils plus nécessaires que jamais.

La manœuvre électrique sera même employée dans des gares intermédiaires pour concentrer en un seul poste les deux ou trois postes qui seraient nécessaires sans elle quand il y a des «entrées directes», c'est-à-dire quand les trains peuvent se garer directement et sans rebroussement.

N° III.

Note complémentaire mettant en relief les améliorations apportées depuis l'an dernier.

Question posée par M. le Rapporteur de la Section centrale de la Chambre des Représentants chargé de l'examen du Budget de 1920.

Question IX.

On désirerait reprendre les points du rapport de M. le marquis Imperiali sur le Budget de 1919, et mettre en relief les améliorations qui ont été apportées depuis lors.

Réponse.

A la reprise du service, en novembre 1918, la première préoccupation de l'administration des télégraphes fut de rétablir sans retard le plus grand nombre possible de bureaux télégraphiques et d'assurer à chacun de ceux-ci au moins une relation.

Dans bien des cas, on dut avoir recours à des installations de fortune. D'autre part, les communications dont on avait pourvu hâtivement les bureaux devinrent rapidement insuffisantes pour permettre l'écoulement du trafic avec toute la célérité désirable.

Il a donc fallu améliorer les installations existantes, augmenter le nombre des conducteurs de façon à arriver aux conditions d'exploitation d'avant-guerre. C'est à ces travaux que l'activité de l'administration des télégraphes a été consacrée spécialement en ces derniers mois.

D'un autre côté, le rétablissement des bureaux télégraphiques a été poursuivi aussi activement que possible. A l'heure actuelle, il ne reste plus à remettre en service que 330 bureaux environ sur un total de 2,694. Il est à remarquer que tous ces bureaux sont à installer dans des localités de faible importance.

Le manque de matériel (fils, appareils et poteaux) et la difficulté de se procurer celui-ci sont les principales causes de retard dans la remise en service de ces bureaux.

*
* *

Le service télégraphique à l'intérieur du pays fonctionne à présent d'une façon à peu près normale. Vers l'étranger, la situation — qui a laissé à désirer longtemps — s'est considérablement améliorée.

Trois de nos câbles directs vers l'Angleterre sont rétablis. Deux sont réservés au service télégraphique; le troisième, au service téléphonique. Le rétablissement de ces conducteurs a permis, non seulement de renoncer aux voies détournées par la France et par la Hollande, auxquelles nous avons dû recourir dans les premiers temps, mais encore de doubler nos relations par télégraphe avec la Grande-Bretagne et de céder aux offices intéressés une communication pour le transit de Cologne avec Londres.

La remise en état des deux autres câbles est en voie d'exécution et l'achèvement du travail peut être attendu très prochainement.

Vers le Sud, le changement n'est pas moins marquant. Au lieu de l'unique communication vers Paris dont nous disposions pour l'écoulement de tout notre trafic vers la France et les pays au delà, nous possédons, à l'heure présente, cinq fils avec Paris dont deux ont pu être affectés spécialement au transit franco-néerlandais. Les trois autres sont réservés aux services de Bruxelles et d'Anvers. Le bureau d'Anvers possède, en outre, une relation directe avec Le Havre.

Il ne sera peut-être pas inutile de rappeler ici que la lenteur qui s'est produite dans le rétablissement des communications avec la France et l'Angleterre n'est pas imputable à la Belgique. En effet, les lignes que nous étions parvenus à construire rapidement jusqu'à la frontière n'ont été prolongées que tardivement en territoire étranger.

Vers l'Est, des relations directes sont maintenant établies entre Bruxelles et Anvers, d'une part, et les principaux centres de l'Allemagne occupée, Berlin, Hambourg et Francfort-sur-le-Mein, d'autre part.

*
* *

La mise en ligne d'appareils très rapides a été poursuivie dans la mesure du possible. Le système Baudot, qui, l'an dernier, n'était appliqué que dans les relations de Bruxelles avec Paris et Londres, est actuellement en exploitation également au bureau d'Anvers pour son service avec les mêmes villes étrangères.

La livraison très prochaine d'une partie des installations commandées nous mettra bientôt à même de renforcer encore certaines des communications vers la France et l'Angleterre et de faire face ainsi à l'énorme trafic à échanger avec ces pays dans les conditions de célérité d'avant-guerre.

Nous comptons continuer à substituer des appareils à grand rendement aux appareils en usage précédemment dans les relations télégraphiques importantes.

*
* *

Des améliorations et des extensions ont été réalisées également dans l'exploitation du service radiotélégraphique.

Outre la station d'Ostende, qui remplace l'ancien poste de Nieuport, nous possédons actuellement une station de télégraphie sans fil à Anvers. Ce dernier poste sert surtout à l'échange de la correspondance maritime avec les navires partant de ou se dirigeant vers Anvers et constitue une amélioration de l'outillage de notre grand port national.

De plus, nous avons établi à Stockel, près de Bruxelles, un poste interconti-

nental de radiotélégraphie. Jusqu'à ce jour, celui-ci ne fonctionne que pour la réception des télégrammes transmis par Annapolis (Amérique du Nord, États-Unis). Il sera complété le plus tôt possible par une station de transmission permettant d'assurer le trafic dans les deux sens. Les correspondances à échanger entre la Belgique et l'Amérique du Nord pourront être transmises alors sans intermédiaire.

L'administration des télégraphes étudie également la question de l'établissement d'un poste continental de télégraphie sans fil destiné à correspondre avec les principales localités d'Europe. Non seulement cette station rendrait de grands services en cas d'interruption des communications terrestres, mais elle permettrait aussi, en temps normal, de supprimer la transmission en transit à d'autres pays. Une plus grande célérité dans l'acheminement des dépêches et probablement une réduction de tarifs pourraient être obtenues dans la suite.

* * *

Les frais d'exploitation du service télégraphique ont suivi la progression générale constatée dans la situation économique du pays. Le prix des appareils a considérablement augmenté; les traitements et salaires du personnel ont été améliorés dans de sérieuses proportions. Pour faire face à ces dépenses, un relèvement des taxes télégraphiques a été reconnu nécessaire. En conséquence, les taxes pour l'intérieur et le tarif radiotélégraphique ont été doublés et il faudra peut-être envisager de nouveaux relèvements à bref délai.

Un arrangement conclu récemment avec les Pays-Bas relève également les taxes appliquées entre la Belgique et la Néerlande.

D'autre part, à l'occasion d'une Conférence internationale qui aura vraisemblablement lieu dans le courant de cette année, il sera procédé sans doute à une revision complète, dans le sens d'une augmentation des tarifs internationaux.

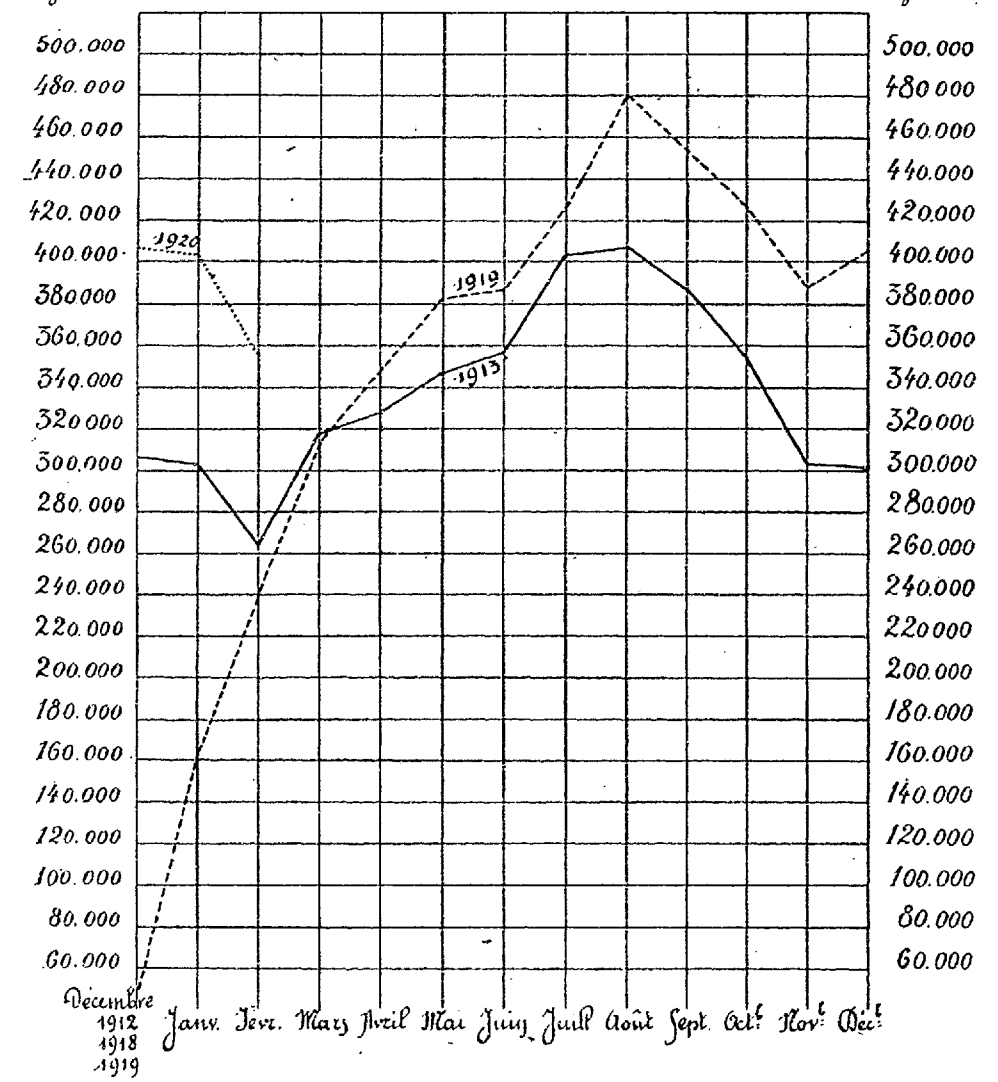
* * *

Le tableau général du mouvement et de la recette ainsi que les graphiques ci-joints, font ressortir combien la reprise de la télégraphie privée a été rapide en 1919. La comparaison a été établie sur 1913 plutôt que sur 1914, la statistique pour cette dernière année ne portant que sur les six premiers mois par suite de l'occupation.

Bien qu'en mai dernier — date à laquelle les premiers renseignements ont été fournis à la Section centrale de la Chambre des Représentants — la progression du mouvement *intérieur* représentât déjà 37,000 télégrammes (11 %), comparativement à mai 1913, elle atteignit 71,000 correspondances (20 %) en octobre, 84,800 (28 %) en novembre, 103,500 (35 %) en décembre. Au total, et compte tenu du faible rendement au début de l'exercice, il a été échangé, pendant l'année 1919, 341,000 télégrammes *intérieurs* de plus qu'en 1913.

En SERVICE INTERNATIONAL, la reprise est très importante également. Alors qu'en janvier 1919 le nombre des dépêches au départ et à l'arrivée n'était que de 117,112 et, en mai, que de 216,433, il s'est élevé à 348,265 en

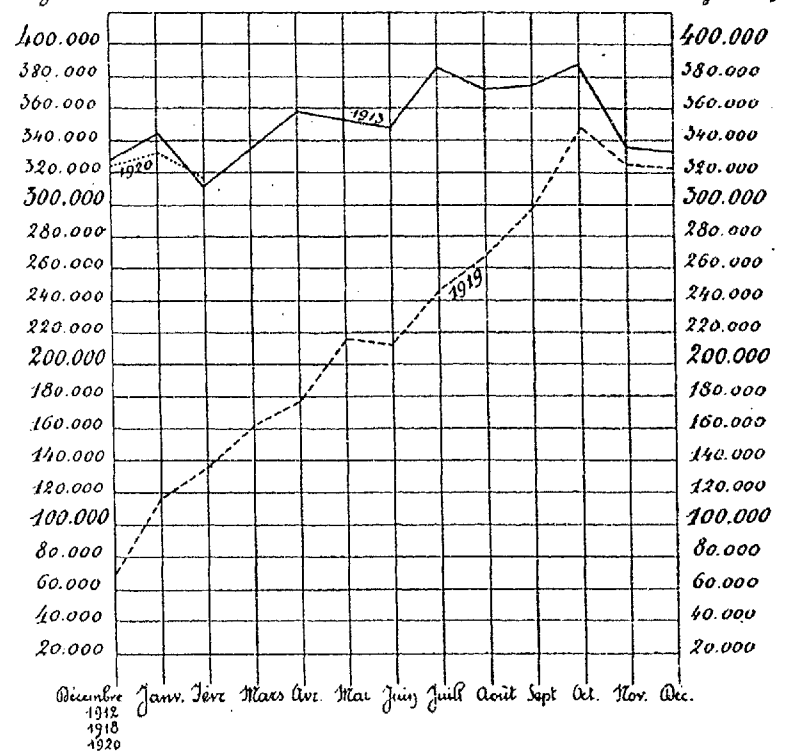
Mouvement mensuel
des télégrammes privés et d'Etat intérieurs
en 1913, 1919 et 1920



Mouvement mensuel

des télégrammes privés & d'Etat Internationaux (Départ & arrivée)

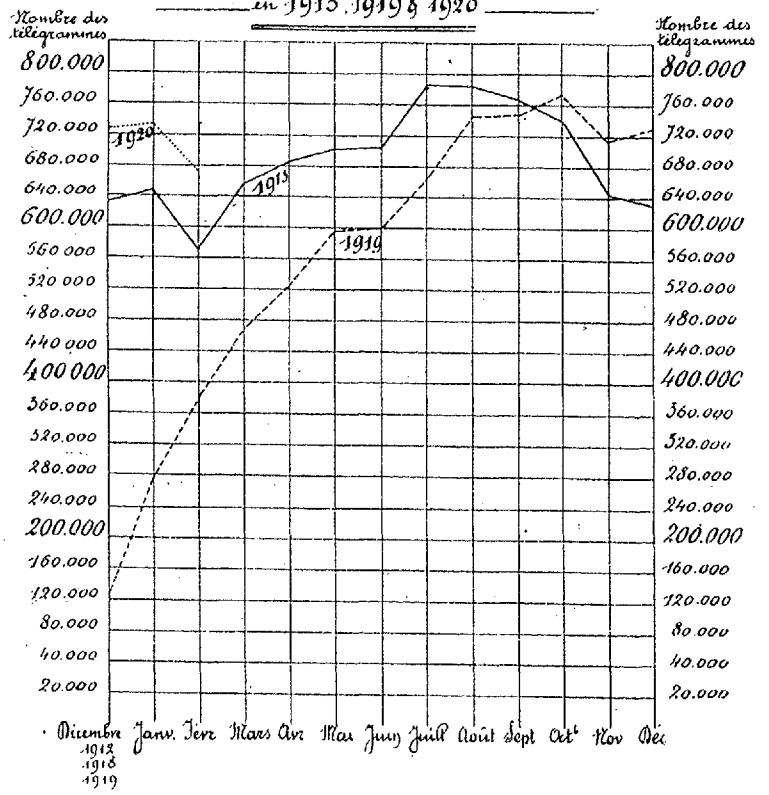
en 1918, 1919 et 1920



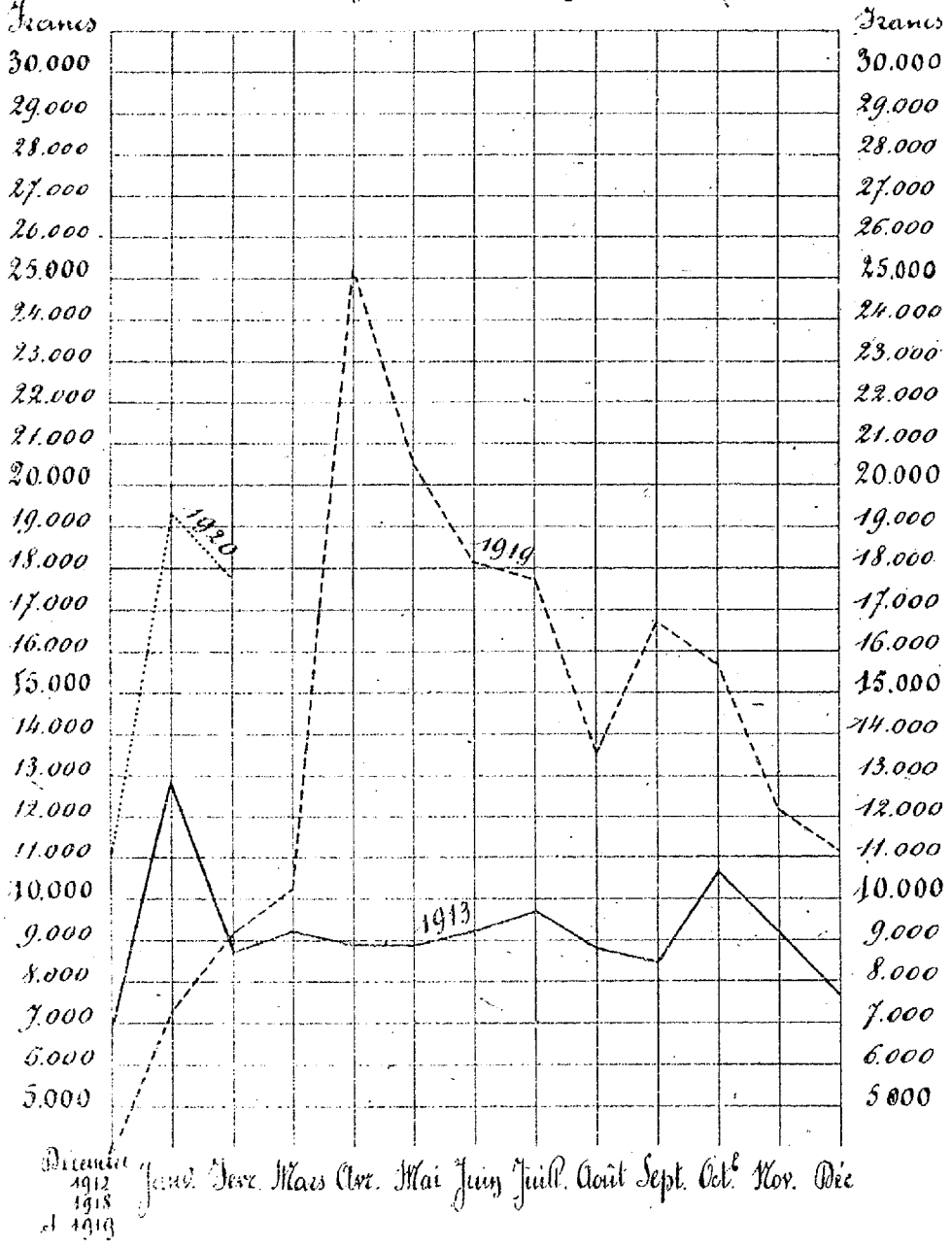
Mouvement mensuel

des télégrammes privés et d'Etat Intérieurs et Internationaux (Départ, arrivée)

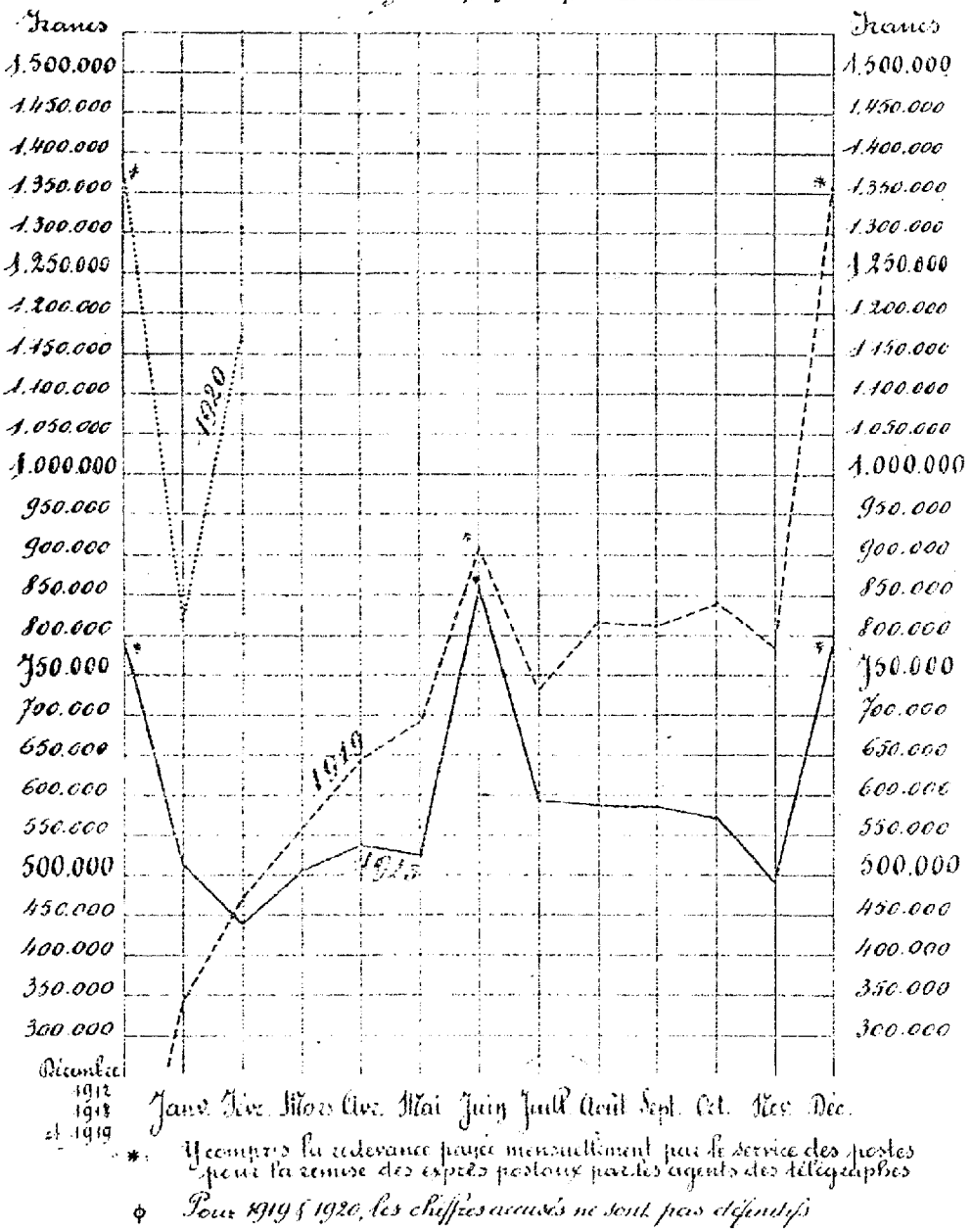
en 1913. 1919 & 1920



Recette mensuelle des Adresses Conventionnelles
en 1913, 1919 et 1920



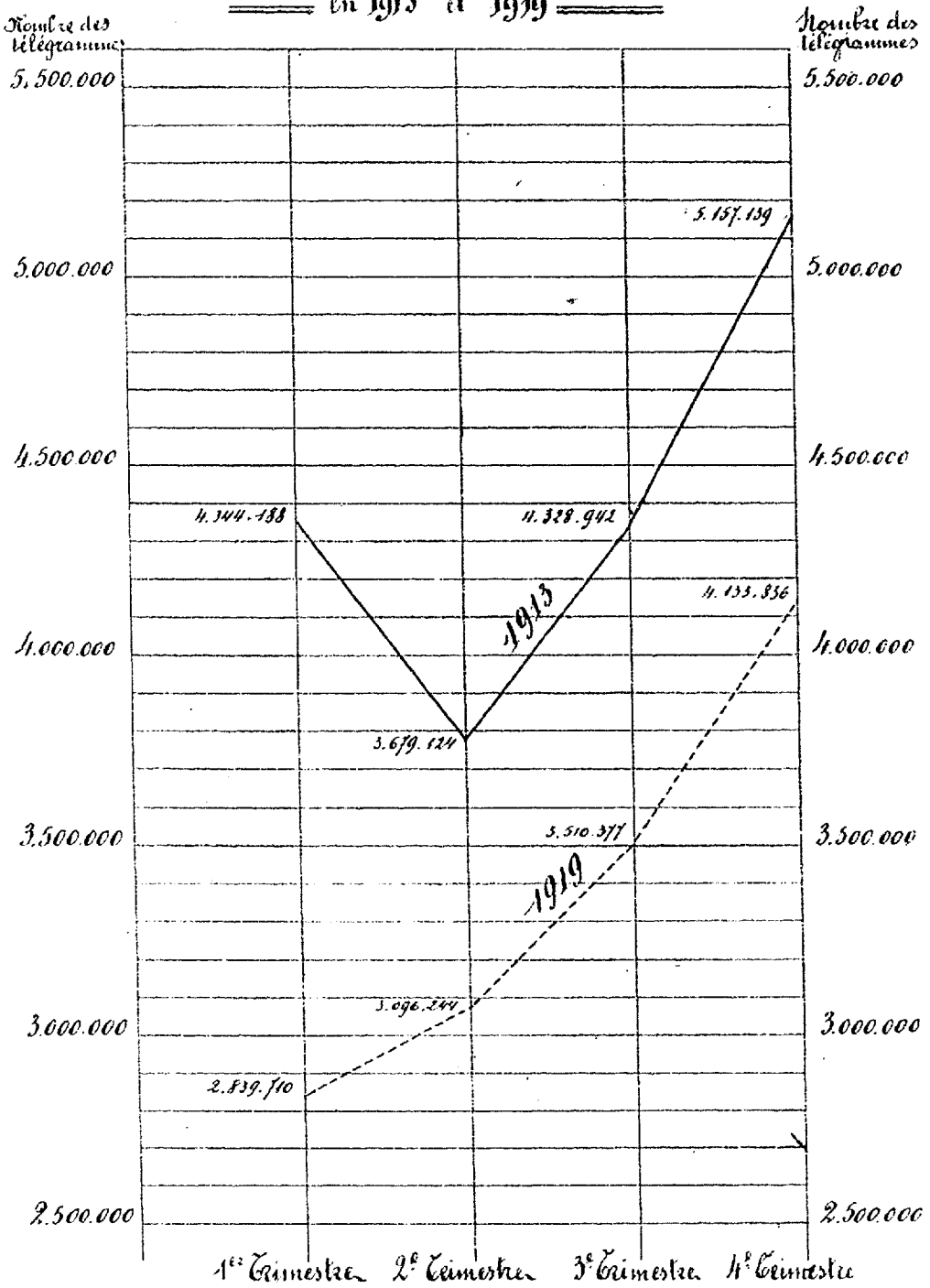
Recette télégraphique mensuelle nette
en 1913, 1919 et 1920°



* Y compris la redevance payée mensuellement par le service des postes pour la remise des exprès postaux par les agents des télégraphes

° Pour 1919 & 1920, les chiffres encaissés ne sont pas définitifs

Mouvement trimestriel des télégrammes de service
en 1913 et 1919



octobre, à 324,803 en novembre et à 323,893 en décembre. Ces derniers chiffres se rapprochent, à quelques milliers de dépêches près, de ceux de 1913. Il est à remarquer que les relations télégraphiques avec plusieurs grands pays (tels l'Allemagne et l'ancien empire d'Autriche-Hongrie) ne sont rétablies que depuis peu de temps; elles sont toujours fermées avec la Russie; les rapports sont encore très réduits avec les provinces baltiques et les pays des Balkans, pour des causes diverses. Avant la guerre, le mouvement avec les pays de l'Europe centrale et orientale (à l'exclusion de l'Allemagne) comportait de 300,000 à 400,000 dépêches par an. Néanmoins tout fait prévoir que le rendement de 1913 sera dépassé en 1920.

