

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 17 MAI 1927

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, chargée de l'examen du Budget des Administrations de la Marine, des Postes, des Télégraphes et Téléphones et de l'Aéronautique, pour l'exercice 1927.

(Voir le n° 5-VII du Sénat.)

Présents : MM. ROSIER, président; DANHIER, DENS, DUCHATELEZ, HICGUET, LIPPENS, QUINCHON, RENIER, SEGERS, THIÉBAUT, TOCH, le vicomte Adrien VILAIN XIII, le vicomte Georges VILAIN XIII et FRAITURE, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

La constitution de la Société nationale des Chemins de fer au cours de l'année 1926 a entraîné la modification du budget du Département des Chemins de fer.

L'année dernière, il comprenait les opérations relatives aux services suivants :

- a) Chemins de fer;
- b) Marine;
- c) Postes;
- d) Télégraphes et téléphones;
- e) Électricité;
- f) Office central des imprimés;
- g) Aéronautique.

Les services des chemins de fer repris en a) ayant été transférés à la Société nationale, ne figurent plus au budget de 1927. Par contre, il y figure actuellement sous la dénomination de « services centraux » ceux qui, étant communs aux diverses administrations, n'ont pas été transférés à la Société nationale et sont restés sous la dépendance du Département.

A. — SERVICES CENTRAUX.

Ils comprennent : le cabinet du Minis-

tre, le secrétariat général, le service de la propagande et du tourisme, le comité supérieur de contrôle, le service de recherche des auteurs de vols au chemin de fer. Sous cette rubrique sont également spécifiées les dépenses relatives aux honoraires des avocats, à l'organisation des cours de langues (française, flamande, allemande) pour les agents du Département, de même que les dépenses afférentes à la Commission centrale d'examens et celle concernant la Bibliothèque centrale, etc.

Le total atteint la somme de 6,817,900 francs.

Ces dépenses, qui sont de pure administration et non d'exploitation, sont couvertes à concurrence de 6,157,800 francs.

Ces recettes proviennent, pour la majeure partie, des remboursements opérés par les autres administrations du Département du chef de leur quote-part dans les frais d'administration générale, des paiements effectués par la Société nationale des Chemins de fer pour sa quote-part dans les dépenses du comité de contrôle et du chef de la surveillance des chemins de fer. Une redevance est perçue pour le même motif de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

B. — MARINE.

Les dépenses sont évaluées à fr.	80,009,860
Les recettes.	51,710,000
	28,399,860
Déficit. . . fr.	28,399,860

La Marine présente cette particularité d'être à la fois dans une certaine partie un service d'autorité, dans une autre partie un service d'exploitation et dans une troisième partie un service mixte empruntant aux deux premiers certains de leurs caractères propres.

Il faut donc, dans l'examen de son budget, apporter toute l'objectivité qui s'impose et faire la distinction entre les dépenses résultant du rôle tutélaire ou autoritaire de l'État et celles résultant du caractère d'exploitation que revêtent certains services de la Marine. Encore, parmi ces derniers convient-il de faire certaines discriminations. Il est, en effet, des services procurant des recettes qui ne peuvent pas, à proprement parler, être considérés comme revêtant intégralement un caractère d'autorité; tels sont, par exemple, les services de l'inspection maritime et du jaugeage. Ils n'ont pas non plus un caractère absolu d'exploitation; ce sont ceux auxquels nous faisons allusion ci-dessus en les appelant services mixtes.

Quoi qu'il en soit, il est de toute évidence que lorsque le Département accorde des subsides pour l'éducation pratique et théorique des marins, pour l'exploration de la mer, ou supporte des dépenses pour assurer la surveillance de la pêche, ou la police de la mer, il remplit le rôle du Prince et non pas un rôle d'exploitant. L'examen du budget pour cette partie de son activité ne peut donc avoir pour but que l'analyse critique non pas d'un déficit quelconque, mais de l'usage rationnel ou critiquable qu'il fait des fonds mis à sa disposition par le législateur dans des buts bien déterminés.

Parmi les services qu'il serait diffi-

cile de ranger tant sous la rubrique « exploitation » que sous la rubrique « autorité » nous citerons notamment le service du pilotage.