Adresses conventionnelles. — En 1919, il a été souscrit 6,020 abonnements à adresses télégraphiques conventionnelles, soit 2,290 de plus qu'en 1913. Ces abonnements ont produit une recette de 177,700 francs.

Recettes. — Ainsi qu'il est mentionné au tableau général, la recette provisoire des télégraphes en 1919 s'élève, en y comprenant les exprès postaux, à 8,956,500 francs, soit 1,070,500 de plus que les prévisions et 1,949,300 de plus qu'en 1913.

Le tableau ci-joint montre l'extension considérable prise, en 1919, par la *télégraphie de service*. Celle-ci constitue un auxiliaire indispensable à l'exploitation des chemins de fer, et il est à prévoir que l'accroissement du nombre des télégrammes de service ne fera que s'accentuer dans la suite.

* * *

La Section centrale de la Chambre des Représentants avait émis la crainte qu'une augmentation de 100 % des tarifs téléphoniques ne devînt prohibitive. Cette augmentation, qu'il a fallu décréter quand même, vu l'accroissement considérable des charges de l'exploitation, n'a exercé jusqu'à présent aucune dépression sur le développement du service.

Tout au plus pourrait-on admettre qu'elle a eu pour conséquence d'écarter les demandes d'abonnement émanant des personnes pour qui le téléphone n'est pas un instrument de première nécessité et, à cet égard, il n'y aurait qu'à se féliciter du résultat.

L'administration, en effet, pour des raisons qui tiennent uniquement aux difficultés qu'elle éprouve à se réapprovisionner en matières premières et en objets de matériel, ne parvient qu'avec peine et retard à établir les raccordements demandés par les industriels, les commerçants et, en général, par ceux de ses clients dont l'activité est consacrée à la restauration du pays.

Il est établi, d'ailleurs, qu'à considérer les charges actuelles du service des téléphones, l'augmentation de 100 % paraît insuffisante.

Pour ne pas être obligée à un second relèvement des prix, l'administration a entrepris l'étude d'un nouveau tarif d'après lequel les abonnés seront taxés dans la proportion de l'usage qu'ils font de leur raccordement téléphonique. Ce principe a déjà, il est vrai, servi de base à l'arrêté du 12 août 1911, puisque ce dernier a instauré le régime de la conversation taxée; toutefois, le nouveau

système, qui est à l'étude, constituera, au point de vue de la bonne justice distributive et de l'équilibre à maintenir entre l'importance de service rendu et les taxes payées, un progrès sensible dont le public ne tardera pas à apprécier les résultats.

Le réseau propre de Bruxelles est encore soumis au régime spécial de l'abonnement forfaitaire, c'est-à-dire que, moyennant le paiement d'une redevance annuelle fixe de 500 francs, les abonnés de Bruxelles peuvent émettre, en nombre illimité, des communications à destination des trente-huit réseaux qui forment le groupe bruxellois. Le défaut d'appareils compteurs de communications n'a pas permis, jusqu'à présent, d'appliquer aux abonnés de la capitale le régime de la taxe à la conversation. Ils en bénéficieront lors de la mise en vigueur du nouveau tarif que prépare l'administration.

Pour leur accorder, entretemps, une compensation équitable, un arrêté royal, en date du 30 juillet 1919, a décidé de porter de 5 à 6 kilomètres le rayon du périmètre à l'intérieur duquel le prix de l'abonnement est uniformément fixé à 500 francs.

La question de l'établissement des postes téléphoniques à prépaiement n'a pu recevoir de solution définitive jusqu'ici; elle est solidaire, en effet, de la revision de la tarification téléphonique, le mécanisme devant servir à la perception de la monnaie étant lié au coût de la communication.

L'emploi des commutateurs des systèmes automatiques est entré dans la phase d'exécution; un marché a été conclu avec la « Bell Téléphone Manufacturing C° » d'Anvers, pour la fourniture et l'installation de commutateurs automatiques dans les bureaux ci-après de l'agglomération bruxelloise : Uccle, Jette et Schaerbeek. Cette entreprise terminée, les autres bureaux Paille et Linthout, actuellement desservis manuellement, seront pourvus également de dispositifs automatiques.

La création de raccordements en party-lines recevra vraisemblablement un commencement d'exécution à l'occasion de la mise en automatique des bureaux de Bruxelles; elle a été prévue dans le projet de marché. Pour les autres réseaux, la question est à l'étude.

Quant à la distribution entièrement souterraine par blocs d'immeubles, elle n'a pu jusqu'ici entrer dans la voie d'exécution, la nécessité de parer d'abord aux besoins urgents, la difficulté toujours grande de se procurer du matériel, et enfin et surtout le prix élevé de ce dernier s'opposent à ce que cette question entre immédiatement dans une période de réalisation pratique. L'étude en est néanmoins poursuivie.

L'emploi de commutateurs pour grands immeubles, à l'usage des occupants de ces derniers, est lié à la question des nouveaux tarifs, et entrera dans sa phase d'exécution aussitôt que ceux-ci auront été adoptés.

* * *

Au moment de la déclaration de guerre, le réseau téléphonique belge comprenant 282 bureaux centraux desservant un total de 55,747 raccordements d'abonnés et de service, 302 bureaux téléphoniques publics officiels étaient en exploitation. Ainsi qu'il a déjà été signalé, certaines exploitations télépho-

niques ont été entièrement détruites par l'ennemi et la plupart des autres ont été gravement endommagées; d'autre part, le rétablissement des installations se heurte à de nombreuses difficultés, résultant du manque de matériel et de l'insuffisance numérique du personnel ouvrier formé (de nombreux ouvriers sous les drapeaux ne sont pas encore rentrés, malgré les demandes réitérées de l'administration).

A la date du 7 juin 1919, l'administration avait rétabli 225 bureaux centraux auxquels aboutissaient 14,189 raccordements (d'abonnés et de service); 184 bureaux publics officiels avaient été remis en service.

Au 25 mars 1920, la situation se présentait comme suit :

Nombre des bureaux centraux ouverts	283
Nombre des bureaux publics ouverts	247
Nombre des abonnés raccordés	35,923

Dans les bureaux centraux indépendants, environ les trois quarts du nombre des abonnés existant en 1914, sont actuellement raccordés. Le trafic interurbain est proportionnellement aussi nourri qu'avant la guerre; le mouvement international est même supérieur et tout indique qu'il dépassera assez sensiblement l'importance des premiers mois de 1914 — c'est déjà le cas dans les relations néerlando-belges — dès que les moyens de correspondance pourront être régulièrement suffisants.

En ce qui concerne les bureaux centraux secondaires, certains ont déjà recouvré, voire dépassé, leur importance de 1914, mais d'autres ne comptent encore que quelques abonnés. Dans ces derniers bureaux, les vacations sont provisoirement limitées aux heures principales de la journée, afin d'éviter des dépenses de personnel hors de proportion avec les nécessités rationnelles de l'exploitation.

* * *

En ce qui concerne les circuits téléphoniques maintenus à l'usage des armées, la situation s'est sensiblement améliorée. Tous les circuits intérieurs ont été rétrocédés à l'administration civile.

Parmi les circuits téléphoniques internationaux, les autorités militaires belges et alliées détiennent encore un circuit Anvers-Coblence, un circuit Liége-Aix et, à certaines heures de la journée, un circuit Anvers-Cologne.

* * *

Le service téléphonique a été rétabli avec tous les pays voisins, y compris la Grande-Bretagne, mais, en ce qui concerne l'Allemagne, l'échange des correspondances est toujours limité aux zones occupées par les armées alliées.

Les deux cables téléphoniques anglo-belges, qui comportent chacun quatre fils (deux circuits téléphoniques), ont été réparés par les soins de l'office anglais et livrés à l'exploitation : l'un d'eux a été cédé provisoirement au service télégraphique.

Les relations téléphoniques avec la Grande-Bretagne sont rouvertes au public depuis le 27 octobre 1919. En raison de l'insuffisance des circuits terrestres belges, les correspondances ont dû être limitées provisoirement entre Bruxelles et Anvers, d'une part, et le réseau londonnien, d'autre part. L'administration met tout en œuvre pour augmenter les circuits vers la côte en vue du rétablissement du service anglo-belge tel qu'il existait avant la guerre.

Vers la France, les relations ont été rétablies pour les communications avec les départements frontières à partir du 28 octobre 1919 et pour les correspondances avec les autres départements à dater du 10 décembre suivant.

Le service a pu être réorganisé sans restriction avec le grand-duché de Luxembourg dès le 22 septembre 1919.

Enfin, les relations avec la Hollande et l'Allemagne occupée ont été reprises respectivement le 3 novembre et le 1er décembre 1919.

Vers la France, la Hollande et le grand-duché de Luxembourg, l'administration dispose dès à présent de tous les moyens de communication d'avant-guerre.

En attendant la revision des taxes téléphoniques internationales, question actuellement à l'étude, l'administration, d'accord avec les offices en cause, a maintenu provisoirement celles en vigueur en 1914.

Toutefois, étant donnée l'obligation de liquider les soldes des comptes internationaux en francs d'or, et eu égard au cours défavorable du change, un supplément de 50 centimes par franc est perçu temporairement depuis le 1er février 1920 en sus de toutes les taxes téléphoniques internationales réglementaires.

*
* *

Le tableau général du mouvement et de la recette des téléphones pendant l'année 1919 montre clairement que l'œuvre de restauration s'est poursuivie d'une façon ininterrompue malgré les nombreuses difficultés rencontrées.

Nous avons fait la comparaison des résultats de 1919 avec ceux de 1913, dernière année complète précédant la période de guerre.

Abonnements régionaux. — Le nombre des raccordements d'abonnés réalisés de mois en mois en 1919 a suivi une progression croissante jusqu'en mai; à partir de juin, il y a eu un ralentissement. Celui-ci est dû en premier lieu à ce qu'on a surtout raccordé pendant les premiers mois les abonnés dont les installations téléphoniques étaient restées plus ou moins intactes; d'autre part, à ce qu'à certains moments, il s'est présenté des difficultés d'approvisionnement en matériel, des insuffisances de main-d'œuvre et une réduction des prestations des ouvriers.

Les résultats acquis montrent que malgré les nombreuses difficultés qu'il a fallu surmonter, l'exploitation des téléphones est en bonne voie de reconstitution.

Les recettes des abonnements régionaux en 1919 ont suivi une courbe parallèle à celle des raccordements effectués. Le tableau mentionne sous cette rubrique les sommes qui auraient été perçues si les redevances avaient pu être encaissées à mesure de la mise en service des postes d'abonnés. Pour diverses raisons, il n'a pu en être ainsi et, au 31 décembre dernier, il restait encore à récupérer beaucoup de redevances afférentes à 1919.

Communications interurbaines internes. — Le mouvement de ces correspondances a augmenté d'une façon contenue et régulière. Les recettes se sont également accrues et, à raison du relèvement des tarifs, elles dépassent, depuis le mois d'octobre, celles de 1913.

Communications internationales. — Le service international n'ayant été accessible à la téléphonie privée d'une façon étendue, mais non générale, que pendant le dernier trimestre 1919, l'échange des correspondances avec les pays limitrophes n'a pris du développement qu'à partir de novembre. Depuis lors, le mouvement augmente régulièrement, et si les circuits dont nous disposons étaient aussi nombreux qu'avant la guerre, le trafic atteindrait rapidement celui de 1913.

Conversations régionales taxées dans les bureaux publics. — Par suite de la suppression, sauf à Bruxelles, de la gratuité des conversations régionales prises dans les cabines publiques, le nombre de ces correspondances taxées a passé du simple au triple et la recette du simple au double et demi.

En résumé, les résultats de l'ensemble des diverses branches de la téléphonie en 1919 sont satisfaisants. Si les recettes de 1917 s'éloignent encore de 12 % de celles de 1913, nous aurons la satisfaction de présenter un chiffre qui dépassera largement ceux enregistrés jusqu'ici.

Mouvement et recette provisoire des télégraphes en 1919

MOIS.	SERVICE INTÉRIEUR.			SERVICE DÉPART ET ARRIVÉE.		
	1919.	1913.	Différence en 1919.	1919.	1913.	Différence en 1919.
						MOUVE
Janvier.	161,616	303,098	- 141,482	117,112	346,631	- 229,519
Février	240,090	264.593	- 24,503	135,214	310,252	- 175,038
Mars	311,026	319,117	- 8,091	161,676	335,209	- 173,533
Avril	347,566	327,740	+ 19,826	177,415	359,594	- 182,179
Mai.	381.400	344,682	+ 36,718	216,433	351,412	- 134,979
Juin	387,183	355,598	+ 31,585	212,381	349,487	- 137,106
Juillet	424,764	401,717	+ 23 047	246,738	385,203	- 138,465
Août	480,549	405,594	+ 74,955	267,172	374,200	- 107,028
Septembre.	453,440	385,634	+ 67,806	296,495	378,168	- 81,673
Octobre	425,274	354,222	+ 71,052	348.265	384,923	- 36,658
Novembre	389 226	304,418	+ 84,808	324,803	336,011	- 11,208
Décembre	405,772	300,469	+ 105,303	323,893	332,516	- 8,623
Année . . .	4,407,906	4,066,882	+ 341,024	2,827,597	4,243,606	- 1,416,009
						RECETTE
Janvier.	206,100	175,388	+ 30,712	134,000	291,619	- 157,619
Février	301.200	152,087	+ 149,113	159,600	257,616	- 98,016
Mars	383,300	183,796	+ 199,504	163,900	278,318	- 114,418
Avril	420,700	192,702	+ 227,998	192,700	306,590	- 113,890
Mai	461.500	199,120	+ 262,380	209,100	290,433	- 81,333
Juin	463,700	207,202	+ 256,498	246,000	287,063	- 41,063
Juillet	504,800	231,146	+ 273,654	204,300	318,757	- 114,457
Août	571.200	235,142	+ 336,058	224,400	309,901	- 85,501
Septembre	536,700	223,668	+ 313,032	249,000	311,382	- 62,382
Octobre	506,200	204,053	+ 302,147	313,500	314,553	- 1,053
Novembre.	475,200	175,644	+ 299,556	292,900	274,920	+ 17,980
Décembre.	495,100	173,579	+ 321,521	291,500	272,087	+ 19,413
Année . . .	5,325,700	2,353,527	+ 2,972,173	2,680,900	3,513,239	- 832,339

(1) Chiffres revisés mais non définitifs.

(2) Ces chiffres ne comprennent pas la redevance payée par la Poste à l'Administration des Télégraphes du chef de la coopération des agents du télégraphe au service des exprès postaux. Pour 1919, cette redevance s'est élevée à 716,800 francs (3.205,291 exprès), contre 621,899 francs (2,933,486 exprès) en 1913, - d'où une augmentation de 94,601 francs (271,808 exprès) en faveur de 1919.

comparés au mouvement et à la recette correspondants de 1913.

INTERNATIONAL. TRANSIT.			ADRESSES CONVENTIONNELLES ET PRODUITS EXTRAORDINAIRES.			TOTAUX.		
1919.	1913.	Différence en 1919.	1919.	1913.	Différence en 1919.	1919.	1913.	Différence en 1919.
MENT								
72	62,171	- 62,099	»	»	»	278,800	711,900	- 433,100
187	51,967	- 51,780	»	»	»	375,491	626,812	- 251,321
521	55,399	- 54,878	»	»	»	473,223	709,725	- 236,502
712	50,483	- 49,771	»	»	»	525,693	737,817	- 212,124
947	53,300	- 52,353	»	»	»	598,780	749,394	- 150,614
3,567	50,992	- 47,425	»	»	»	603,131	756,077	- 152,946
3,940	54,597	- 50,657	»	»	»	675,442	841,517	- 166,075
5,211	53,623	- 48,412	»	»	»	752,932	833,417	- 80,485
3,429	63,876	- 60,447	»	»	»	753,364	827,678	- 74,314
5,154	70,479	- 65,325	»	»	»	778,693	809,624	- 30,931
8,815	58,600	- 49,785	»	»	»	722,844	699,029	+ 23,815
8,236	60,026	- 51,790	»	»	»	737,901	693,011	+ 44,890
40,791	685,513	- 644,722	»	»	»	7,276,294	8,996,001	- 1,719,707
(en francs).								
100	36,225	- 36,125	7,400	13,788	6,388	(1) 347,600	517,020	- 169,420
200	29,653	- 29,453	9,300	8,960	+ 340	(1) 470,300	448,316	+ 21,984
400	31,134	- 30,734	10,800	10,205	+ 595	(1) 558,400	503,453	+ 54,947
600	28,630	- 28,030	26,900	9,303	+ 17,597	(1) 640,900	537,225	+ 103,675
800	30,861	- 30,061	21,600	9,093	+ 12,507	(1) 693,000	529,507	+ 163,493
1,300	30,446	- 29,146	23,100	9,897	+ 13,203	(1) 734,100	534,608	+ 199,492
2,100	31,677	- 29,577	22,800	10,650	+ 12,150	734,000	592,230	+ 141,770
3,000	31,687	- 28,687	14,400	9,405	+ 4,995	813,000	586,135	+ 226,865
3,100	37,465	- 34,365	19,200	8,861	+ 10,339	808,000	581,376	+ 226,624
4,600	41,681	- 37,081	18,700	10,889	+ 7,811	843,000	571,176	+ 271,824
8,200	34,268	- 26,068	14,700	9,332	+ 5,368	791,000	494,164	+ 296,836
7,700	34,076	- 26,376	12,400	10,327	+ 2,073	806,700	490,069	+ 316,631
32,000	397,803	- 365,703	201,300	120,710	- 80,590	8,240 000 (2)	6,385.279 (2)	+ 1,854 721 (2)

Mouvement et recette provisoire des téléphones en 1919

MOIS.	ABONNEMENTS RÉGIONAUX.			SERVICE A GRANDE DISTANCE INTERNE.			SERVICE A GRANDE DISTANCE INTERNATIONALE.		
	1919.	1913.	Différence en 1919.	1919.	1913.	Différence en 1919.	1919.	1913.	Différence en 1919.
									MOUVE
Janvier . . .	1,416	(1) »	»	695	141,029	- 140,334	14	55,399	- 55,385
Février . . .	1,349	»	»	2,021	128,562	- 126,541	46	50,925	- 50,879
Mars	3,132	»	»	7,389	146,380	- 139,091	321	55,666	- 55,345
Avril	3,323	»	»	15,239	132,931	- 117,692	630	51,095	- 50,465
Mai	3,489	»	»	29,927	142,192	- 112,265	846	52,435	- 51,589
Juin	3,024	»	»	39,586	148,322	- 108,736	875	52,184	- 51,309
Juillet . . .	3,277	»	»	54,621	166,103	- 111,482	1,178	55,662	- 54,484
Août	2,921	»	»	75,007	169,277	- 94,270	1,670	50,046	- 48,376
Septembre . .	2,719	»	»	91,416	166,004	- 74,588	2,279	55,393	- 53,114
Octobre . . .	2,455	»	»	107,479	166,247	- 58,768	4,878	61,397	- 56,519
Novembre . .	1,720	»	»	103,227	146,837	- 43,610	17,627	57,154	- 39,527
Décembre . .	1,538	»	»	114,518	150,121	- 35,603	24,455	55,638	- 31,183
ANNÉE . . .	30,383	51,009	- 20,626	641,125	1,804,105	-1,162,980	54,819	652,994	- 598,175
									RECETTE
Janvier . . .	621,040	1,450,590	- 829,550	975	162,831	- 161,856	42	122,930	- 122,888
Février . . .	563,000	875,567	- 312,037	2,741	148,372	- 145,631	155	113,688	- 113,533
Mars	1,281,860	994,300	+ 287,560	10,192	167,916	- 157,724	629	123,717	- 123,088
Avril	1,324,320	988,897	+ 335,423	21,617	154,050	- 132,433	1,060	116,699	- 115,639
Mai	1,392,560	1,163,534	+ 229,026	52,440	163,227	- 110,787	1,391	115,023	- 113,632
Juin	1,197,090	930,754	+ 141,342	77,648	170,565	- 92,917	1,472	117,028	- 115,556
Juillet . . .	1,298,130	1,156,788	+ 280,024	107,657	190,437	- 82,780	2 419	122,225	- 119,806
Août	1,142,670	862,646	+ 275,115	148,628	193,658	- 45,030	3,190	108,993	- 105,803
Septembre .	1,086,910	811,795	+ 275,115	179,563	189,814	- 10,251	4,277	118,737	- 114,460
Octobre . . .	978,000	963,066	+ 14,964	216,731	191,872	+ 24,859	11,752	137,215	- 125,463
Novembre . .	690,000	891,423	- 200,663	231,387	169,387	+ 62,450	47,616	123,736	- 76,120
Décembre . .	642,300	904,658	- 262,358	251,202	184,596	+ 66,606	59,329	121,745	» 62,416
ANNÉE . .	12,219,200 (2)	11,994,018	+ 225,182	1,301,231	2,086,725	- 785,494	133,332	1,441,736	-1,308,404

(1) Le nombre des abonnements dont l'échéance tombait dans chacun des mois de 1913 ne peut être indiqué, les documents que nous possédions à ce sujet ayant disparu.

comparés au mouvement et à la recette correspondants de 1913.

Conversations régionales taxées dans les bureaux publics.			Produits divers.			Totaux.		
1919.	1913.	Différence en 1919.	1919.	1913.	Différence en 1919.	1919.	1913.	Différence en 1919.
MENT								
»	15,038	- 15,038	»	»	»	»	»	»
»	12,894	- 12,894	»	»	»	»	»	»
192	14,883	- 14,696	»	»	»	»	»	»
3,904	14,617	- 10,713	»	»	»	»	»	»
12,072	15,340	- 3,268	»	»	»	»	»	»
18,737	14,718	+ 4,019	»	»	»	»	»	»
25,041	16,268	+ 8,773	»	»	»	»	»	»
28,933	15,844	+ 13,089	»	»	»	»	»	»
35,953	16,443	+ 19,510	»	»	»	»	»	»
43,570	16,773	+ 26,797	»	»	»	»	»	»
42,758	15,076	+ 27,682	»	»	»	»	»	»
50,536	15,557	+ 34,979	»	»	»	»	»	»
261,696	183,456	+ 78,240	»	»	»	»	»	»
(en francs).								
»	3,949	- 3,949	134	2,985	- 2,851	622,191	1,743,285	- 1,121,094
»	3,393	- 3,393	41	3,423	- 3,382	566,467	1,144,443	- 577,976
41	3,899	- 3,858	»	4,593	- 4 593	1,292,722	1,294,425	- 1,703
862	3,839	- 2,977	83	2 637	- 2,554	1,347,942	1,266,122	+ 81,820
2,649	4,010	- 1 361	315	2,781	- 2,466	1,449,355	1,448,575	+ 780
4,062	3,851	+ 211	816	2,121	- 1,305	1,281,088	1,224,319	+ 56,769
5,444	4,262	+ 1 182	1,547	2,606	- 1,059	1,415,197	1,476,318	- 61,121
6,248	4,147	+ 2,101	1,399	4,725	- 3,326	1,302,135	1,174,169	+ 127,966
7,721	4,299	+ 3,422	1,914	2,373	- 459	1,280,385	1,127,018	+ 153,567
9,930	4,396	+ 4,934	2,784	2,750	+ 34	1,218,627	1,299,299	- 80,672
9,153	3,951	+ 5,202	1 709	2,978	- 1,269	981 075	1,191,475	- 210,400
10,769	4,072	+ 6,697	6,412	2,957	+ 3,455	970,012	1,218,028	- 248,016
56,279	48,068	+ 8,211	17,154	36,929	- 19,775	13,727,196	15,607,476	- 1,880,280

(2) Les sommes mentionnées comme recette pour abonnements régionaux, en 1919, n'ont pas toutes été encaissées par les comptables; ces sommes représentent le montant des redevances qui auraient été perçues si les engagements d'abonnement avaient pu être dressés et les quittances mises en recouvrement en temps voulu.

Développement total des fils conducteurs.

Mouvement par quinzaine.

PÉRIODE.	Nombre de kilomètres de fils télégraphiques posés par quinzaine.	Nombre total de kilomètres de fils télégraphiques à la fin de chaque période.	Nombre de kilomètres de circuits téléphoniques posés par quinzaine (1).	Nombre total de kilomètres de circuits téléphoniques à la fin de chaque période (1).	Nombre de kilomètres de circuits téléphoniques appropriés à la télégraphie pendant la quinzaine.	Nombre total de kilomètres de circuits téléphoniques appropriés à la fin de chaque période.
Du 26 mai au 7 juin 1919	1,004	16,334	656	14,224	66	1,480
Du 8 au 21 juin 1919	1,383	17,717	779	15,003	13	1,493
Du 22 juin au 4 juillet 1919	630	18,347	875	15,878	11	1,504
Du 5 au 18 juillet 1919	968	19,315	573	16,451	»	1,504
Du 19 juillet au 1er août 1919	467	19,782	544	16,995	12	1,516
Du 2 au 15 août 1919	469	20,251	456	17,451	31	1,547
Du 16 au 29 id.	186	20,437	505	17,936	- 12 (2)	1,535
Du 30 août au 11 septembre 1919	454	20,891	386	18,342	- 20 (2)	1,515
Du 12 au 25 septembre 1919	577	21,468	654	18,996	»	1,515
Du 26 septembre au 9 octobre 1919	698	22,166	314	19,310	- 2 (2)	1,513
Du 10 au 23 octobre 1919	561	22,727	556	19,866	64	1,577
Du 24 octobre au 6 novembre 1919	149	22,876	801	20,667	133	1,710
Du 7 au 20 novembre 1919	595	23,471	809	21,476	291	2,001
Du 21 novembre au 4 décembre 1919	245	23,716	348	21,824	»	2,001
Du 5 au 18 décembre 1919	340	24,056	192	22,016	- 7 (2)	1,994
Du 19 décembre 1919 au 3 janvier 1920	341	24,397	37	22,053	»	1,994
Du 4 au 17 janvier 1920	100	24,497	132	22,185	12	2,006
Du 18 au 31 id.	56	24,553	216	22,401	12	2,018
Du 1er au 14 février 1920	254	24,807	245	22,646	90	2,108
Du 15 au 28 id.	250	25,057	315	22,961	29	2,137
Du 29 février au 13 mars 1920	323	25,380	364	23,325	11	2,148
Du 14 au 27 mars 1920.	329	25,709	273	23,598	47	2,195

(1) Non compris les circuits d'abonnés.

(2) Désaffectations.

N° IV.

Note complémentaire concernant les services des postes.

Bureaux de poste en activité.

	Au 30 juin 1914.	Au 30 juin 1919.	Au 31 mars 1920.
Perceptions	682	662	686
Sous-perceptions. .	615	614	616
Dépôts	10	9	8
Dépôts-relais . . .	273	272	269
Agences	135	72	105
TOTAUX. . .	1,715	1,629	1,684

Les agences qui n'ont encore pu être rétablies sont dépourvues de titulaire.

Quant aux bureaux non rouverts des autres catégories, ils appartiennent, pour la plupart, à des localités dévastées de la zone des hostilités.

L'Administration fait tous ses efforts en vue de la remise en activité de ces différents bureaux dans le plus bref délai possible.

Délais d'ouverture.

La décision ministérielle fixant les heures d'ouverture des guichets des bureaux de poste, à titre d'essai, ainsi qu'il suit, est appliquée partout :

En semaine :

Bureaux des grandes agglomérations (Anvers, Bruxelles, Gand, Liége) et des centres industriels importants : de 8 à 19 heures, sans interruption

Autres bureaux : entre 8 et 18 heures, selon les nécessités locales, avec interruption de deux heures vers le milieu de la journée.

Les services financiers sont suspendus à 17 heures dans les bureaux fermant à 18 heures, et à 18 heures dans les bureaux où la clôture a lieu à 19 heures.

Les dimanches et jours fériés assimilés :

Guichets fermés.

Rebuts.

Du 1er juin au 31 décembre 1919, le bureau des rebuts a traité 434,700 lettres et cartes postales, dont 175,500 ont pu être distribuées après ouverture ou vérification, soit une moyenne mensuelle de 62,100 objets traités, contre 32,300 en 1914 et 25,100 objets restitués, contre 12,800 en 1914.

Réclamations.

Le nombre des plis réclamés, pour la période du 1er juin au 31 décembre 1919, s'est élevé à 6,265, soit, en chiffres ronds, une moyenne mensuelle de 895, contre 1,240 en 1914.

Franchise postale.

Outre les plis de service des autorités civiles et militaires, la Poste transporte gratuitement la correspondance de nombreux organismes officiels établis depuis la guerre et certaines œuvres créées dans un but patriotique.

La franchise postale concédée, pendant la guerre, à la correspondance privée des militaires a été supprimée le 30 septembre 1919, date à laquelle l'armée a été mise sur le pied de paix. Toutefois, cette immunité est maintenue provisoirement en faveur de nos troupes d'occupation en Allemagne et des militaires blessés ou malades, pour la durée de leur séjour dans les hôpitaux ou ambulances.

Correspondances postales.

Depuis le 1er septembre 1919, tous les bureaux de poste belges participent à l'échange des lettres assurées en service interne ainsi que des lettres et des boîtes avec valeur déclarée en service international.

Les relations postales ont été reprises avec l'Allemagne non occupée, l'Autriche allemande et la Hongrie.

Reprise générale du service des envois avec valeur déclarée.

A partir du 1er septembre prochain, le service des envois avec valeur déclarée, qui a été rétabli partiellement le 19 avril dernier, sera étendu à tous les bureaux de poste — les agences exceptées — dans les conditions et les limites fixées par les instructions.

En attendant que les règlements sur la matière puissent être remis intégralement en vigueur, il conviendra, toutefois, d'observer certaines précautions de façon à réduire au minimum les risques de vols ou de pertes.

On devra notamment utiliser, *autant que possible,* les moyens de transport offrant le plus de sécurité (ambulants, courriers-convoyeurs, etc.) et, au besoin, retarder, dans ce but, la transmission des envois.

Ceux-ci ne pourront plus être acceptés après le départ du dernier courrier utile, dans les bureaux ne possédant pas de coffre-fort.

En outre, les chefs des bureaux sont autorisés à différer la distribution des valeurs quand ils jugeront cette mesure nécessaire et, dans les régions dévas-

tées, où la circulation n'est pas sans danger, ils apprécieront s'il ne convient pas de faire retirer ces objets au bureau.

Au surplus, les prescriptions de l'ordre spécial n° 79, du 16 avril dernier, restent en vigueur en ce qui concerne la suppression provisoire des dépêches-valeurs et l'acheminement des boîtes avec valeur déclarée.

Les chefs immédiats prescriront éventuellement, d'initiative, les mesures propres à résoudre les cas spéciaux ou les difficultés locales qui surgiraient.

Les percepteurs qui ont des agents de dépôt ou de dépôt-relais sous leurs ordres, donneront à ces agents tels renseignements que de besoin.

Transport des correspondances.

Ce service s'améliore au fur et à mesure de la mise en marche de nouveaux trains.

Le nombre de dépêches expédiées à l'intérieur du pays se rapproche sensiblement à celui de 1914.

En service international, nous avons aujourd'hui des relations directes avec la plupart des pays du monde.

Actuellement, 37 ambulants fonctionnent, alors qu'il en existait 60 avant la guerre.

Quelques malles-poste (six) ont également été rétablies, ces services de voiture étaient nécessaires.

Distribution des correspondances et levée des boîtes.

Tous les efforts de l'Administration tendent à améliorer le service de la distribution et à obtenir une situation au moins aussi bonne que celle qui existait avant la guerre.

Pour autant que l'horaire des trains s'y prête, des mesures sont prises pour avancer le passage du facteur le matin et pour augmenter le nombre des distributions supplémentaires. Sous ce rapport, un sérieux progrès a déjà pu être réalisé. Rares sont aujourd'hui les localités qui ne bénéficient pas d'au moins deux remises de correspondances. Quant aux grandes villes, elles sont desservies quatre, cinq ou même six fois par jour.

Le service des levées des boîtes aux lettres a également été amélioré. Les boîtes qui avaient été détruites ont été remplacées et le nombre des levées a été augmenté.

Les boîtes des trains vicinaux ont aussi été retablies.

En général, la situation peut être considérée comme satisfaisante.

Service des mandats et des bons de poste.

Notice concernant les opérations effectuées pendant le second semestre de 1919.

Le mouvement de reprise du service des mandats qui s'était accusé pendant les six premiers mois de 1919, s'est accentué pendant le second semestre, ainsi

que le fait ressortir la comparaison des chiffres des deux périodes mentionnés au tableau *A* ci-après.

Si l'on analyse le tableau *B* où les résultats du second semestre 1919 sont rapprochés de ceux de la période correspondante de 1913, on constate une augmentation notable du montant moyen des opérations en 1919, pour ce qui regarde les mandats. La moyenne est montée de 135 à 240 francs pour les mandats du service intérieur et de 87 à 133 francs pour les mandats internationaux. Cet accroissement est une conséquence de l'augmentation du coût de la vie. Pour la même raison, le nombre des bons de poste, dont le montant maximum ne peut dépasser 20 francs, a considérablement décru (il ne représente plus qu'un tiers des opérations d'avant-guerre).

L'échange des mandats internationaux a été limité, en 1919, aux relations avec la France, la Grande-Bretagne, les États-Unis, le Canada, le Congo belge et les Pays-Bas, relations qui ne comportaient, avant la guerre, que les trois cinquièmes environ du trafic total. En tenant compte de cette circonstance, on constate que, bien que le nombre des opérations en 1919 ne soit pas tout à fait aussi élevé qu'en 1913, leur montant, ainsi que le produit des taxes, sont nettement supérieurs.

TABLEAU A.

		TITRES ÉMIS EN 1919.			TITRES PAYÉS.
		Nombre.	Montant.	Taxes perçues.	Montant.
Mandats internes	1er semestre . .	536,391	108,749,112 48	196,107 30	105,649,929 96
	2e semestre . .	767,293	182,517,814 39	302,661 55	181,695,906 15
Bons de poste	1er semestre . .	214,569	1,990,964 »	14,097 80	2,051,472 »
	2e semestre . .	361,417	3,480,382 »	24,487 15	3,434,673 »
Mandats internationaux	1er semestre . .	165,027	22,169,980 75	111,761 59	20,542,778 79
	2e semestre . .	192,321	25,599,606 57	149,120 74	27,642,363 94
Totaux de l'ensemble	1er semestre . .	915,987	132,910,057 33	321,936 69	128,244,180 75
	2e semestre . .	1,321,031	211,597,802 96	476,269 44	212,772,943 09
Différences *en plus* pour le 2e semestre.		405,044	78,687,745 63	154,332 75	84,528,762 34
Totaux de l'exercice 1919. . . .		2,237,018	344,507,860 29	798,206 13	341,017,123 84

TABLEAU B.

		TITRES ÉMIS.			TITRES PAYÉS.
		Nombre.	Montant.	Taxes perçues.	Montant.
Mandats internes	2e semestre de 1913 .	1,215,135	162,688,321 33	360,549 05	162,978,112 03
	2e semestre de 1919 .	767,293	182,517,814 39	302,661 55	181,695,906 15
Bons de poste	2e semestre de 1913 .	1,074,203	9,022,534 »	67,743 30	8,957,488 »
	2e semestre de 1919 .	361,417	3,480,382 »	24,487 15	3,434,673 »
Mandats internationaux	2e semestre de 1913 .	432,125	37,484,857 46	234,149 30	34,078,707 65
	2e semestre de 1919 .	192,321	25,599,606 57	149,120 74	27,642,363 94
TOTAUX de l'ensemble	2e semestre de 1913 .	2,721,463	209,195,712 79	662,441 65	206,014,307 68
	2e semestre de 1919 .	1,321,031	211,597,802 96	476,269 44	212,772,943 09
Différences en 1919.		- 1,400,432	+ 2,402,090 17	-186,172 21	+ 6,758,635 41

Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances.

L'augmentation sensible qui s'est manifestée dans le montant des opérations d'épargne, de retraite et d'assurances dès la reprise de ces services dans les bureaux de poste, mi-janvier 1919, n'a fait que s'accentuer depuis, ainsi que le montrent les tableaux et les diagrammes joints.

Pour l'année 1919, les versements aux Caisses d'épargne et d'assurances se sont élevés à 413,000,000 de francs, ce qui constitue une majoration d'environ 40 °/₀ sur le chiffre d'une année normale d'avant-guerre, et les premiers mois de 1920 accusent encore une forte progression sur la période correspondante de 1919.

Les remboursements, qui étaient de 267,000,000 de francs en 1913, ont passé à 314,000,000 de francs pour 1919.

Deux améliorations sont à signaler dans ce service :

1° EN MATIÈRE DE VERSEMENTS.

Alors que, précédemment, le taux de l'intérêt servi par la Caisse d'épargne était réduit à 2 °/₀ sur la totalité des dépôts constatés dans les livrets d'un solde supérieur à 2,000 francs, il est accordé maintenant 3 °/₀ pour tout capital ne dépassant pas 5,000 francs avec réduction, éventuellement, à 2 °/₀ sur la partie de capital dépassant cette limite.

2° EN MATIÈRE DE REMBOURSEMENTS.

Tandis qu'autrefois tout retrait de plus de 100 francs était soumis à un certain délai, les bureaux de poste opèrent maintenant d'emblée les remboursements jusqu'à concurrence de 500 francs.

Tableau comparatif des opérations des Caisses d'épargne et d'assurances (Service postal).

MOIS.	VERSEMENTS.			REMBOURSEMENTS.		
	1914	1919	1920	1914	1919	1920
Janvier . . .	29,915,342 »	14,500,864 (*)	45,114,274 »	21,942,836 52	2,714,919 75	29,221,121 32
Février . . .	23,356,349 »	28,686,226 »	34,372,008 »	20,376,763 90	12,652,425 31	41,009,106 74
Mars	26,867,676 »	33,813,101 »	38,744,902 »	25,438,048 20	17,713,113 21	43,577,480 »
Avril	22,797,961 »	27,576,351 »	»	25,922,293 43	47,292,187 96	»
Mai	24,747,590 »	38,128,116 »	»	24,701,455 78	40,018,778 08	»
Juin.	23,042,183 »	31,332,234 »	»	21,254,154 09	24,037,669 75	»
Juillet	22,755,772 »	42,293,227 »	»	24,567,712 09	23,991,515 09	»
Août	Service interrompu par suite de la guerre.	33,221,125 »	»	Service interrompu par suite de la guerre.	21,426,300 52	»
Septembre . .		39,351,408 »	»		27,454,522 39	»
Octobre . . .		41,931,399 »	»		33,054,377 65	»
Novembre . .		37,629,400 »	»		28,488,341 81	»
Décembre. . .		44,498,463 »	»		37,540,472 11	»
TOTAUX. . fr.	»	412,961,914 »	»	»	314,404,623 63	»

(*) Service rétabli le 16 janvier 1919.

Tableau comparatif des opérations de la Caisse de retraite (Service postal).

MOIS.	VERSEMENTS.			PAIEMENTS.		
	1914	1919	1920	1914	1919	1920
Janvier. . . .	83,609 »	479,332 »	365,633 »	1,270,579 63	463,500 89 (*)	1,746,563 05
Février . . .	36,747 »	242,834 »	66,156 »	228,485 04	727,788 39	547,345 19
Mars	20,322 »	111,370 »	61,008 »	170,137 18	569,440 37	508,277 »
Avril	15,582 »	38,940 »	»	473,797 16	805,409 94	»
Mai	16,115 »	45,844 »	»	139,403 52	335,628 38	»
Juin	25,553 »	23,405 »	»	134,561 33	297,201 83	»
Juillet	30,992 »	40,115 »	»	619,120 62	826,243 90	»
Août	Service interrompu par suite de la guerre.	27,878 »	»	Service interrompu par suite de la guerre.	329,712 16	»
Septembre . .		25,328 »	»		322,966 13	»
Octobre . . .		24,766 »	»		699,402 36	»
Novembre. . .		46,891 »	»		265,385 15	»
Décembre. . .		8,811,586 »	»		276,918 70	»
TOTAUX. . fr.	»	9,918,289 »	»	»	5,919,598 20	»

(*) Service rétabli le 16 janvier 1919.

(Voir pour les diagrammes des versements et remboursements aux Caisses d'épargne et d'assurances, et les diagrammes des versements et des paiements ; la Caisse de retraite, les tableaux ci-joints.)

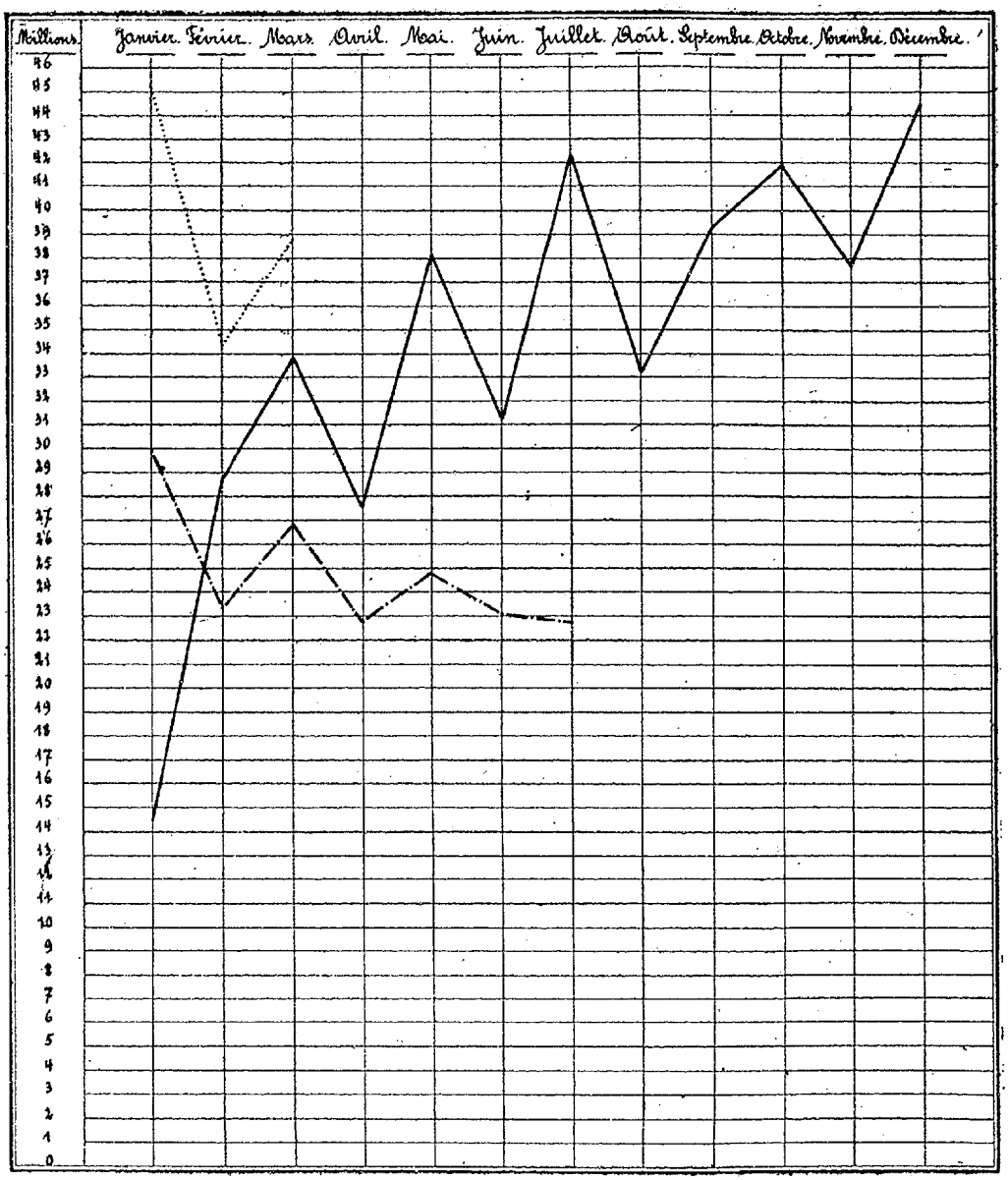
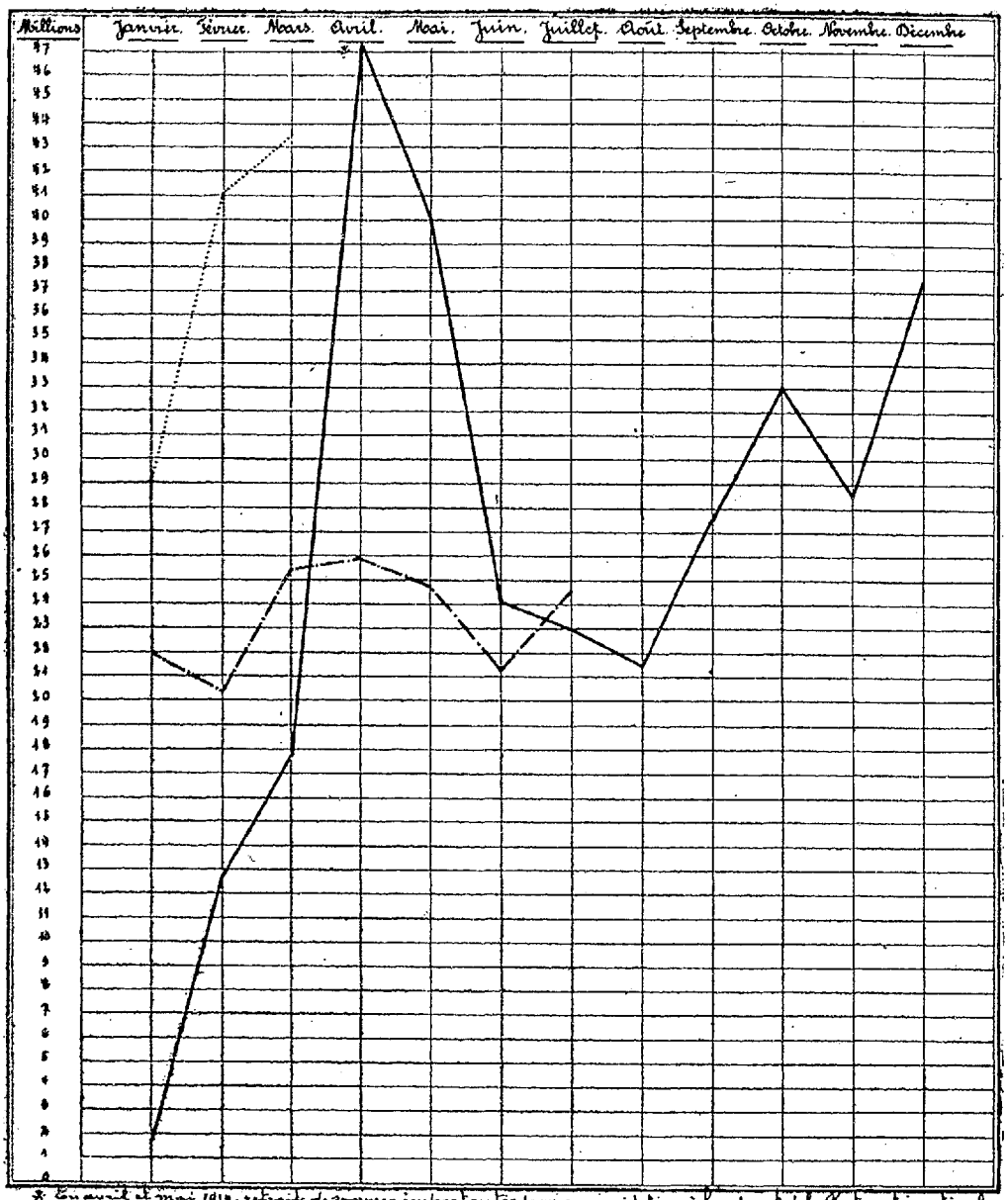


Diagramme des versements aux Caisses d'épargne et d'assurances (Service postal).