Ce service qui consiste dans la conduite par des pilotes de l'État belge des steamers soit sur l'Escaut, soit sur mer, est encore assuré moyennant la perception de droits qui sont de beaucoup inférieurs à ce qu'ils devraient être normalement.

Des pourparlers avec la Hollande ont eu lieu à ce sujet. Une solution provisoire n'a pu intervenir. On serait arrivé à une solution définitive si le Traité hollando-belge avait été approuvé. Le rejet de celui-ci par les législatures hollandaises remet tout le problème en question.

Les droits du pilotage sont encore perçus par l'État belge sur la base normale de 1914 et d'après le tarif annexé à la Convention hollando-belge de 1843 modifiée par celle de 1863, faites toutes deux en vertu du Traité du 19 avril 1839, ratifié à Londres le 8 juin 1839 et du Traité du 5 novembre 1842 relatif, notamment, au pilotage et à la surveillance commune de l'Escaut.

Étant perçus en francs-papier stabilisés au taux de 175 francs la livre, il est évident qu'ils procurent des recettes présentant un écart extrêmement important avec celles qu'ils devraient normalement rapporter.

Le Département les a évaluées à 15,500,000 francs. Pour les motifs que nous venons d'exposer, la perception réelle ne répondra pas aux prévisions et ne dépassera sans doute pas les 7,000,000 de francs prévus d'après la base ordinaire.

Sous réserve de ce que nous avons dit plus haut au sujet des services de gestion, d'autorité et des services mixtes, nous pouvons détailler les services en deux parties :

- a) Ceux où les recettes ont une certaine importance;
- b) Ceux où le caractère d'utilité publique est dominant.

Les services à recettes comprennent :

- a) Les paquebots;
- b) Les passages d'eau de Sainte-Anne;
- c) Le pilotage;
- d) La remorque;
- e) La police maritime, l'inspection maritime et le jaugeage.

La recette de ces cinq services représentera 50,510,000 francs; les dépenses prévues seront de fr. 67,719,988.71.

Le service des paquebots, pris isolément, clôturera avec un excédent de recettes sur les dépenses de 1,195,000 fr.

Cet excédent sera ramené à 635,000 francs si l'on établit un troisième service du 1^{er} juillet au 10 septembre.

Quant aux services d'utilité publique, on peut les ranger sous les rubriques suivantes :

- a) Éclairage et balisage;
- b) Sauvetage;
- c) Marine marchande;
- d) Pêche maritime;
- e) Passage d'eau du Pays de Waes.

Il est prévu pour ces cinq services une recette globale d'environ 1,200,000 fr. pour une prévision de dépenses de fr. 12,289,871.29.

Les recettes s'appliquent principalement au passage d'eau du Pays de Waes, donnant la correspondance aux trains dont le point de départ ou d'arrivée est situé sur la rive gauche de l'Escaut. La somme prévue de ce chef est de 900,000 francs.

Le surplus, soit 300,000 francs, doit provenir de la vente ou la cession de vieux matériaux et objets hors d'usage.

* * *

Il n'est prévu aucune dépense extraordinaire pour l'Administration de la Marine.

C. — POSTES.

Le Service des postes prévoit pour l'exercice 1927 des dépenses évaluées à 269,429,750 francs et des recettes se montant à 255,982,501 francs, soit une déficit de 13,500,000 francs en chiffres ronds.

Il est utile que nous nous arrêtions un instant sur ce déficit car celui-ci n'existerait pas si le service des postes qui est un service de régie, était traité par l'État comme il devrait l'être réellement.

A ce propos, qu'il nous soit permis de rappeler ce que nous écrivions dans notre rapport du 30 décembre 1925 au sujet du chemin de fer à propos des prestations. Nous remplacerons les mots « chemins de fer » par le mot « poste » et toutes les remarques que nous faisons en 1925 resteront d'actualité pour la poste en 1927.

Nous nous exprimons comme ceci :

« A plusieurs reprises, nous avons signalé en matière de tarifs que la poste supportait à tort des charges qui, normalement, devraient être supportées par d'autres Départements.