Légende. — Année 1914.
— Id. 1919.
..... Id. 1920.



* En avril et mai 1919, retrait de sommes importantes pour souscriptions à l'emprunt de la Restauration nationale.

Diagramme des remboursements des Caisses d'épargne et d'assurances (Service postal).

Légende { Année 1914. / Id. 1919. / Id. 1920.

8.811.586

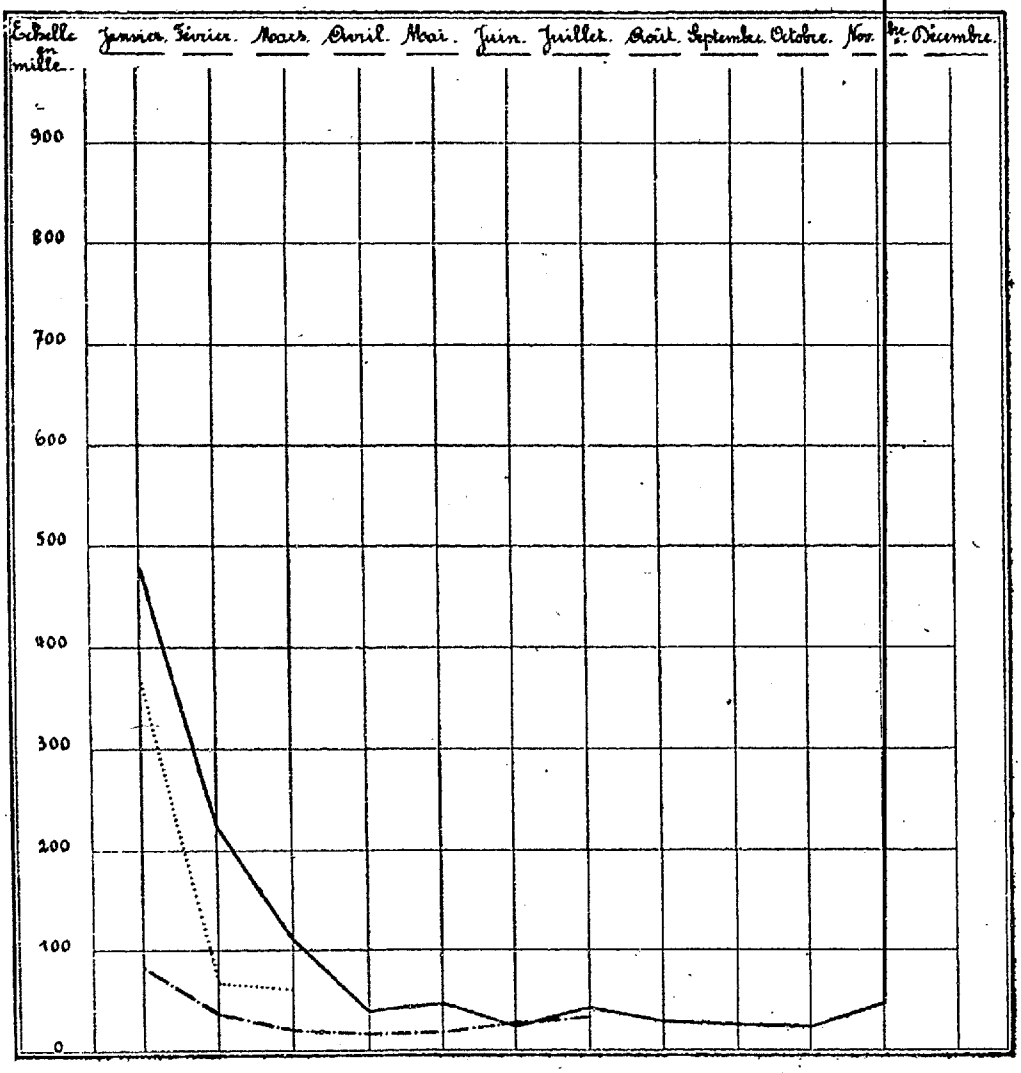


Diagramme des versements à la Caisse de retraite (Service postal).

Légende. — — — — Année 1914.
——— Id. 1919.
..... Id. 1920.

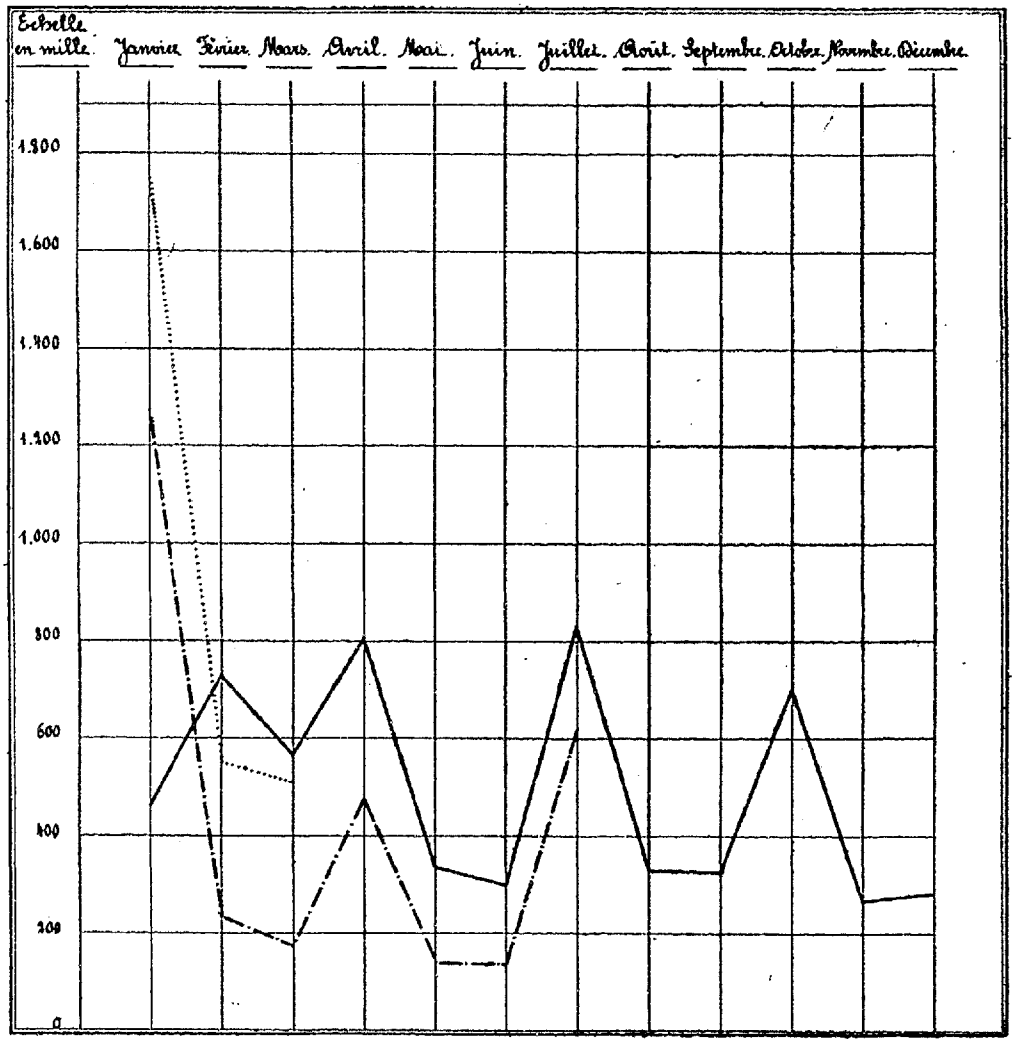


Diagramme des paiements de la Caisse de retraite (Service postal).

Légende : Année 1914.
Id. 1919.
Id. 1920.

Encaissement et présentation à l'acceptation des effets de commerce.

Comme on peut s'en rendre compte par l'examen du tableau ci-après, ces services, qui ont été rétablis à partir du 7 juillet 1919, n'ont cessé de suivre une marche ascendante. En mars 1920, le chiffre des recouvrements opérés a dépassé la moitié de la moyenne mensuelle d'avant-guerre.

Opérations effectuées depuis la reprise du service (7 juillet 1919).

MOIS.	ACCEPTATION.		ENCAISSEMENT.			
	Nombre des effets déposés.	Montant des taxes perçues.	EFFETS DÉPOSÉS. Nombre.	EFFETS DÉPOSÉS. Montant.	Montant des encaissements réalisés.	Montant des taxes perçues.
1919						
Juillet	83	16 60	14,929	7,163,892 14	6,113,335 92	7,694 45
Août	179	35 80	25,796	13,493,521 62	10,525,869 93	13,464 45
Septembre . . .	252	50 40	27,956	15,834,896 52	13,343,732 66	16,551 40
Octobre	408	81 60	31,674	18,921,877 58	16 904,545 51	19,267 25
Novembre . . .	341	68 20	32,278	20,105,462 72	18,224,486 05	20,363 50
Décembre . . .	433	86 60	38,715	23,981,526 97	22,034,140 65	24,236 45
1920						
Janvier	333	66 60	36,245	24,537,628 08	22,651,577 67	24,009 55
Février	533	106 60	38,032	19,406,220 07	27,695,851 23	27,023 65
Mars.	742	148 40	48,727	40,808,110 27	38,471,337 94	37,434 60
	Moyenne mensuelle des opérations du 1er semestre 1914 :					
	4,109	821 80	324,000	81,533,000 »	75,753,000 »	118,400 »

Notice concernant le service des quittances et des recouvrements internationaux.

Service des quittances.

Ce service continue à progresser. L'augmentation des opérations suit une marche ascendante très prononcée surtout en ce qui concerne le montant des recettes. Les tableaux graphiques ci-joints donnent toutes les indications à cet égard.

La comparaison y est établie entre les chiffres afférents aux premiers mois de 1914 et ceux relatifs à la période du 1er février 1919 au 31 mars 1920.

Le service est rétabli depuis le 10 janvier 1919.

Recouvrements internationaux.

Le service des recouvrements internationaux est rétabli avec la France depuis le 7 juillet 1919. Il a fonctionné avec les Pays-Bas à partir du 15 dito; mais en janvier 1920, on a dû suspendre provisoirement les relations avec ce dernier pays, à cause des difficultés produites par les fluctuations du change.

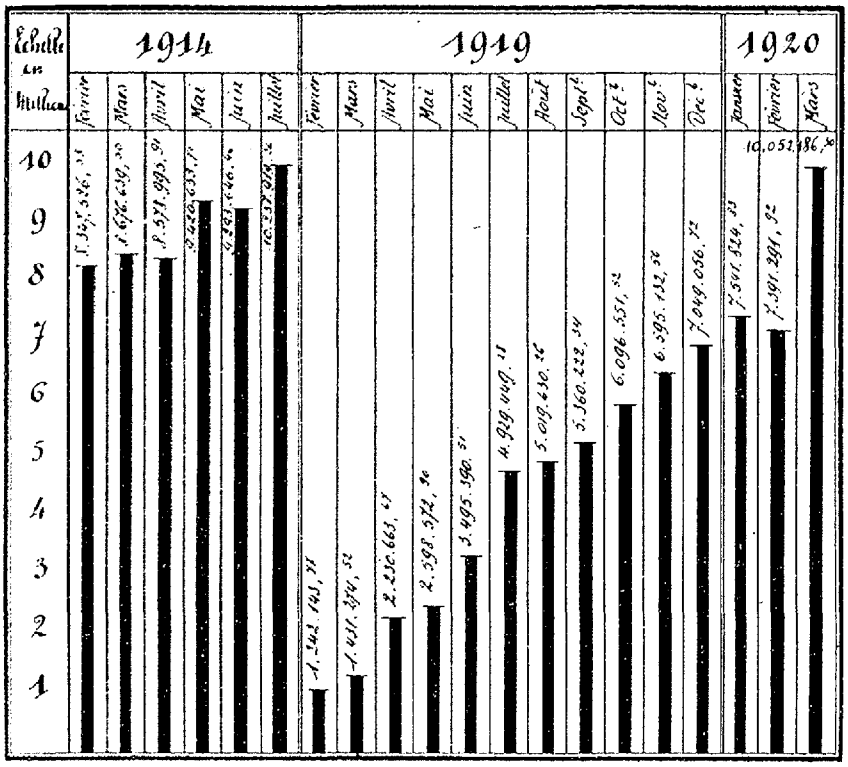
Le tableau ci-joint comprend les données statistiques que nous possédons sur les opérations effectuées dans notre pays, pendant la période où ce service a fonctionné en 1919.

Statistique des opérations de recouvrement effectuées en Belgique, pendant l'année 1919, pour compte de déposants de valeurs originaires de l'étranger.

Valeurs à recouvrer		Valeurs recouvrées		Valeurs non recouvrées		*Observations.*
Nombre.	Montant	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant	
En 1919	(1)	(2)	(2)	(3)	(3)	
14,748	973,611 46	10,974	633,621 84	3,774	339,989 62	(1) Y compris 6,216 envois contre remboursement s'élevant ensemble à fr. 158,790.24.
		Taxe :				(2) Y compris 5,859 envois contre remboursement s'élevant ensemble à fr. 158,790.24 et ayant donné lieu à la perception de fr. 585.90 du chef de la taxe d'encaissement.
		fr.1,097 40				(3) Y compris 357 envois contre remboursement s'élevant ensemble à fr. 15,071 04.

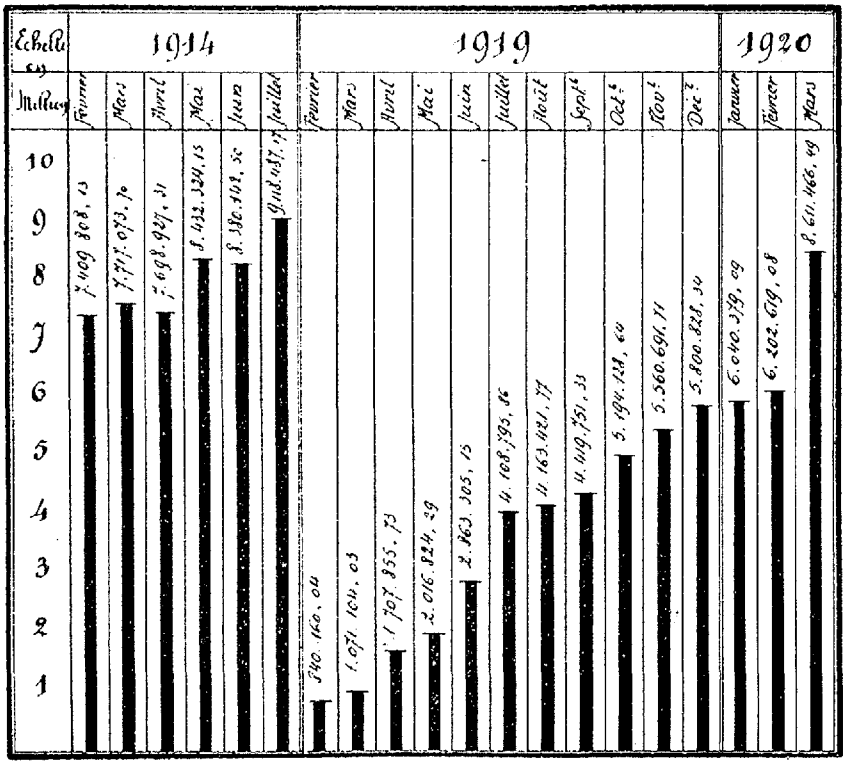
Bordereaux de quittances à régler à l'intervention du bureau des chèques postaux

Montant des dépôts

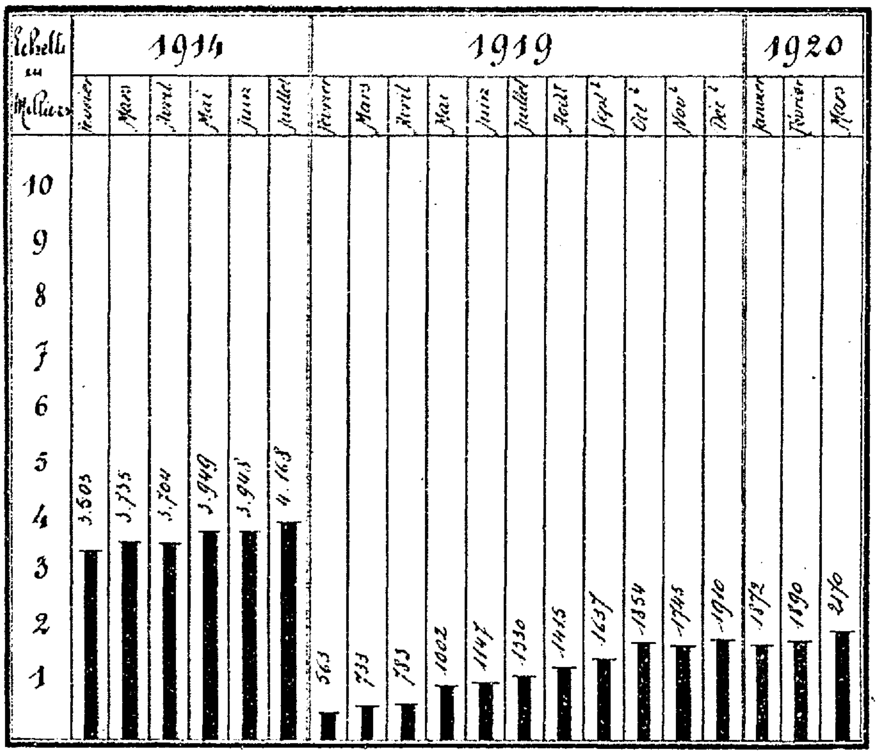


Bordereaux de quittances à régler à l'intervention du bureau des chèques postaux

Montant des titres encaissés

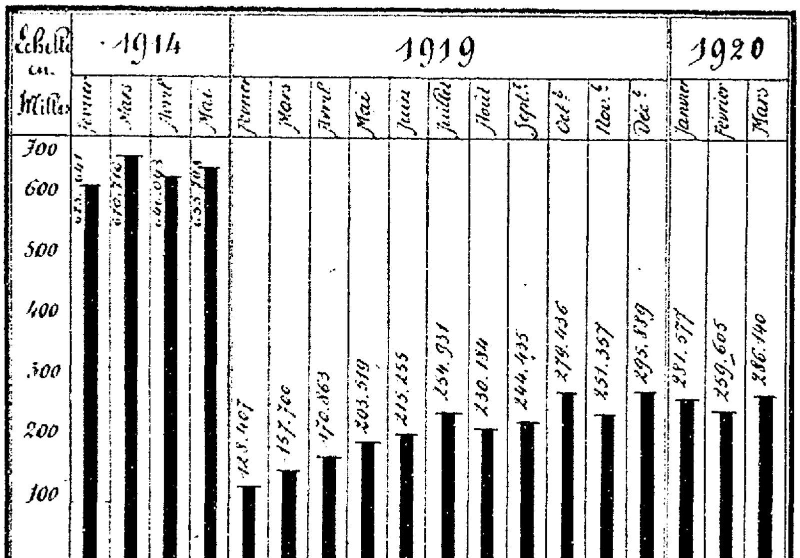


Bordereaux de quittances à régler
à l'intervention du bureau des chèques postaux

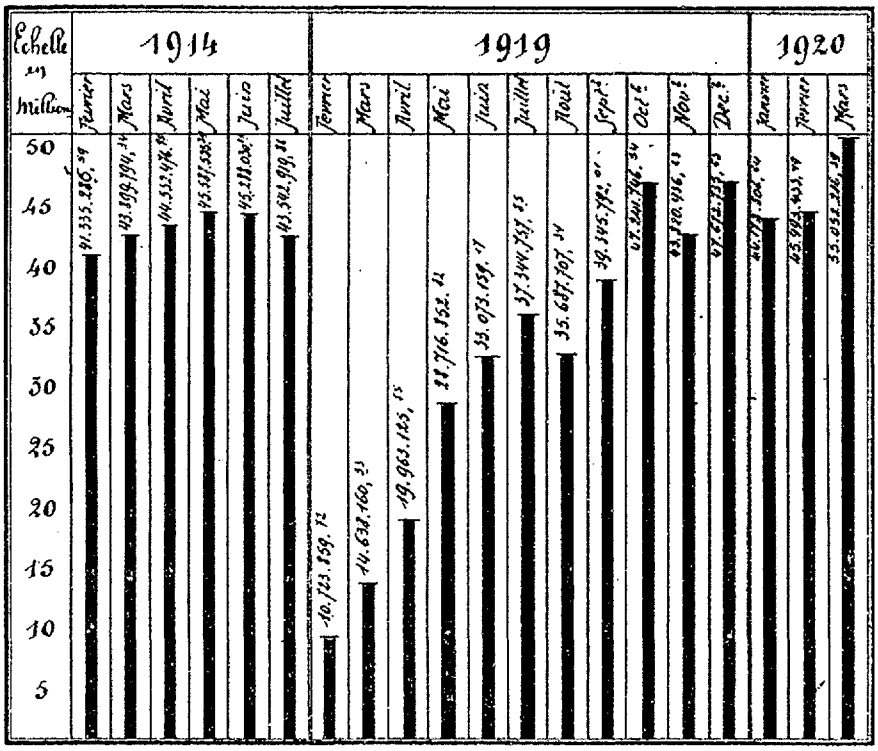


Nombre de dépôts

Nombre de bordereaux d'expédition de quittances



Recettes opérées du chef de quittances ordinaires et de remboursement déposées à l'encaissement



Service des chèques postaux.

La progression du service des chèques postaux ne cesse de s'accentuer. Les résultats obtenus dépassent les prévisions les plus optimistes.

Depuis le 2 janvier 1919 jusqu'au 31 mars 1920, le nombre des affiliés a triplé et le mouvement d'affaires s'est élevé au total à plus de *treize milliards sept cent cinquante millions de francs.*

Dans ce montant, les opérations, sans emploi de signes monétaires, entrent à concurrence de 70 %, C'est là un appoint appréciable au point de vue de la réduction de la circulation fiduciaire.

Afin de favoriser davantage cette catégorie d'opérations, la gratuité a été accordée pour les virements par arrêté royal du 20 mai 1919. D'autre part, un arrêté royal, en date du 23 mars 1920, a abaissé à 25 francs le dépôt de garantie à verser sur les comptes de chèques postaux.

Diverses autres améliorations seront introduites sous peu et d'importantes mesures seront prises pour que les administrations de l'État, des provinces et des communes, ainsi que les organismes qui en dépendent, puissent recourir également à ce système perfectionné de liquidations. Un projet de loi a été déposé par M. le Premier Ministre, Ministre des Finances, dans la séance du 24 mars 1920. (Document de la Chambre des Représentants, n° 181.)

(Voir ci-joint deux graphiques relatifs aux opérations du service des chèques postaux.)

Abonnements aux journaux.

La physionomie des quatre diagrammes ci-joints révèle une augmentation sensible du trafic, profitable au Budget, en raison surtout de ce que la taxe d'abonnement — passée de fr. 61,964.56 en janvier 1918, à fr. 103,429.82 en janvier 1920 — s'est accrue proportionnellement aux relèvements des prix d'abonnement réalisés par les éditeurs.

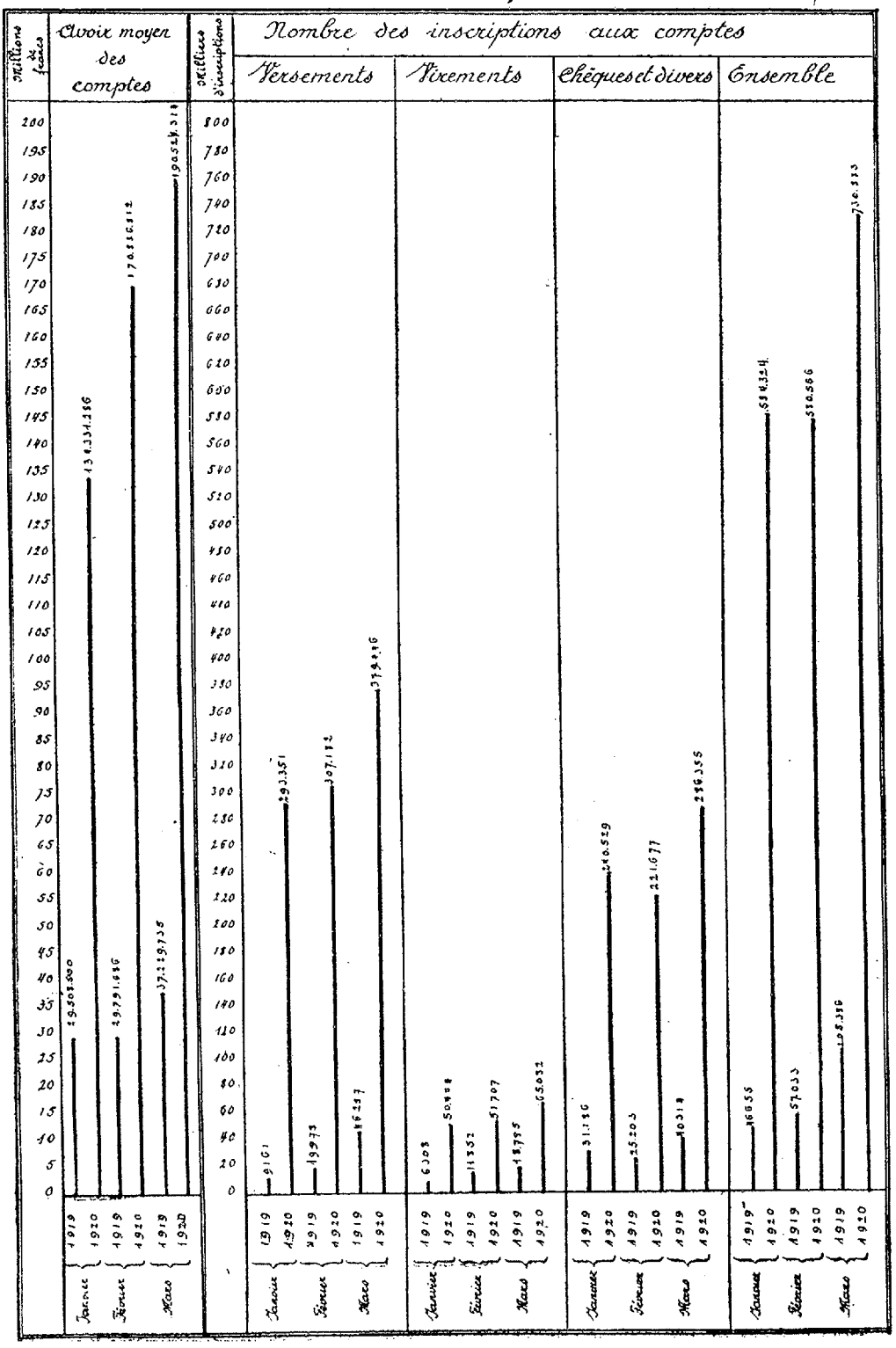
Malgré ces relèvements, le nombre d'abonnements souscrits en décembre 1919, c'est-à-dire lors du dernier renouvellement annuel, a atteint 457,581, alors qu'il fut de 450,733 pour décembre 1913.

Coupons d'intérêt et de dividende.

Ainsi qu'on peut s'en rendre compte par l'examen des trois diagrammes ci-joints, le service des coupons d'intérêt et de dividende n'a pas atteint l'importance qu'il avait en 1914.

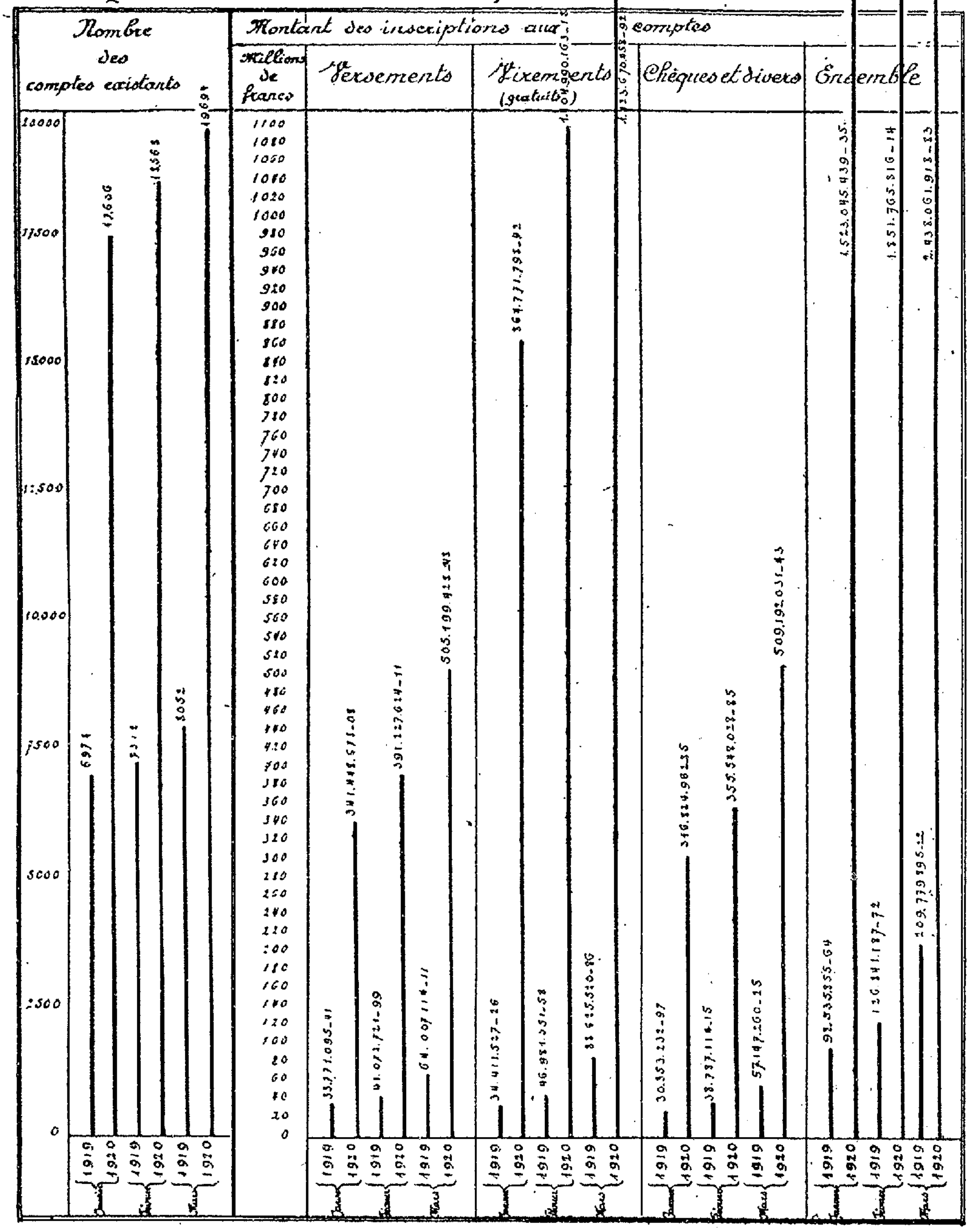
Il convient pourtant de signaler que, depuis quelque quinze ans, le public recourt de moins en moins à la Poste pour l'encaissement de ses coupons de titres. L'époque paraît prochaine où se posera la question de savoir si la suppression de ce service, exploité d'ailleurs à perte, ne s'imposera pas.

Service des Chèques Postaux



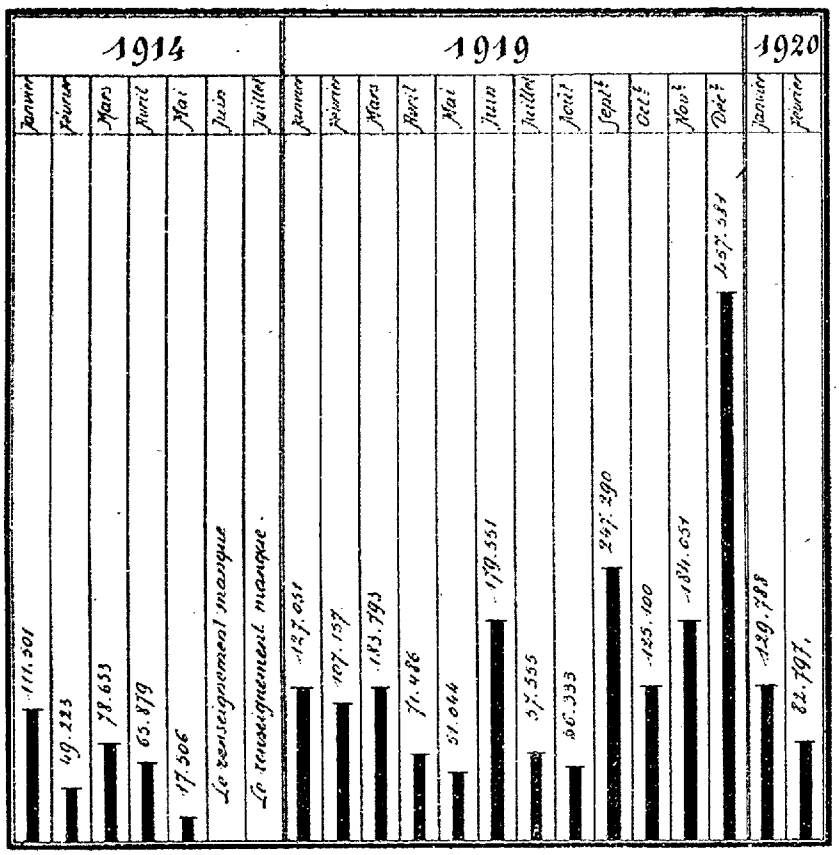
Annexe XV du rapport

Service des Chèques Postaux



Abonnements aux Journaux

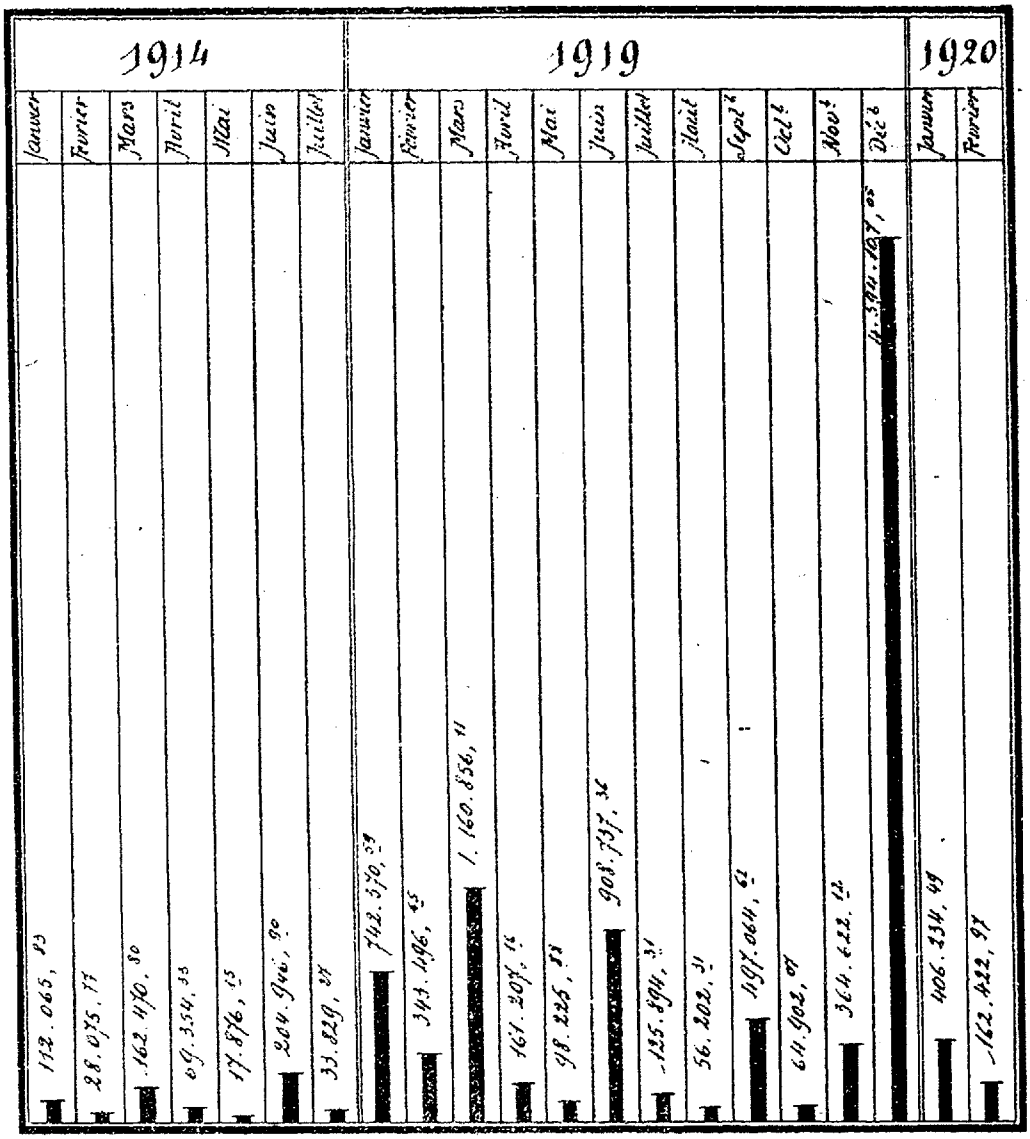
Nombre d'abonnements souscrits



N. B. — Les chiffres portés ci-dessus pour les mois de janvier à avril 1919 inclus, ne correspondent pas avec ceux qui ont été fournis pour le rapport sur le Budget de 1919, ces derniers ayant dû être rectifiés après vérification de la comptabilité par le contrôle.

Abonnements aux Journaux

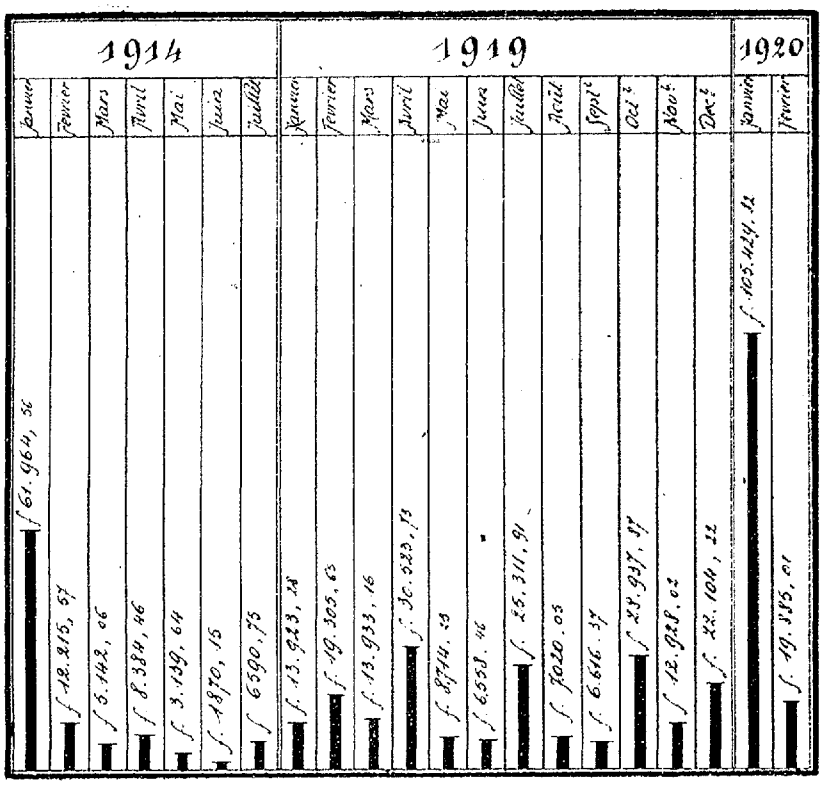
Montant des abonnements souscrits



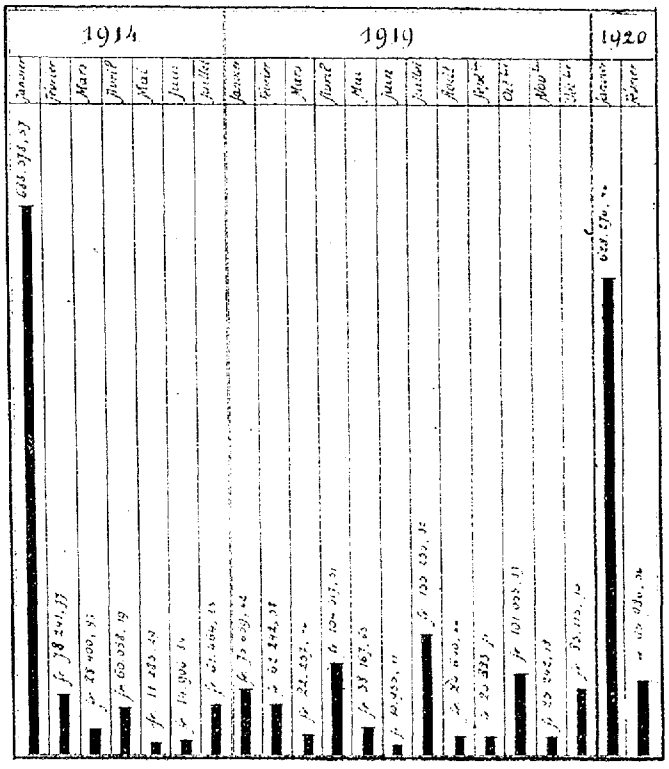
N. B. — Les chiffres portés ci-dessus pour février et avril 1920, ne correspondent pas avec ceux qui ont été fournis pour le rapport du Budget de l'exercice 1919, ces derniers ayant dû être rectifiés après vérification de la comptabilité par le contrôle.

Abonnements aux Journaux

Taxes d'abonnements

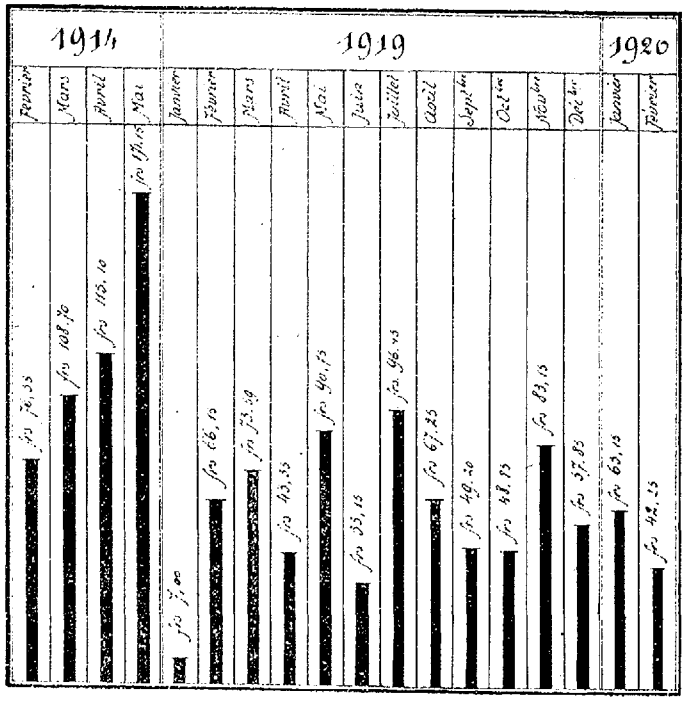


Abonnements aux Journaux — Droits d'affranchissement



Taxes d'encaissement

Coupons d'intérêt & de dividende

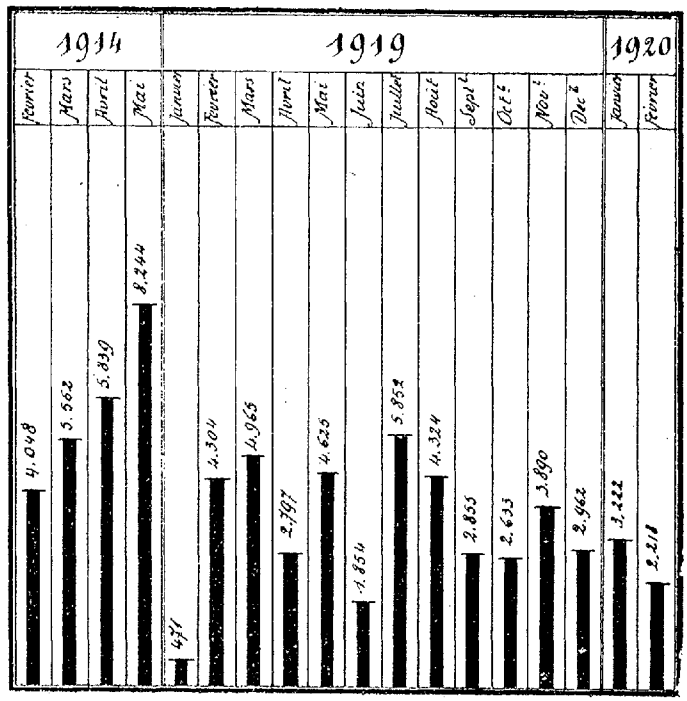


N. B. — Les chiffres portés ci-dessus pour avril et mai 1919, ne correspondent pas avec ceux qui ont été fournis pour le rapport sur le Budget de l'exercice 1919; ces derniers ayant dû être rectifiés après vérification de la comptabilité par le contrôle.