» De deux choses l'une : ou bien elles sont justifiées pour des raisons quelconques, peu importe ces raisons. Alors, il appartient aux Départements intéressés de porter à leur budget le montant de ces charges et d'en demander le montant à l'impôt et non pas à la régie, ou bien elles constituent des faveurs non justifiées, alors il faut les supprimer.

» Si ce système était appliqué, nul doute que la poste au lieu d'un déficit disposerait d'un boni important.

» Ce système est, d'ailleurs, d'une moralité politique absolue, parce qu'il donne au peuple belge la photographie exacte de ce que coûte chaque Département ».

Nous ajoutons ensuite :

« Le Département des finances paiera au service des chèques postaux une somme de 10,750,000 francs pour rémunération des traitements, salaires, etc. Mais, la poste prête aux finances les quelque 600 millions du service des chèques pour rien, tandis que pour emprunter la même somme aux finances le Département doit payer un intérêt de 40 à 50 millions.

» N'est-il pas rationnel que les finances paient au Département le même intérêt que celui que ce dernier paie aux finances? S'il en était ainsi, le budget ordinaire de tout le Département au lieu de clôturer en déficit se clôturerait en boni. »

Enfin, votre Commission émettait les considérations suivantes qui sont de plus en plus en situation :

« Nous n'ignorons pas que l'équilibre du budget de l'ensemble des budgets doit dominer les préoccupations de tous les hommes soucieux de progrès économique comme de progrès d'ordre social, mais nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer que, pour assurer à la fois et ce progrès économique et ce progrès social, il ne faut pas que les régies d'État supportent inconsidérément, par défaut d'inscription à leur actif de recettes compensatoires, les dépenses qu'elles font pour les autres Départements ou les dégrèvements de tarif qui leur sont imposés par les circonstances ou par le législateur pour des considérations qui ne relèvent pas de l'exploitation industrielle d'une régie.

» C'est aux autres Départements intéressés à prendre ces charges supplémentaires dans leur budget. Cela peut se faire sans créer une paperasserie inutile par le système des forfaits. On est entré dans cette voie pour le paiement à la régie postale des correspondances officielles de service. Il faut qu'on continue le travail commencé si l'on veut des budgets de régie qui soient administrativement clairs, financièrement sains et socialement équitables. »

Il est utile que nous analysons le budget de 1927 du service des postes à la lumière des considérations qui précèdent.

A la page 32, nous voyons à l'article 23 : « Redevances payées par les divers Départements ministériels et autres organismes pour le transport des correspondances de service 4,145,101 francs ». Reportons-nous à la page 131, donnant le détail des recettes et nous

lirons la mention suivante : « Sur la base des correspondances dénombrées en 1926 et compte tenu des taux actuellement en vigueur, la recette devrait être de 9,727,870 francs ».

Il est à remarquer que les Départements ministériels jouissent d'un tarif forfaitaire réduit. C'est grâce à ce tarif de faveur réduit qu'ils ne devraient payer à la poste que la somme de 9,700,000 francs. Or, cette somme il ne la paient même pas. Il s'en faut de six millions : 3,838,982 au lieu de 9,727,870 francs. D'où un premier déficit de 6 millions mis abusivement à charge du service des postes, ce qui nous paraît inadmissible.

La rémunération des opérations accomplies pour le compte de la Caisse d'épargne et de retraite est de 3,900,000 francs. Cette somme est inférieure au coût des diverses prestations fournies par la Poste. Il en est de même de la somme de 2,100,000 francs allouée comme remise de la vente des valeurs fiscales. Nous ne signalons cependant ces deux postes que pour mémoire, car il en est un autre beaucoup plus important : c'est celui des chèques postaux.

La création du service des chèques postaux résulte de la loi du 28 décembre 1912 relative au budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1913, qui prévoyait les diverses dispositions modifiant la loi du 30 mai 1879 portant révision et codification de la législation postale qui était complétée, notamment, par les dispositions suivantes :

« a) La poste était autorisée à recevoir des dépôts d'espèces en compte courants et d'opérer les paiements assignés sur ces comptes par chèques et virements;

» b) L'Administration des Postes est responsable du montant des fonds et valeurs qui lui sont confiés pour les services des chèques postaux. »

L'organisation du service des chèques fit l'objet de l'arrêté royal du 25 février 1913 lequel, par son article 30, dispose que : « les opérations financières au service des chèques sont consignées dans la comptabilité générale de l'Etat; les fonds disponibles du service sont gérés par le Département des finances. »

Faisons remarquer, en passant, que cette gérance des fonds disponibles par le Département des finances est un simple arrangement administratif résultant d'un acte du pouvoir exécutif et qui, par conséquent, ne requiert pas, pour être modifié si la nécessité s'en faisait sentir, un acte du pouvoir législatif.