Les calepins de comptabilité de janvier, juin et juillet 1914 ont disparu.

Coupons d'intérêt & de dividende

Nombre de coupons et de titres amortis remis à l'encaissement

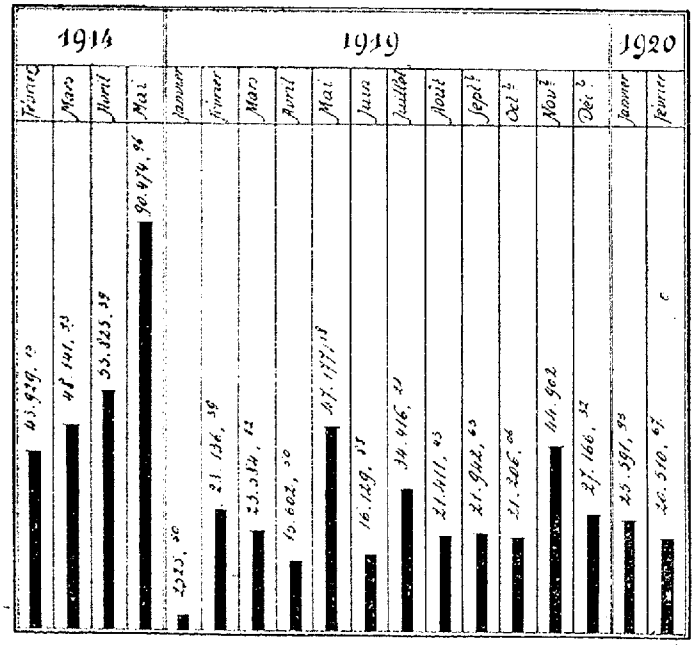


N. B. — Le chiffre porté ci-dessus pour avril 1919, ne correspond pas avec celui qui a été fourni pour le rapport sur le Budget de 1919; ce dernier chiffre a dû être rectifié après vérification de comptabilité par le contrôle.

Les calepins de comptabilité de janvier, juin et juillet 1914 ont disparu.

Coupons d'intérêt et de dividende

Montant des coupons d'intérêt et des titres amortis
———— remis à l'encaissement ————

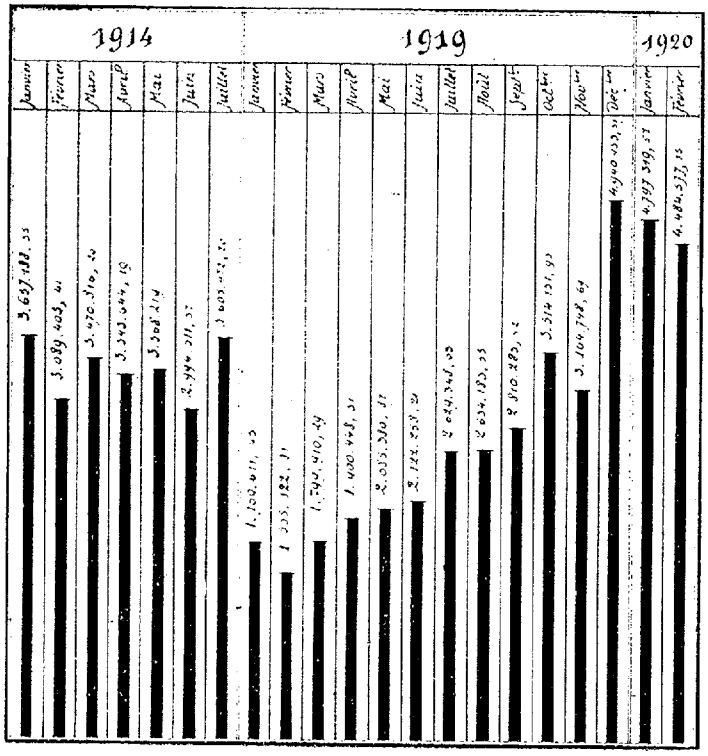


N. B. — Les chiffres ci-dessus pour avril et mai 1919, ne correspondent pas avec ceux qui ont été fournis pour le rapport sur le Budget de l'exercice 1919, ces derniers ayant dû être rectifiés après vérification de la comptabilité par le contrôle.

Les calepins de comptabilité de janvier, juin et juillet 1914 ont disparu.

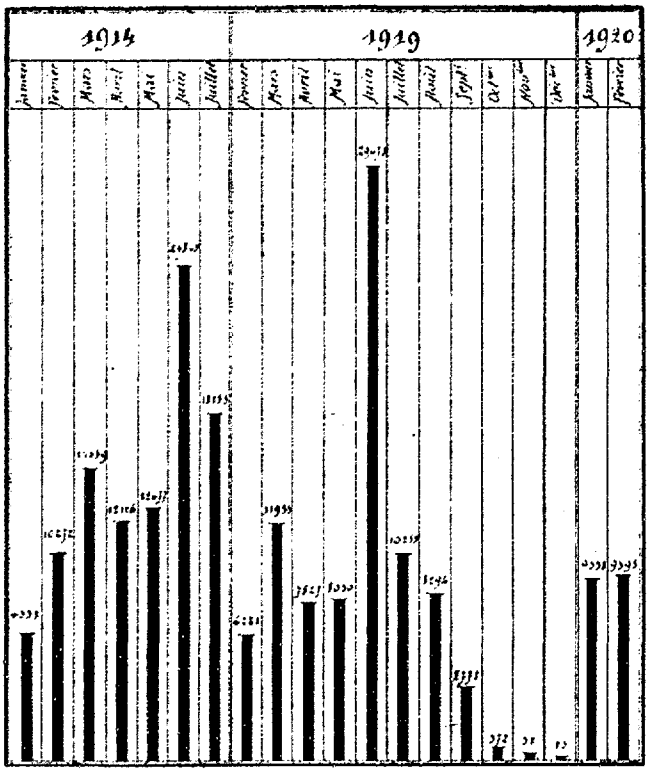
Timbres-Poste

Produit net de la vente



N. B. — Les chiffres portés ci-dessus pour janvier, février, mars et avril 1919, ne correspondent pas avec ceux qui ont été fournis pour le rapport sur le Budget de l'exercice 1919, ces derniers ayant dû être rectifiés après vérification de la comptabilité par le contrôle.

Permis de pêche — Nombre de permis vendus

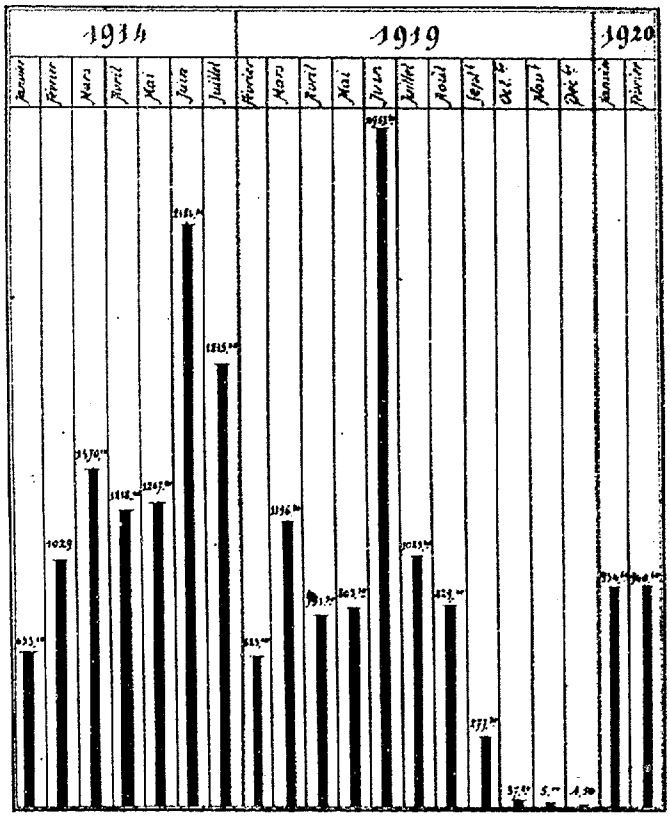


Permis de pêche — Produit net de la vente

N. B. — Les chiffres portés ci-dessus pour février, mars, avril et mai 1914; février, mars, avril et mai 1919, sont quelque peu inférieurs à ceux qui ont été fournis pour le rapport sur le Budget de l'exercice 1919, ces derniers comprenant la recette brute, c'est-à-dire sans déduction de la valeur des permis échangés.

Permis de pêche

Produit de la taxe



N° V.

Note complémentaire concernant la jonction Nord-Midi.

Le problème de la jonction soulève de multiples questions. Nous ne pouvons les examiner dans ce rapport général. Nous nous bornerons à noter le sentiment de la Section centrale qui s'est, à une forte majorité, montrée hostile à la continuation des travaux.

A la suite de cette délibération, rapportée par la presse, des notes ont été insérées par certains journaux.

Il n'a pas été question d'indemnités à payer aux entrepreneurs. Ceux-ci sollicitent eux-mêmes, conformément à la loi sur les contrats d'avant-guerre, la résolution des marchés.

On ne voit guère sur quoi se fonderait un prétendu droit à indemnité.

D'autre part, il a été question des profits que donnerait la revente des terrains expropriés en cas de création d'une nouvelle artère.

L'utilisation de ces terrains impliquerait l'adoption d'un plan général dont le principe, tout au moins, devrait être admis pour qu'une évaluation, même approximative, pût être faite.

Il a été dit en séance de la Section que, en tout cas, il y avait lieu d'écarter l'établissement d'une gare centrale.

Les deux gares du Nord et du Midi sont placées presque au centre de la ville et une nouvelle gare près des galeries Saint-Hubert, à proximité de la Grand'Place, ne s'impose pas.

En outre, une gare au centre de Bruxelles ferait plutôt mauvais effet, à moins d'y donner un cachet vraiment artistique. Mais si l'on se rappelle les dépenses extraordinaires qui ont été occasionnées par la construction de la gare d'Anvers, en présence du coût actuel des matériaux, ce serait un luxe qui ne serait pas conforme à l'esprit d'économie qui s'impose en ce moment au pays.

Telles sont les considérations très objectives que je me permets d'ajouter. Étant dans l'impossibilité matérielle de me prononcer, je suis obligé de faire les plus extrêmes réserves.

Le Rapporteur,
L. PÉPIN.

Le Président,
ÉMILE BRUNET.

M. Carlier, membre de la Sous-Commission, a dressé deux notes au sujet desquelles des réserves s'imposent, les vérifications nécessaires n'ayant pu être faites par nous, mais qui développent un point de vue qu'il nous paraît intéressant de faire connaître à la Chambre.

I.

La Section centrale du Budget a bien voulu désigner en qualité de membres de la Sous-Commission chargée de l'examen et des rapports sur les Budgets des Travaux publics et des Chemins de fer, MM. Pepin, de Wouters d'Oplinter et Carlier. L'honorable M. de Wouters fut chargé du rapport du Budget des Travaux publics, M. Pepin de celui des Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Téléphones et Marine.

L'honorable M. Pepin a bien voulu me permettre de rédiger une note-annexe à son rapport. C'est ce modeste aperçu que vous trouverez ci-dessous.

Considérations générales.

Examinons le résultat financier espéré pour 1920. Les recettes de ces entreprises sont évaluées comme suit :

Chemins de fer	fr.	600,000,000 »
Postes		38,876,920 »
Télégraphes, téléphones		34,715,200 »
Marine et transports intérieurs par eaux.		34,060,000 »
Total . . .	fr.	707,652,120 »
Les dépenses d'exploitation sont évaluées à	fr.	817,367,113 »
Soit un déficit de	fr.	109,714,993 »
Il y a lieu d'y ajouter les charges du capital de premier établissement à	fr.	120,000,000 »
Ce qui donne un mali de	fr.	229,714,993 »

Dans ce mali, n'est pas tenu compte des nouvelles augmentations de traitements consenties ou à consentir, ce qui augmenterait encore le déficit Mais,

d'autre part, comme les recettes des premiers mois font prévoir une augmentation de celles-ci, on peut légitimement espérer que ce surplus de recettes compensera les dépenses supplémentaires dont il est fait mention.

Dans la discussion en Section centrale, d'honorables membres avaient émis l'avis, que ce déficit de 229 millions de francs ne devait pas être supporté par le Budget ordinaire, mais rester au débit de notre Régie nationale avec charge de l'amortir à l'avenir.

Nous ne pensons pas que cette manière de voir puisse être considérée comme équitable. Le déficit est une conséquence de la guerre et surtout des destructions de la guerre.

Si les frais de restauration de nos lignes ferrées sont évidemment portés au Budget extraordinaire et font partie des sommes à payer par l'Allemagne, il n'en est pas moins vrai que les destructions ont eu et continuent à avoir une influence défavorable sur le rendement de notre réseau.

D'autre part, qu'on le veuille ou non, il arrive fréquemment que du personnel employé à l'exploitation ordinaire des chemins de fer se voit forcément obligé, dans l'intérêt même de la bonne marche du railway, à travailler partiellement à la remise en état. Il s'ensuit que vouloir porter en compte de notre grande Régie le déficit de cette année afin qu'elle l'amortisse à l'avenir, alors que les causes de ce déficit sont dues aux destructions faites au cours de la retraite allemande, nous paraît injuste.

Il y a donc lieu, à notre sens, de porter ce déficit au Budget ordinaire et non au débit de la Régie pour amortissement futur.

La remise en état de notre réseau nous fait d'ailleurs espérer que la situation s'améliorera sensiblement et qu'il sera possible à nos chemins de fer d'équilibrer leurs recettes et dépenses.

Il importe, dans ce domaine, de faire effort pour obtenir le meilleur rendement possible du personnel et de la direction.

Il est indispensable qu'aucun effort ne soit perdu, qu'une coopération étroite existe entre tous les éléments qui doivent contribuer à la prospérité de notre railway. Que de temps perdu épargné; que de travaux inutiles non effectués si cette coordination étroite existait.

Il importe donc, dans l'intérêt général, qu'il en soit ainsi à l'avenir.

Comment pouvons-nous associer le personnel à cette coopération indispensable ?

Une réforme utile nous paraît être, en premier lieu, la participation du personnel, à l'intervention de ses délégués, au contrôle et à la direction de l'exploitation des chemins de fer.

Si le personnel était représenté à la direction et au contrôle de notre grande Régie, il aurait plus de confiance, et sa responsabilité étant engagée, il devrait forcément s'intéresser à la bonne marche des services. D'autre part, le personnel compétent pourrait très souvent apporter dans la collaboration des idées pratiques, son expérience et ainsi éviter tout gaspillage de produits et d'efforts.

Cette collaboration du personnel ne manquerait pas d'avoir d'excellents résultats. Elle serait aisément obtenue, surtout si l'unité était réalisée entre tous les agents et notamment au point de vue du commissionnement.

C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, seuls, les machinistes et agents de surveil-

lance sont commissionnés, ce qui leur permet de jouir de plusieurs jours de congé par an avec solde et d'être payés en cas de maladie. On pourrait étendre ces avantages à tout le personnel ouvrier.

L'immatriculation du personnel devrait également être consentie d'une façon plus régulière. Si, au service de la traction, les agents sont généralement immatriculés après deux ou quatre ans de services, au service des voies et travaux il n'est pas rare de rencontrer des agents ayant quinze à vingt ans de service qui ne le sont pas.

Les promotions, en ce qui concerne certaines catégories d'agents et notamment les nettoyeurs de voitures, piocheurs, nettoyeurs de machines, etc., devraient être plus nombreuses, établies sur des bases équitables. C'est ainsi qu'un piocheur, ayant vingt-deux années de service, ayant acquis pendant sa longue carrière, de l'expérience, des connaissances spéciales, etc., est laissé avec un salaire de fr. 11.75 par jour, alors qu'un nouvel agent gagne fr. 10.50. La différence, on en conviendra, n'est guère assez élevée pour qu'elle puisse être considérée comme un encouragement à plus de vingt années de loyaux et probes services.

Enfin, l'administration oblige son personnel au port d'une tenue officielle. Cela grève le budget des agents qui ne s'équilibre déjà que trop difficilement. L'heureuse décision allouant annuellement une tenue aux facteurs des postes devrait être, ce nous semble, étendue aux autres agents.

Telles sont les modestes observations que je me permets d'ajouter en note au rapport de M. Pepin.

La réorganisation de notre Régie nationale sur d'autres bases, œuvre de demain, doit nécessairement être accompagnée d'une collaboration plus étroite du personnel au contrôle et à la direction. Elle sera obtenue en donnant à chacun plus de bien-être, le souci de sa dignité, la notion du rôle important qu'il peut et doit jouer, quelque modestes fonctions qu'il occupe.

A ce prix, nous pourrons envisager l'avenir de notre railway avec confiance.

II.

Les recettes des Postes sont évaluées pour 1920 à. . .	38,876,720	»
Les recettes des Télégraphes et Téléphones sont évaluées pour 1920 à	34,715,200	»
TOTAL . . fr.	73,592,120	»
En y ajoutant la part du Fonds communal, soit. . . .	24,923,080	»
Les recettes totales sont donc de . . .	98,515,200	»
Les dépenses sont évaluées à	112,473,232	»
Soit un MALI de . . .	13,958,032	»

Si, comme il est à prévoir, de nouveaux relèvements de traitements sont rendus nécessaires par suite de l'élévation constante du coût de la vie, le déficit de 14 millions ci-dessus sera encore augmenté.

Cette situation ne doit guère nous étonner.

En effet, les traitements des fonctionnaires, employés, facteurs, télégraphistes, etc., ont dû être augmentés dans les proportions que l'on sait pour permettre au personnel de faire face aux nécessités de l'existence, mais le relèvement des tarifs et des taxes ne l'a pas été dans les mêmes proportions.

La taxe sur les lettres n'a été augmentée que de 50 %, celle des imprimés ordinaires de 100 % et, enfin, la taxe sur les journaux ne fut pas augmentée.

Il convient de tenir compte de ces brèves constatations pour pouvoir apprécier en toute justice le mali ci-dessus.

D'autre part, le rétablissement des lignes télégraphiques et téléphoniques laisse encore à désirer

Néanmoins, comme pour les Chemins de fer, il convient de suivre de près l'exploitation des Postes, Télégraphes, Téléphones pour lui faire donner son rendement maximum.

Il y aurait lieu, en ce qui concerne les Postes, d'exploiter dans des conditions plus industrielles. Le service des chèques-postaux conçu dans ce sens fonctionne très bien et donne d'excellents résultats.

Associer le personnel à la direction, décentraliser, accroître les prérogatives accordées aux chefs immédiats; demander le concours de chacun pour éviter tout gaspillage et toute perte de temps nous paraît également indispensable.

Nous devons demander à chaque fonctionnaire, employé, facteur, ouvrier, son maximum d'efforts pour mener à bien l'exploitation collective. C'est un devoir impérieux.

Mais les devoirs ne se comprennent pas sans droits. A ceux indiqués comme désirables plus haut, viennent s'ajouter un certain nombre de réformes.

Pour la Poste, le cadre des aides-classeurs, classeurs, chefs-classeurs devrait être transformé en ce sens que ces agents, qui accomplissent une tâche d'employé de bureau, devraient être promus agréés.

Les facteurs surnuméraires, agents très intéressants, dont le recrutement deviendra difficile, devraient être admis dans le cadre des facteurs. Il en est qui ont plus de quinze ans de surnumérariat lorsqu'ils sont nommés facteurs, or, ils ont dû, pendant ce laps de temps, se tenir à la disposition de l'administration.

Au point de vue avancement, les services d'exécution devraient être placés, à mérite égal, sur le même pied que les services directionnaires, au lieu d'appliquer aux premiers le cadre rigide et aux seconds le cadre conventionnel.

La revision des carrières des vieux serviteurs devrait être faite, car, à la suite de transformations successives des conditions d'avancement, ils ne peuvent arriver à leur maximum.

D'un autre côté, les fonctions exercées dans les Administrations centrales ne devraient pas être inamovibles, car elles conduisent à la déformation professionnelle et enrayent tout progrès et toute innovation hardie. L'alternement entre les meilleurs éléments susceptibles d'exercer des fonctions élevées serait souhaitable.

En ce qui concerne le télégraphe, signalons en passant l'utilité de créer, dans les grands centres, des cours spéciaux conportant le quatrième degré et les matières essentielles de l'enseignement moyen pour les jeunes porteurs de télégrammes.

Ces derniers, par suite de la loi — très justifiée — réservant les emplois aux mutilés et aux ex-combattants, se voient fermer toutes les carrières administratives. Il y aurait lieu de prévoir comment seront utilisés les services de ces jeunes gens qui, après avoir passé plusieurs années à l'administration, se verront, plus âgés, sans situation.

En résumé, il importe que, d'une façon générale, chaque concours soit utilisé de façon à servir l'intérêt collectif, les places de fonctionnaires techniques et administratifs ne doivent pas être attribuées dans l'intérêt personnel des candidats, mais en vue de servir l'intérêt de l'exploitation.

En réalisant les quelques réformes signalées dans cette courte note, et d'autres encore qui ont été préconisées, nous parviendrons à améliorer sensiblement la situation actuelle.

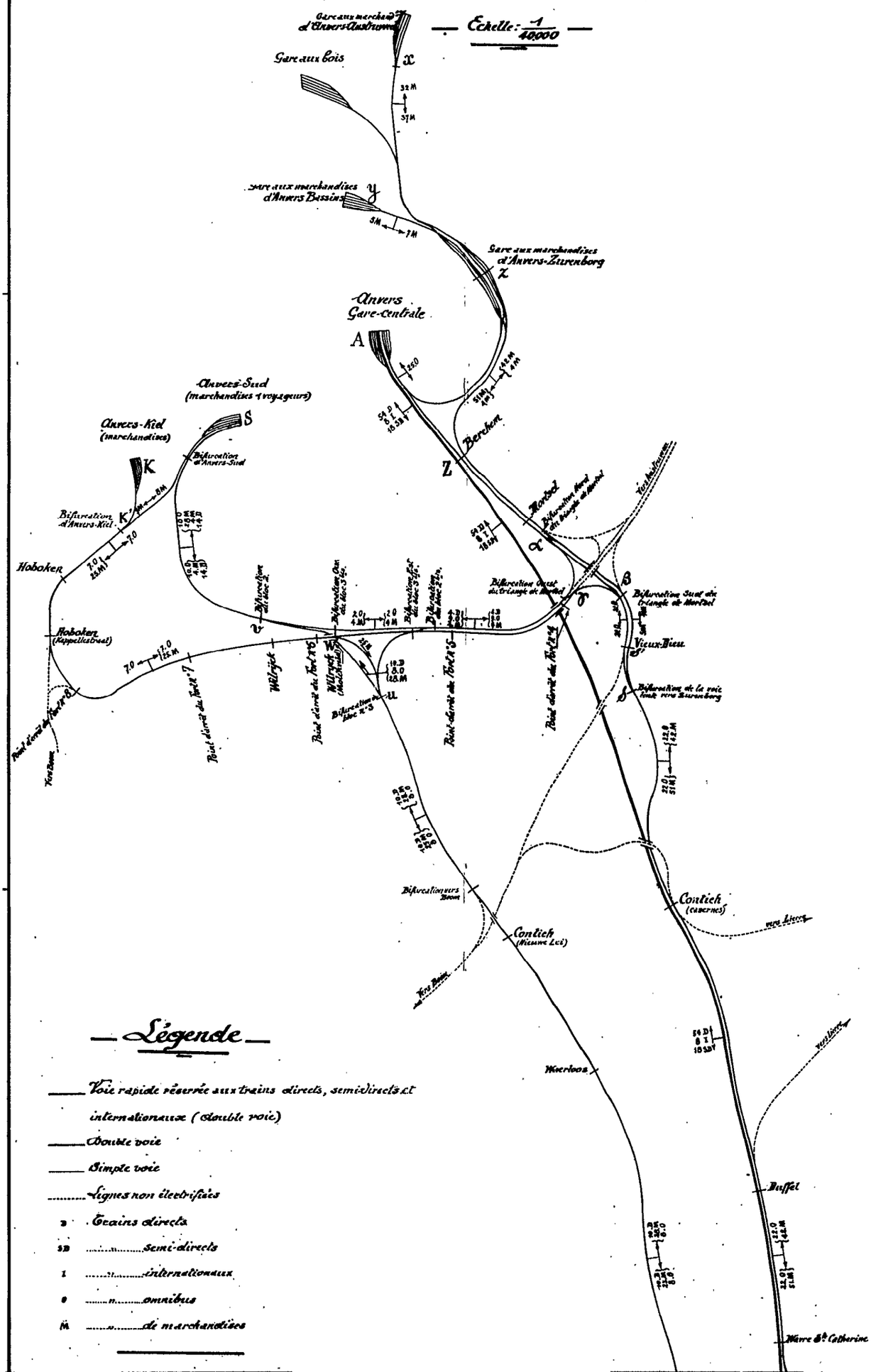
Émile CARLIER.

Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes
Office de l'Électricité
N° 423-48-8
Surface: 0,60 m² Prix: 1,20
Date: 20-12-1919

Électrification des lignes Bruxelles-Anvers.

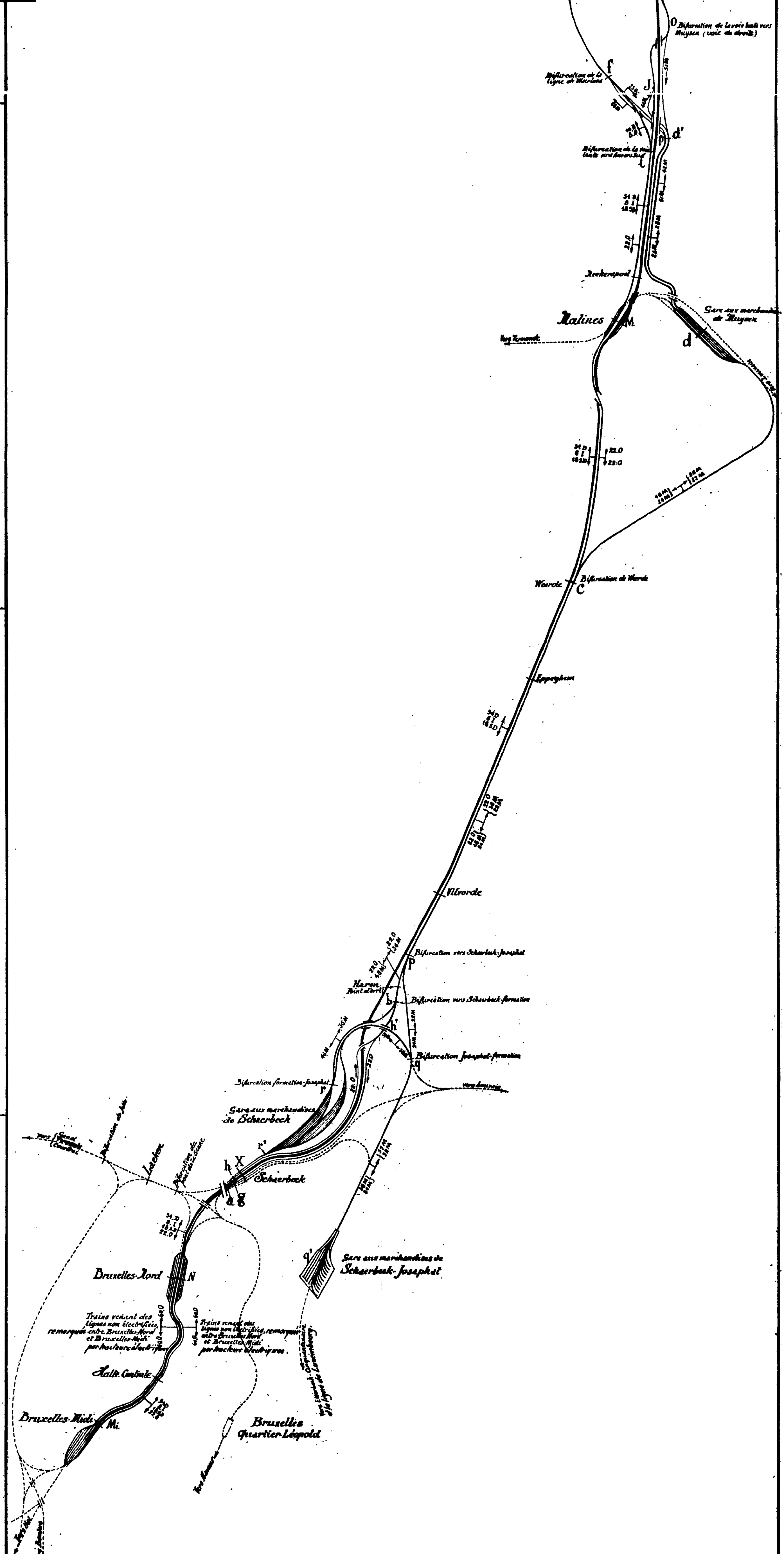
3me étape

Plan d'ensemble des lignes à électrifier avec indication du trafic

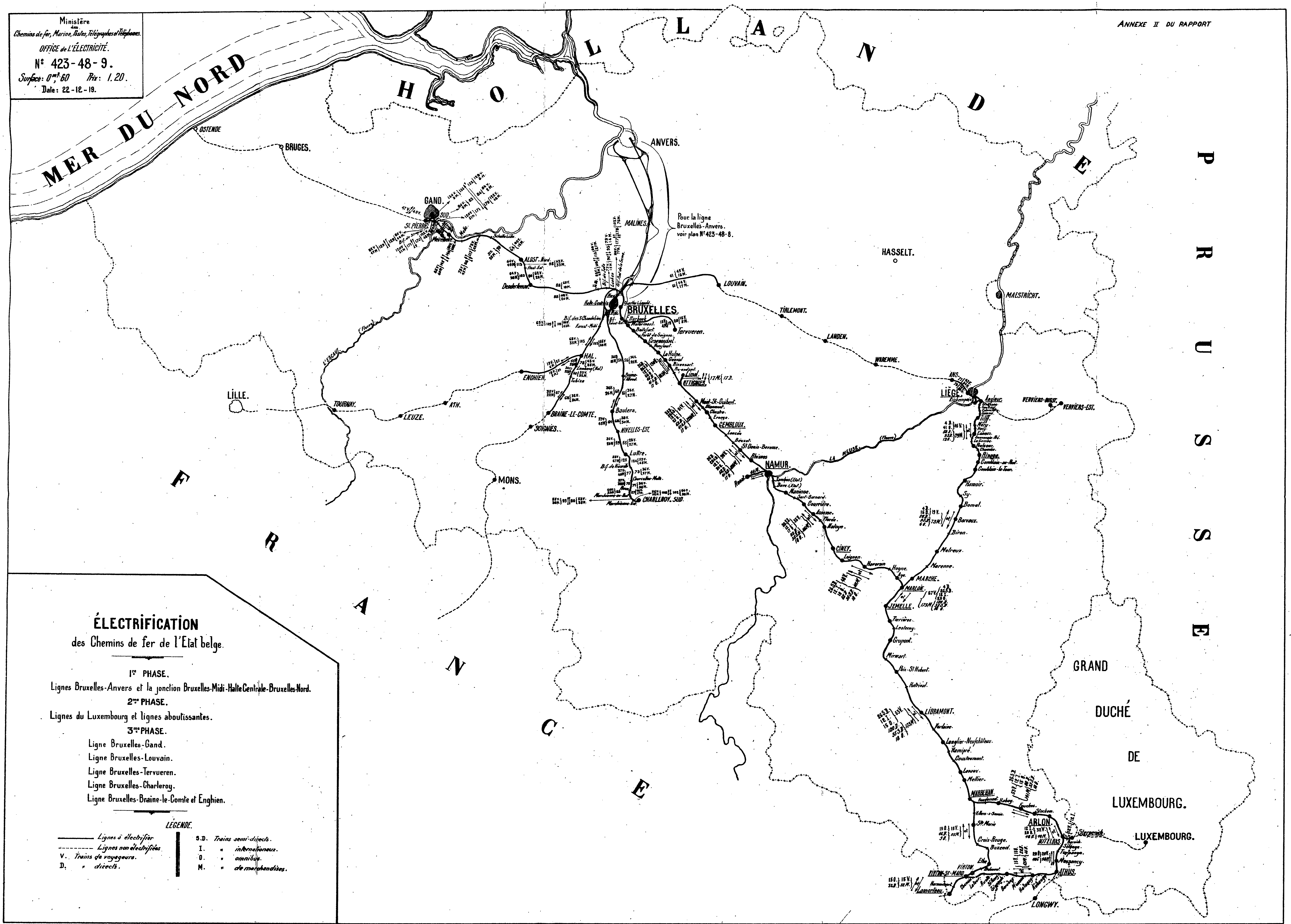


Légende

- Voie rapide réservée aux trains directs, semi-directs et internationaux (double voie)
- Double voie
- Simple voie
- Lignes non électrifiées
- D ..... Trains directs
- SD ..... semi-directs
- I ..... internationaux
- O ..... omnibus
- M ..... de marchandises



Bifurcation de la voie lente vers Muysen (voie de droite)
Bifurcation de la ligne de Malines
Bifurcation de la voie lente vers Anvers-Sud
Malines
Gare aux marchandises de Muysen
Weerde
Bifurcation de Weerde
Eppeghem
Vilvorde
Bifurcation vers Schaerbeek-Josaphat
Haren Point d'arrêt
Bifurcation vers Schaerbeek-formation
Bifurcation Josaphat-formation
Bifurcation formation-Josaphat
Gare aux marchandises de Schaerbeek
Schaerbeek
Gare aux marchandises de Schaerbeek-Josaphat
Bruxelles-Nord
Trains venant des lignes non électrifiées, remorqués entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi par tracteurs électriques
Halte Centrale
Bruxelles-Midi
Bruxelles Quartier-Léopold


Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones.
OFFICE de L'ÉLECTRICITÉ.
N° 423-48-9.
Surface: 0m².60 Prix: 1.20.
Date: 22-12-19.
ANNEXE II DU RAPPORT
MER DU NORD
HOLLANDE
PRUSSE
FRANCE
GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG.
OSTENDE
BRUGES.
GAND.
SUD.
St PIERRE.
Meirelbeke.
Melle.
Schellebelle.
ALOST-Nord.
Alost-Est
Denderleeuw.
ANVERS.
MALINES.
Pour la ligne Bruxelles-Anvers. voir plan N° 423-48-8.
HASSELT.
LOUVAIN.
TIRLEMONT.
LANDEN.
WAREMME.
ANS.
LIÈGE.
Kinkempois
MAESTRICHT.
VERVIERS-OUEST.
VERVIERS-EST.
Angleur.
Tilff.
Méry.
Hony.
Esneux.
Poulseur.
Rivage.
Comblain-au-Pont.
Comblain-la-Tour.
Hamoir.
Sy.
Bomal.
Barvaux.
Biron.
Melreux.
Marenne.
MARCHE.
MARLOIE.
JEMELLE.
Forrières.
Lesterny.
Grupont.
Mirwart.
Poix-St Hubert.
Hatrival.
LIBRAMONT.
Recogne.
Longlier-Neufchâteau.
Hamipré.
Cousteumont.
Léglise.
Mellier.
MARBEHAN.
Habay.
Fouches.
Stockem.
ARLON.
AUTELBAS.
Sterpenich.
LUXEMBOURG.
Villers-s-Semois.
St Marie
Croix-Rouge.
Buzenol.
Ethe.
VIRTON.
VIRTON-St-MARD
Lamorteau.
ATHUS.
Messancy.
LONGWY.
BRUXELLES.
Halte-Centrale.
Nord
Midi
Quartier Léopold
Etterbeek
Watermael.
Boitsfort.
Forêt de Soignes.
Groenendael.
Hoeylaert.
La Hulpe.
Genval
Rixensart.
Limal.
OTTIGNIES.
Tervueren.
Mont-St-Guibert.
Chastre.
Ernage.
GEMBLOUX.
Lonzée
Beuzet.
St Denis-Bovesse.
Rhisnes
NAMUR.
Ronet
Jambes (Etat)
Dave (Etat)
Naninne.
Sart-Bernard.
Courrière.
Assesse.
Florée.
Natoye.
CINEY.
Leignon.
Haversin
Hogne.
Aye.
LA MEUSE. (Fleuve)
Bif. des 3 Chandelles
Forest-Midi
Bif. Forest-Est
HAL.
Lembecq (Hal)
Tubize
ENGHIEN.
BRAINE-LE-COMTE.
SOIGNIES.
Braine-l'Alleud.
Baulers.
NIVELLES-EST.
Luttre.
Bif. de Viesville
Courcelles-Motte.
Marchienne-au-Pont
Marchienne-Est.
CHARLEROY. SUD.
MONS.
LILLE.
TOURNAY.
LEUZE.
ATH.
L'ESCAUT. (Fleuve)
ÉLECTRIFICATION
des Chemins de fer de l'Etat belge.
1re PHASE.
Lignes Bruxelles-Anvers et la jonction Bruxelles-Midi-Halte Centrale-Bruxelles-Nord.
2me PHASE.
Lignes du Luxembourg et lignes aboutissantes.
3me PHASE.
Ligne Bruxelles-Gand.
Ligne Bruxelles-Louvain.
Ligne Bruxelles-Tervueren.
Ligne Bruxelles-Charleroy.
Ligne Bruxelles-Braine-le-Comte et Enghien.
LEGENDE.
Lignes à électrifier
Lignes non électrifiées
V. Trains de voyageurs.
D. " directs.
S.D. Trains semi-directs.
I. " internationaux.
O. " omnibus.
M. " de marchandises.

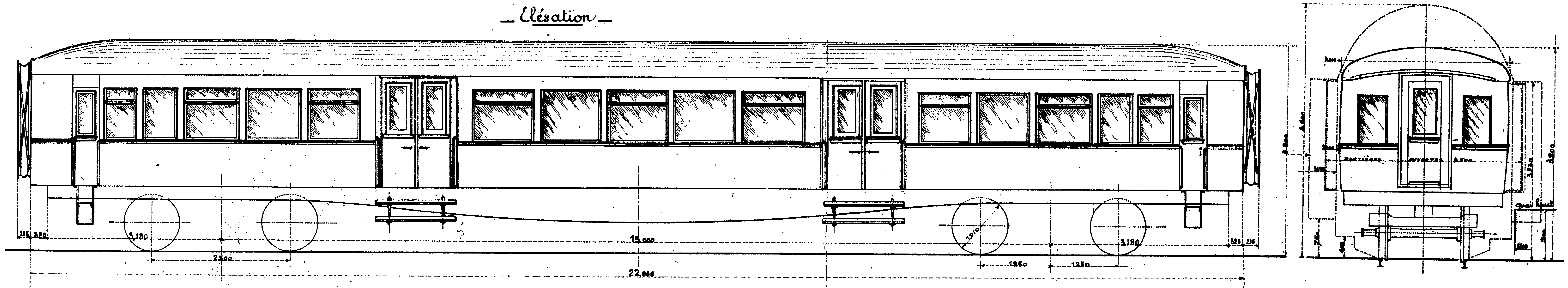
Administration des Chemins de fer de l'Etat Belge. Dr T.M.
Plan N° 40691[M]
Surface 0m35
Prix f 0.70

ANNEXE III DU RAPPORT

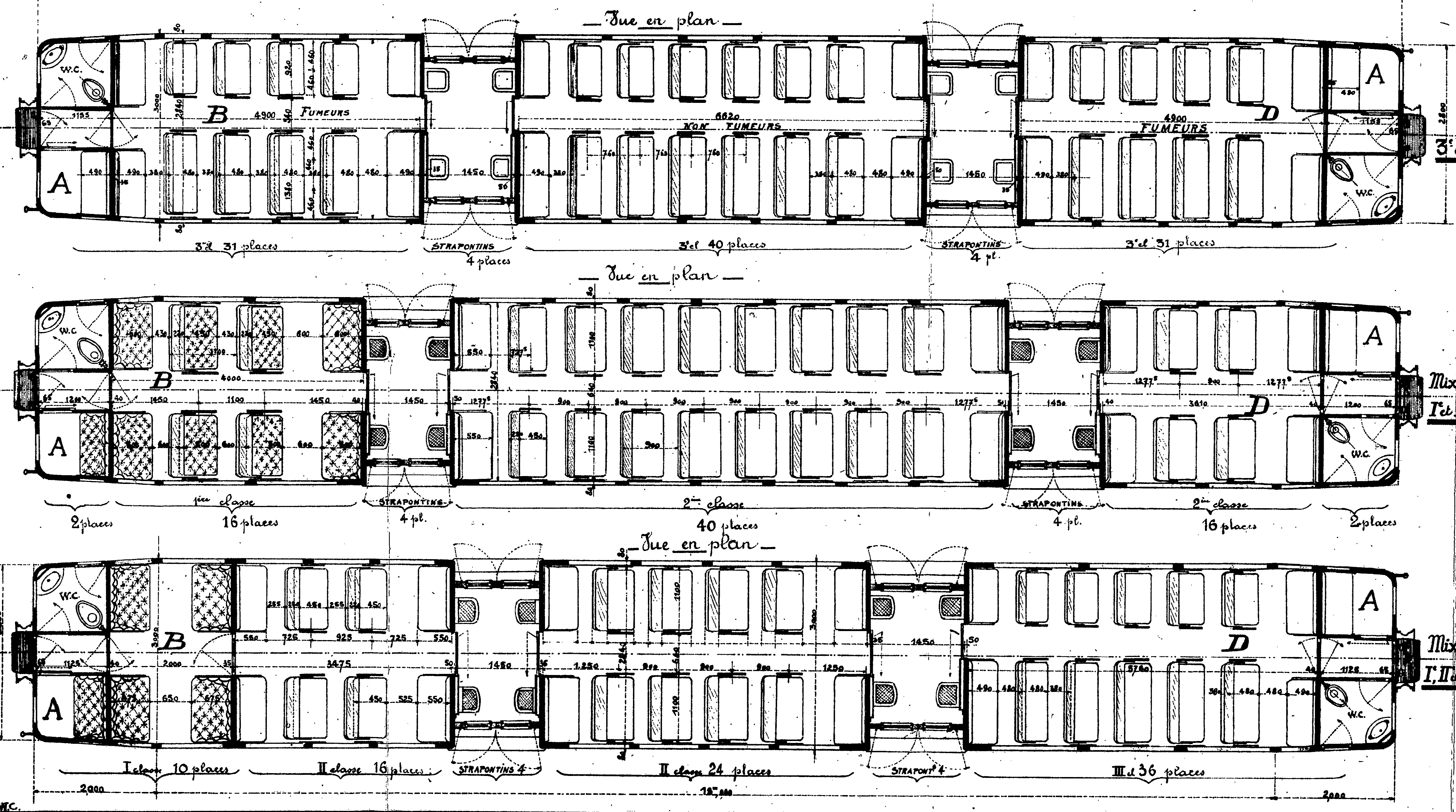
Voitures à bogies avec sièges réversibles

Échelle 1/30e

Élévation — Vue d'about



Vue en plan



Nombre de places :

Sièges	102
Strapontins	8 = 110

Nombre de places

Premières classes	16		
Coupé première		2	
Secondes classes	56		
Coupé seconde		2	
Strapontins			8
	72	4	8
	76 + 8 = 84		

N.B.
Au cas ou le jeu du bogie ne permettrait pas de placer les escaliers d'accès des voitures mixtes Ie et IIe cl. aux endroits indiqués, il serait loisible au constructeur, d'augmenter de 4 le nombre de places des compartiments extrêmes de ces voitures; le nombre de places du compartiment central serait réduit à 32 - et .... l'encombrement des sièges du compartiment de Ire classe sera dans ce cas légèrement réduit (4m900 pour 20 places).

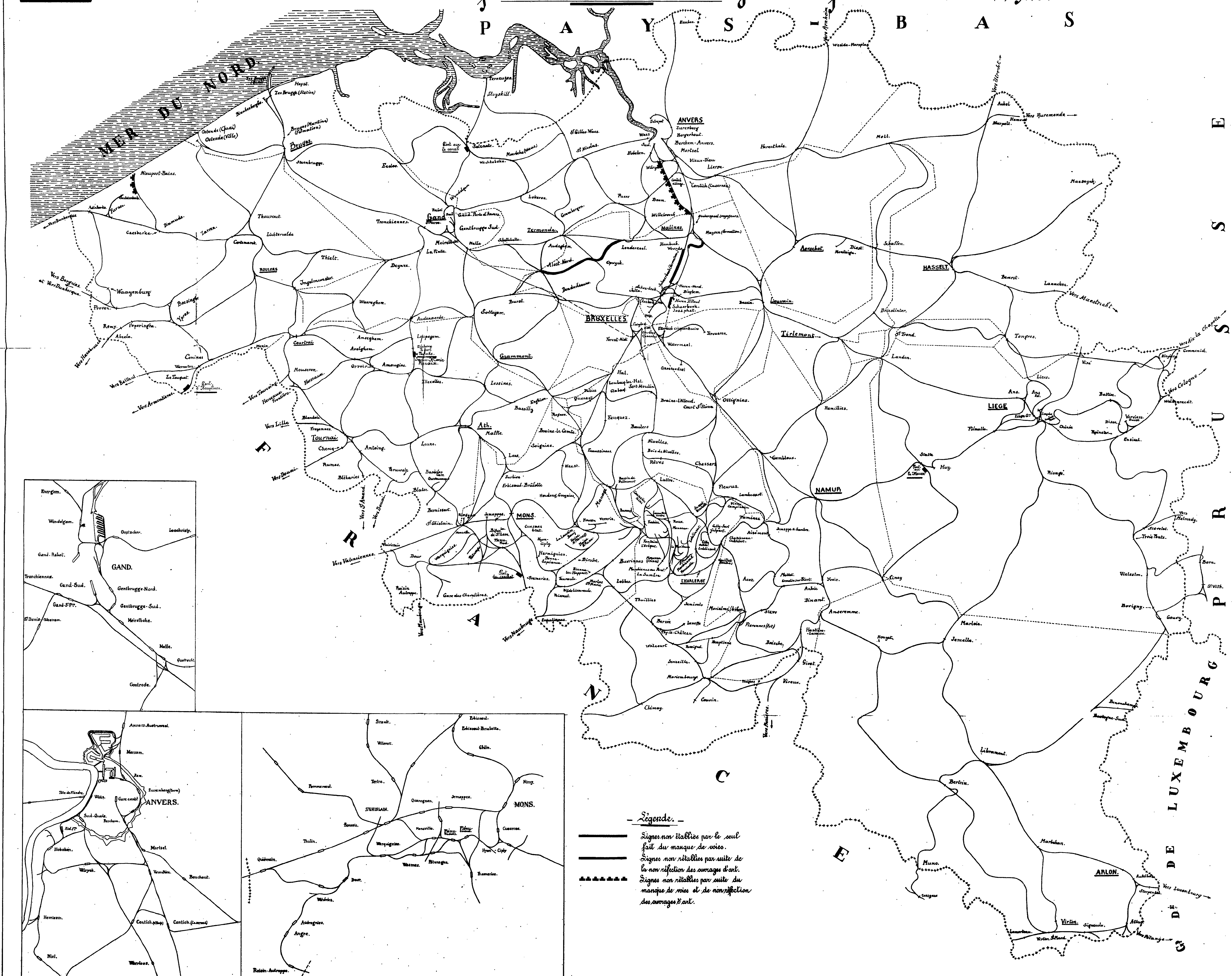
Nombre de places :

Premières classes	8		
Coupé première		2	
Secondes classes	40		
Strapontins secondes			4
Troisièmes classes	36		
Strapontins troisièmes			4
	84	2	8
	86 + 8 = 94.		

12-12-19 W.C.