Cet arrêté royal de 1913 a été modifié par sept ou huit arrêtés royaux ultérieurs, mais qui n'ont pas porté sur les dispositions essentielles rappelées ci-dessus.

Dès lors, et aussi longtemps que l'arrêté royal de 1913 sera en vigueur, la situation respective de l'Administration des postes et de l'Administration des finances se présentera comme il suit :

La poste utilise ses locaux, son matériel et son personnel pour assurer le service des chèques postaux. Elle en effectue toutes les opérations financières nécessaires. Elle transfère, au service des finances qui les gère, les sommes disponibles. Comme le loyer de l'argent est actuellement de 8 p. c. environ, il résulte de cette combinaison que le Département des finances (Trésor public) fait une économie de 8 millions de francs chaque fois que, grâce au service des chèques assuré par la poste, il reçoit de celle-ci 100 millions. En effet, toute somme mise à sa disposition le dispense de recourir à l'emprunt pour un montant égal à la somme qu'il reçoit.

Mais quelle doit être la situation respective des finances et de la poste ?

Votre Commission a voulu savoir si elle était réglée équitablement et elle a été unanime pour poser la première et la deuxième question mentionnées à la fin de ce rapport.

Examinons la seconde. Il résulte des renseignements fournis par l'Administration centrale que la poste doit supporter de ses propres fonds une dépense de 26,200,000 francs pour le service des chèques. De ces 26 millions 200,000 francs elle est indemnisée à

concurrence de 7,600,000 francs provenant des diverses taxes postales afférentes à ce service même. Reste un déficit de 18,600,000 francs à couvrir par le Département des finances. Celui-ci ne les paie pas. Pourquoi ? L'année dernière déjà des orateurs sont intervenus pour faire cesser cet état de choses. Le Ministre avait promis d'y mettre fin.

Il est à noter au surplus que dans la note préliminaire au projet de budget des Voies et Moyens de 1913, le Gouvernement commentant l'article 7 s'exprimait comme il suit à propos des taxes relatives au service des chèques :

Le Gouvernement entend que ces taxes soient aussi réduites que possible; elles doivent suffire simplement avec le produit du placement des fonds disponibles sur les dépôts à couvrir les frais d'administration.

C'est en vertu de cette interprétation que le Département des finances liquidait avant la guerre à l'Administration des postes le montant total de l'intérêt des sommes mises à la disposition du Trésor par le service des chèques

Cet intérêt était calculé au taux moyen des Bons du Trésor.

Après la guerre, cette pratique fut abandonnée.

Une indemnité forfaitaire fut rétablie au budget de 1924; elle ne couvrait que les frais de l'Office central.

Le forfait fut supprimé en 1925-1926 et malgré la promesse formelle qui nous fut faite l'année dernière de son rétablissement, nous constatons encore cette année un déficit de 18,600,000 francs dû exclusivement aux procédés du Département des finances.

Or, si nous ajoutons à ce déficit de 18,600,000 francs celui de 6,000,000 de francs, dont nous avons parlé plus haut, nous constatons que le budget postal est faussé et qu'il devrait, normalement, présenter un boni de plus de 11 millions. Encore ne tenons-nous pas compte de l'intérêt des sommes disponibles que le Trésor ne paie pas à la poste bien que celle-ci paie au Trésor les charges financières,

intérêts et amortissements des capitaux qui lui sont avancés par celui-ci.

* *

Quant à la réponse faite à la première question, disons immédiatement que sa pertinence est très discutable.

Le capital moyen de 1,113,923,272 fr. a été ramené à 684,128,973 francs, soit 425 millions de différence en chiffres ronds, parce qu'on ramène en premier lieu l'avoir du compte des finances à la moyenne des avoirs des comptes des particuliers et, ensuite, parce qu'on fait subir au capital ainsi réduit une seconde réduction de 10 p. c. pour constituer le fonds de roulement du service des chèques.

Ces façons de calculer appellent les réserves les plus formelles.

Tous les hommes compétents en matière postale affirmeront que les capitaux flottants du service des chèques sont plus que suffisants pour faire face à tous les retraits quotidiens de fonds. On peut évaluer le montant de ces capitaux flottants de 120 à 130 millions. Si nous y ajoutons une somme de 75 millions environ représentant les 10 p. c. de l'avoir moyen des affiliés, nous constatons qu'on déduit une somme

de 200 millions pour déterminer le bénéfice permanent du Trésor. Le fait nous paraît d'autant plus certain que la courbe des capitaux a atteint en 1926 son point minimum le 29 mars et se chiffrait ce jour-là à 839,000,000 de francs.

Il résulte de tout ce qui précède que les rapports financiers Postes-Finances doivent être radicalement modifiés, car la situation actuelle révèle un système arbitraire qui est foncièrement injuste et fausse complètement le budget de cette régie. Bien que la stabilisation monétaire ait porté la valeur du franc-or à l'indice 7 comparativement au franc-papier et que notre index économique dépasse le chiffre 7, les taxes postales sont loin d'atteindre ce niveau.

Les plus élevées sont en service international où elles atteignent généralement le coefficient 6. Par contre, en service intérieur, elles varient de 2 à 6.

Le tableau suivant donne sous ce rapport des indications très caractéristiques.

* * *

Les dépenses extraordinaires se montent à 3,027,000 francs. On en trouvera le détail à la page 138 du budget.

Rapport proportionnel des principaux tarifs ou taxes par rapport à ceux d'avant-guerre.

NATURE DES TARIFS OU TAXES	SERVICE INTÉRIEUR			
	1914	ACTUELLEMENT	coefficient d'augment.	
Lettres	Par 20 grammes : 10 cent.	Par 50 grammes : 50 cent.	5 pour les lettres d'un port simple seulement	
Cartes postales 5 cent. 30 cent.	6	
Imprimés	{ Jusqu'à 25 gr. : 1 cent. Par 50 gr. ou fract. : 2 cent.	{ Par 50 gr. ou fract. : 5 cent.	2 1/2 à 5	
Journaux	Par n° et par 75 gr. : 1 cent.	Par n° et par 75 gr. : 3 cent.	3	
Echantillons	Par 100 grammes : 5 cent.	Par 50 grammes : 5 cent.	2	
Papiers d'affaires	Par 100 grammes : 5 cent.	Par 50 grammes : 5 cent.	2	
Service des chèques	Versements 10 cent. 25 cent.	2 1/2
	Cartes-récépissés	Service inexistant.	Par 1000 fr. ou fract. : 50 c.	—
	Chèques : Taxe fixe 10 cent. 25 cent.	2 1/2
	Taxe professionnelle 1/20 p. m. 1/10 p. m.	2

D. — TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le Budget prévoit pour ces services :

une recette de fr.	254,713,040
pour une dépense de	189,982,993

Soit un boni de fr. 64,730,047

Ce boni est prévu après paiement au Département des Finances de la somme de 39,171,300 francs pour charges financières.

Les travaux importants qui sont actuellement entrepris en vue de la modernisation des installations téléphoniques (câbles souterrains, établissement des bureaux automatiques) nous ont amené à examiner d'une manière détaillée le service des téléphones.

Au 31 décembre 1902, il y avait en Belgique 17,102 abonnés. Les demandes d'abonnement au cours des années suivantes atteignent les chiffres ci-dessous :

1903	1,787
1904	1,986
1905	2,417
1906	2,779
1907	2,875
1908	2,946
1909	3,260
1910	3,497
1911	3,452
1912	4,544
1913	4,364
1914	3,862 (5 mois).

A la déclaration de guerre il y avait 54,691 abonnés.