Surface: 0,75 — **Situation des Chemins de fer de l'Etat-Belge à fin Mars 1920.** —

ANNEXE IV DU RAPPORT



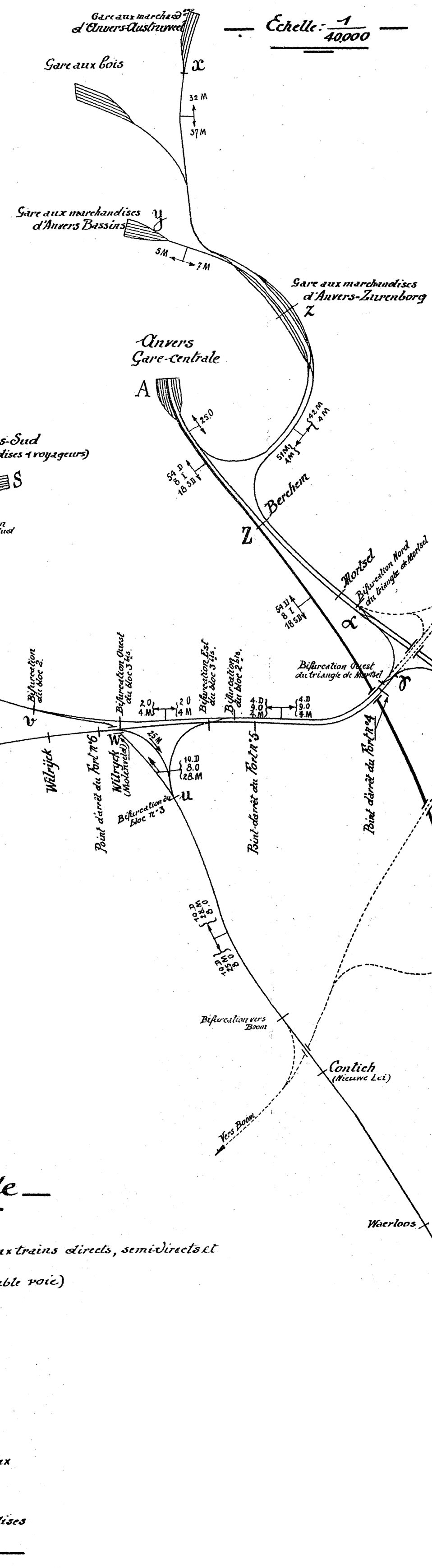
Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes
Office de l'Electricité
N° 423-48-8
Surface: 0,60 m² Prix: 1,20
Date: 20-12-1919

Electrification des lignes Bruxelles-Anvers.

3ème étape

Plan d'ensemble des lignes à électrifier avec indication du trafic

Echelle: 1/40.000

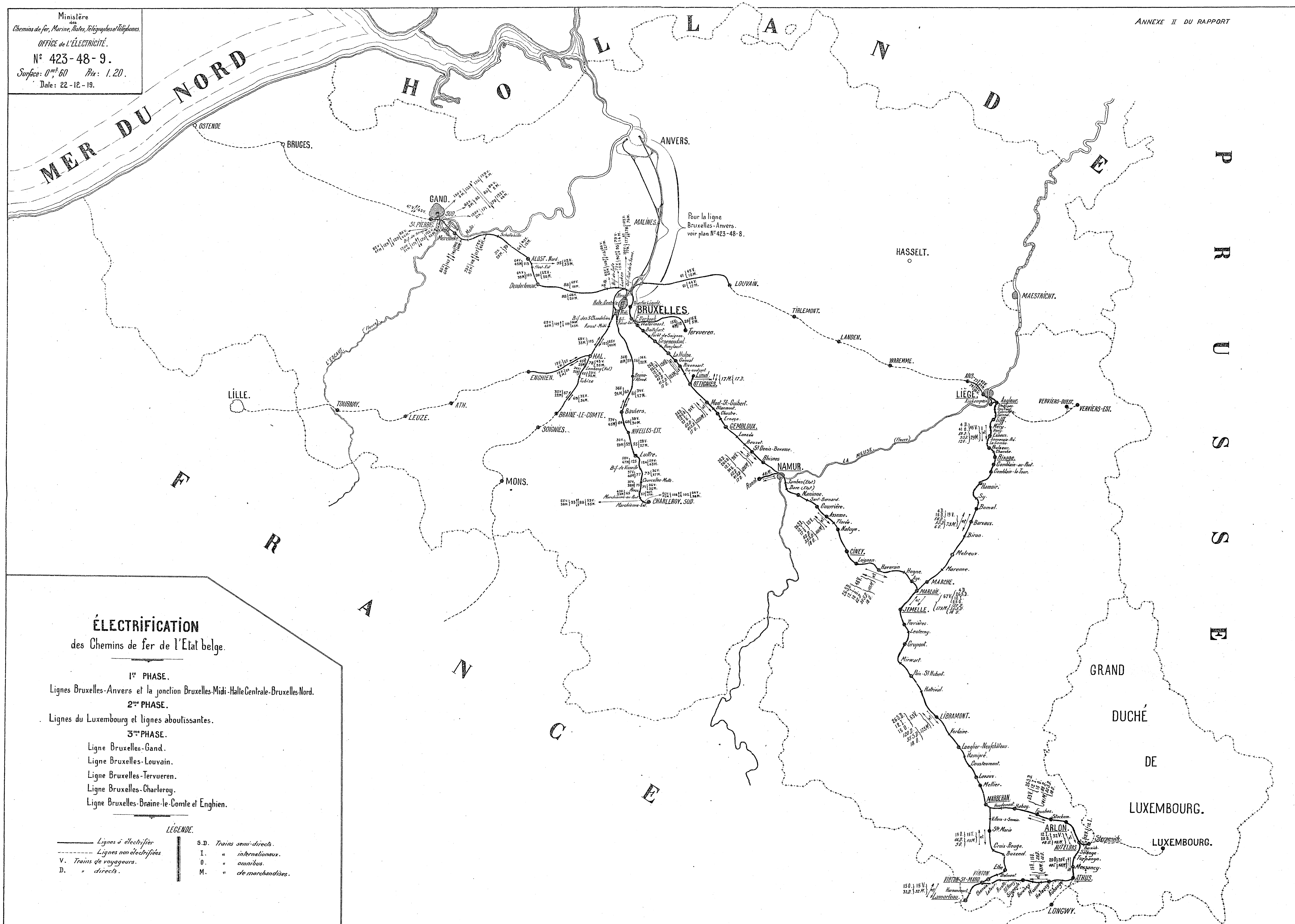


Légende

- Voie rapide réservée aux trains directs, semi-directs et internationaux (double voie)
- Double voie
- Simple voie
- ..... Lignes non électrifiées

D	Trains directs
SD	" semi-directs
I	" internationaux
O	" omnibus
M	" de marchandises

Bifurcation de la voie lente vers Muysen (voie de droite)
Bifurcation de la ligne de Waerloos
Bifurcation de la voie lente vers Anvers Sud
Reekerspoel
Malines
Vers Termonde
Gare aux marchandises de Muysen
Vers Louvain
Weerde
Bifurcation de Weerde
Eppeghem
Vilvorde
Bifurcation vers Schaerbeek-Josaphat
Haren
Point d'arrêt
Bifurcation vers Schaerbeek-formation
Bifurcation Josaphat-formation
Bifurcation formation-Josaphat
vers Louvain
Gare aux marchandises de Schaerbeek
Schaerbeek
Gare aux marchandises de Schaerbeek-Josaphat
Vers Gand Termonde Courtrai
Bifurcation de Jette
Laeken
Bifurcation du pont de la Senne
Bruxelles-Nord
Trains venant des lignes non électrifiées, remorqués entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi par tracteurs électriques
Trains venant des lignes non électrifiées, remorqués entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi par tracteurs électriques.
Halte Centrale
Bruxelles-Midi
Bruxelles Quartier-Léopold
Vers Namur
Vers Etterbeek-Cinquantenaire et la ligne du Luxembourg
Vers Hal
Vers Baulers



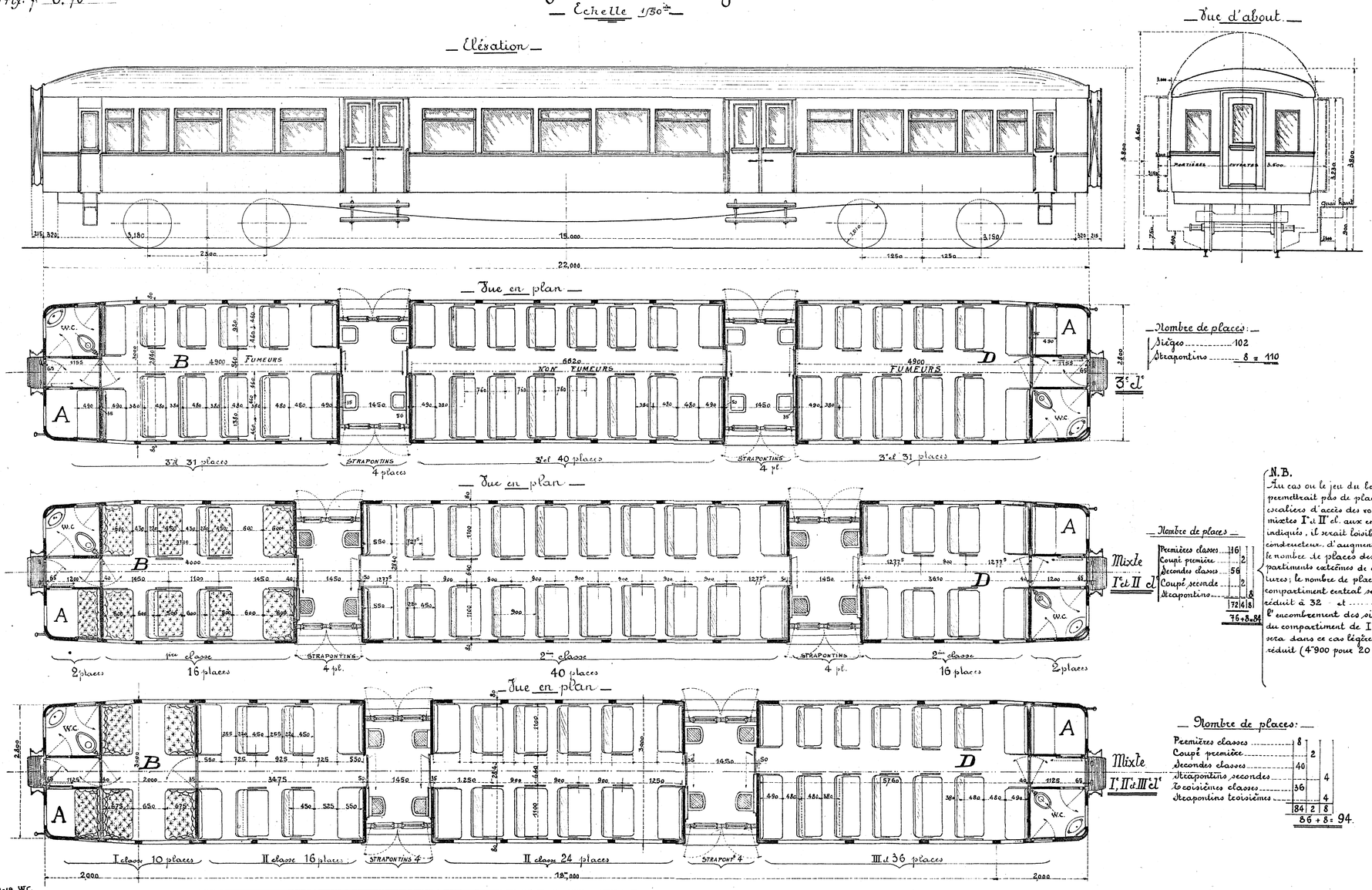
Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones.
OFFICE de l'ÉLECTRICITÉ.
N° 423-48-9.
Surface: 0m², 60 Prix: 1.20.
Date: 22-12-19.
ANNEXE II DU RAPPORT
MER DU NORD
HOLLANDE
PRUSSE
FRANCE
GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG.
OSTENDE
BRUGES.
GAND.
ANVERS.
MALINES.
Pour la ligne Bruxelles-Anvers. voir plan N° 423-48-8.
HASSELT.
LOUVAIN.
BRUXELLES.
Tervueren.
TIRLEMONT.
LANDEN.
WAREMME.
MAESTRICHT.
LIÈGE.
VERVIERS-OUEST.
VERVIERS-EST.
ALOST
Denderleeuw
HAL.
ENGHIEN.
LILLE.
TOURNAY.
LEUZE.
ATH.
BRAINE-LE-COMTE.
SOIGNIES.
MONS.
NIVELLES-EST.
OTTIGNIES.
GEMBLOUX.
NAMUR.
CHARLEROY. SUD.
CINEY.
MARCHE.
JEMELLE.
LIBRAMONT.
MARBEHAN.
ARLON.
VIRTON.
ATHUS.
LONGWY.
LUXEMBOURG.
ÉLECTRIFICATION
des Chemins de fer de l'Etat belge.
1re PHASE.
Lignes Bruxelles-Anvers et la jonction Bruxelles-Midi-Halte Centrale-Bruxelles-Nord.
2me PHASE.
Lignes du Luxembourg et lignes aboutissantes.
3me PHASE.
Ligne Bruxelles-Gand.
Ligne Bruxelles-Louvain.
Ligne Bruxelles-Tervueren.
Ligne Bruxelles-Charleroy.
Ligne Bruxelles-Braine-le-Comte et Enghien.
LÉGENDE.
Lignes à électrifier
Lignes non électrifiées
V. Trains de voyageurs.
D. " directs.
S.D. Trains semi-directs.
I. " internationaux.
O. " omnibus.
M. " de marchandises.

Administration des Chemins de fer de l'Etat Belge. Dr T.M.
Plan N° 40691M
Surface 0.M35
Prix f. 0.70

ANNEXE III DU RAPPORT

Voitures à bogies avec sièges réversibles

Echelle 1/50me



Nombre de places:
Sièges 102
Strapontins ..... 8 = 110

Nombre de places

Premières classes	16	
Coupé première		2
Secondes classes	56	
Coupé seconde		2
Strapontins		8
	72	4 8
	76+8=84	

N.B.
Au cas où le jeu du bogie ne permettrait pas de placer les escaliers d'accès des voitures mixtes Ire et IIe cl. aux endroits indiqués, il serait loisible au constructeur, d'augmenter de 4 le nombre de places des compartiments extrêmes de ces voitures; le nombre de places du compartiment central serait réduit à 32 et ..... l'encombrement des sièges du compartiment de Ire classe sera dans ce cas légèrement réduit (4m900 pour 20 places).

Nombre de places:

Premières classes	8	
Coupé première		2
Secondes classes	40	
Strapontins secondes		4
Troisièmes classes	36	
Strapontins troisièmes		4
	84	2 8
	86 + 8 = 94.	

12-12-19 W.C.

Surface: 0,75

— Situation des Chemins de fer de l'Etat -

MER DU NORD

PAYS-BAS

Zee Brugge (Quai)
Heyst.
Zee Brugge (Station)
Blankenberghe.
Ostende (Quai)
Ostende (Ville)
Bruges (Maritime Formation)
Bruges.
Nieuport-Bains.
Oostdunkerke.
Adinkerke.
Furnes.
Vers Dunkerque
Dixmude.
Caeskerke
Zarren.
Thourout.
Tronchiennes.
Lichtervelde
Cortemarck.
ROULERS
Thielt.
Deynze.
Ingelmunster.
Vers Bergues et Vers Dunkerque.
Waayenburg
Proven.
Boesinghe.
Ypres.
Waereghem.
Remy.
Poperinghe.
Abeele.
Audenaerde.
Anseghem.
Courtrai
Avelghem.
Leupegem.
Etichove
Tunnel
Pont Nisherke
Sauvez-Marie
Renaix.
Comines
Menin
Warneton.
Le Touquet.
Mouscron.
Orroir
Amougies.
Vers Bailleul
Vers Armentieres.
Pont à Bauplines.
Herseaux.
Vers Tourcoing
Herseaux frontière.
Ellezelles.
Vers Lille
Blandain
Froyennes.
Tournai
Cherq
Antoing.
Plumes.
Vers Douai.
Bléharies
Peruwelz
Basecles
Carr. Quevaucamps
Blaton.
Vers St Amand.
Vers Douai.
Bernissart.
St Ghislain.
Quiévrain
Vers Valenciennes.
Dour
Warquignies.
Roisin
Autreppe.
Vers Maubeuge.
Gare des Chevalières.
Pont du crachet.
Frameries.
Vers Maubeuge
Erquelinnes.
Rivage
Jemappes.
MONS.
Cuesmes
Etat.
Monsville.
Bifurcation de St Leon.
Flenu Prod.
Hyon-Ciply.
La Louvière
Bouvy
Haine St Pierre
Haine St Rene
Harmignies.
Bonne Espérance.
Binche.
Bienne lez-Happart.
Taurasuls.
Morles Ste Marie
Bois de Lisseraules.
Hissant.
Lobbes.
Thuillies
Berzee
Thy-le-Château
Walcourt
Senzeille.
Mariembourg
Chimay.
Buvrinnes
Monceau (Veines)
Marchienne au Pont
La Sambre
Fontaine L'Evêque.
Forchies.
Roux.
Monceau.
Houssu
Verrerie.
Manage
Bascoup
Bassin de Bellecourt
Luttre.
Courcelles Centre
Courcelles Fosses
Londerzeel.
Opwyck.
Alost-Nord.
Audeghem.
Schellebelle.
Termonde.
Denderleeuw.
Burst.
Sottegem.
Grammont.
Lessines.
Ath.
Maffle.
Leuze.
Soignies.
Lens.
Jurbise
Erbisœul-Brûlotte
Houdeng-Goegnies.
Naast.
Ecaussinnes.
Braine-le-Comte.
Bassilly
Enghien.
Rognon.
Quenast.
Rebecq
Rebecq-lez-Hal.
Sart Moulin.
Hal.
Fauquez.
Baulers
Nivelles.
Bois de Nivelles.
Rèves
Braine-l'Alleud
Courbevoie
Grimbergen.
Lokeren.
Puers
Boom.
Willebroeck
Malines.
Wilryck
Comich village.
Hoboken.
Wachtebeke.
Moerbeke (Waas)
Selzaete.
Mont sur le canal
St Nicolas.
St Gilles-Waes.
Waes Sud.
Entrepot
Wondelgem.
Ostacker.
Loochristy.
Gand-Rabot.
Tronchiennes.
Gand-Sud.
Gentbrugge-Nord.
Gand-St Pre.
Gentbrugge-Sud.
St Denis-Westrem.
Meirelbeke.
Melle.
Quatrecht.
Controde.
Meirelbeke
Melle
La Pinte.
Schellebelle.
Audenaerde.
Wondelgem.
Gand Rabot.
Gand St Pierre.
Gand. Porte d'Anvers.
Gentbrugge Sud.
Tronchiennes.
Zelzate.
Terneuzen.
Sluyskill.
Essche
ANVERS.
Zurenb
Borger
Berchen
Mort
Hombeek.
Weerde
Malines.
Schaerbeek (Formation)
Schaerbeek Jette.
Haren
Dieg
Haren Mi
Schaerbe
Josaphat
Etterbeek (Quarante)
Etterbeek Casernes
Watermael.
Groenendael
Forest-Midi
Cureghem Midi
Nord.
Jette.
Laeken.
BRUXELLES
Scheldt
Anvers-Austruweel.
Merxem.
Dam.
Zurenborg (form.)
Tête de Flandre.
Waas.
Gare centr.
ANVERS.
Sud-Quais.
Berchem.
Kiel Fte.
Hoboken.
Wilryck.
Mortsel.
Vieux-Dieu.
Bouchout.
Hemixem.
Contich (Village)
Contich (Casernes)
Niel.
Waerloos.
Sirault.
Villerot.
Erbisœul.
Erbisœul-Brulette.
Ghlin.
Nimy.
Pommerœul.
Tertre.
Quaregnon.
Jemappes.
MONS.
ST GHISLAIN.
Boussu.
Thulin.
Quiévrain.
Dour.
Wihéries.
Audregnies.
Angre.
Roisin-Autreppe.
Monsville.
Flenu Produits.
Flénu Central.
Cuesmes.
Hyon - Ciply
Warquignies.
Wasmes.
Pâturages.
Frameries.

— Légende. —

Lignes non établie
fait du manque
Lignes non rétabl
la non réfection des
Lignes non rétablie
manque de voies e
des ouvrages d'art.

ANNEXE IV DU RAPPORT

L'Etat-Belge à fin Mars 1920.

BASSIN DE LA MEUSE

ANVERS
Zurenborg
Borgerhout.
Berchem-Anvers.
Mortsel
Vieux-Dieu
Lierre.
Entrepot
Wilryck
Contich village.
Contich (Casernes)
Esschen.
Vers Arnhem
Weelde-Merxplas
Vers Utrecht
Vers Ruremonde
Achel
Hamont
Neerpelt.
Moll.
Herenthals.
Maeseyck.
St Gilles-Waes.
Waes
Sud.
St Nicolas.
Hoboken.
Puers
Boom.
Willebroeck
Malines.
Neckerspoel (voyageurs.)
Muysen (formation.)
Londerzeel.
Hombeek.
Weerde
Opwyck.
Schaerbeek (formation.)
Haren-Nord.
Bieghem.
Schaerbeek
Jette.
Josaphat.
Bassin.
Louvain.
Aerschot.
Diest.
Montaigu.
Schaffen.
HASSELT.
Beverst
Lanaeken.
Vers Maestricht
Driesbinter.
BRUXELLES
Forest-Midi
Watermael.
Tervueren.
Tirlemont.
St Trond.
Tongres.
Landen.
Vise'
Vers Aix-la-Chapelle
Gemmenich.
Bleyberg.
Liers.
Vers Cologne
Walhorn
Aachen.
Hal.
Lembecq-lez-Hal.
Clabecq.
Tubize
Quenast
Braine-l'Alleud.
Court-St-Etienne.
Ottignies.
Hamillies.
Ans.
Ans Est.
LIEGE
Battice.
Fauquez.
Baulers
Nivelles.
Bois de Nivelles.
Rêves
Chassart
Ecaussinnes.
Gembloux.
Flémalle.
Chênée
Dison.
Verviers Ouest.
Pepinster.
Ensival.
Statte
Huy.
Pont sur la Meuse
Rivage.
Fleurus.
Lambusart.
NAMUR
Vedrin
Jemeppe-s-Sambre.
Tamines.
Aisemont
Chatelineau-Châtelet.
Gilly-Sart Eulpart.
Vers Malmedy.
Stavelot.
Trois Ponts.
Born.
Vielsalm.
St Vith.
Bovigny.
Gouvy.
Houyet.
Marloie.
Jemelle.
Ciney
Yvoir.
Anhée
Dinant.
Anseremme.
Mettet.
Ermeton sur Biert.
Acoz.
Florennes (Est)
Morialmé (bifurc.)
Stave
Flostière-Lavaux.
Boische.
Givet.
Vireux.
Treignes
Mariembourg.
Senzeille.
Walcourt
Rossignol.
Hemptinne
Berzée
Laneffe
Thy-le-Château
Jamiolx
Thuillies
Morlanwelz St Marie
Lobbes.
Binche.
Buvrinnes
Bienne-lez-Happart.
Marchienne au Pont
La Sambre
CHARLEROY
Monceau (Usines)
Fontaine l'Evêque.
Fontnies.
Roux.
Monceau.
Gilly-Vallée.
Lodelinsart.
Jumet Brutelle.
Vieux Campinaire
Couillet (Combles)
Houseu
Verrerie.
Bascoup
Marcinelle.
Chimay.
Couvin.
Vers Mezières
Libramont.
Bertrix.
Marbehan.
Muno.
CARIGNAN
ARLON.
Autelbas.
Sterpenich.
Vers Luxembourg
Virton.
Signeulx.
Athus
Lamorteau.
Virton St Mard.
Vers Pétange
Benonchamps.
Bastogne-Sud.

N
C
E
LUXEMBOURG
DE
Gde

Légende.

Lignes non établies par le seul fait du manque de voies.

Lignes non rétablies par suite de la non réfection des ouvrages d'art.

Lignes non rétablies par suite du manque de voies et de non réfection des ouvrages d'art.