La statistique ci-dessus est à comparer à celle ci-dessous relative aux demandes d'abonnement faites après guerre :

1919	30,383
1920	18,560
1921	12,989
1922	11,954
1923	13,082
1924	15,353
1925	16,832
1926	12,906

Dans les chiffres susmentionnés on ne peut tabler sur ceux relatifs à 1919 et 1920. Ils comprennent, en effet, non

seulement les demandes des abonnés nouveaux, mais également les demandes de milliers d'abonnés anciens qui désiraient obtenir le rétablissement de leur téléphone d'avant guerre.

Les demandes de 1921 sont également influencées, mais dans une beaucoup moins grande mesure, par ce facteur.

Au 31 décembre 1926, le nombre d'abonnés atteignait 132,059 pour un nombre total d'appareils de 173,681.

Le tarif de 1914 était établi comme il suit :

Réseaux de moins de 1,000 abonnés, par an, 110 francs.

Réseaux de 1,000 à 10,000 abonnés, par an, 120 francs.

Réseaux de plus de 10,000 abonnés, par an, 130 francs.

L'abonné devait, en outre, souscrire à un nombre minimum de communications à prendre indifféremment dans le réseau local ou régional (30 kilomètres).

Pour 1,200 communications fr.	40
Pour 3,000	80
Pour 6,000	130
Pour 10,000	180

Ce tarif cependant n'était pas encore appliqué à Bruxelles.

Le tarif applicable actuellement résulte de l'arrêté royal du 20 octobre 1926.

Il est fixé comme il suit : prix annuel de base :

Réseaux de moins de 1,000 abonnés, par an, 200 francs.

Réseaux de 1,000 à 10,000 abonnés, par an, 300 francs.

Réseaux de plus de 10,000 abonnés, par an, 325 francs.

Les communications sont taxées au tarif ci-après :

Dans le réseau local, fr. 0.30.

Autres réseaux, jusqu'à 20 kilomètres, fr. 0.50.

Jusqu'à 30 kilomètres, fr. 0.75.

Dans les réseaux de moins de 1,000 raccordements, l'abonné prend 50 p. c. de ses communications avec les autres abonnés de son réseau (communications locales) et 50 p. c. avec les réseaux situés dans l'aire de 30 kilomètres correspondant aux limites du groupe régional de 1914. Dans les réseaux de 1,000 à 10,000 abonnés, la proportion est de 90 p.c. de communications locales pour 10 p. c. de communications dans les 30 kilomètres. Dans les réseaux de plus de 10,000 abonnés, elle est de 98.5 p. c. contre 1.5 p. c.

Sur un nombre total de 133,000 abonnés, l'on en compte 43,890 (33 p. c.) dans les réseaux de moins de 1,000, 27,930

(21 p. c.) dans ceux de 1,000 à 10,000, et 61,180 (46 p. c.) dans ceux de plus de 10,000 abonnés.

Si l'on tient compte de toutes les considérations qui doivent intervenir dans la détermination d'un coefficient d'augmentation, on peut dire que pour ce qui concerne la correspondance locale et la correspondance dans le groupe régional de 30 kilomètres, remplacé actuellement par les deux premières zones interurbaines (jusqu'à 20 kilomètres et de 20 à 30 kilomètres) le coefficient d'augmentation ne dépasse pas 4.

Le tarif interurbain de 1914 était le suivant :

De 30 à 60 kilomètres . . . fr.	0.50	} correspondant à une recette quotidienne moyenne de 16,500 francs.
De 60 à 125 kilomètres	0.75	
Plus de 125 kilomètres	1.00	

Actuellement :

De 30 à 40 kilomètres . . . fr.	1.25	} correspondant à une recette quotidienne moyenne de 70,000 francs, compte tenu de la réduction consentie sur le prix des communications de nuit.
De 40 à 50 —	2.25	
De 50 à 75 —	3.00	
De 75 à 125 —	3.75	
Plus de 125 kilomètres	4.50	

Ce qui fait ressortir le coefficient moyen d'augmentation à 4.24 en interurbain pour un même nombre de communications.

Ayant établi le coefficient d'augmentation du tarif actuel par rapport à celui d'avant guerre, il convient, pour donner à cette démonstration toute sa valeur, de mettre en regard de ce qui a été fait en Belgique, ce qui a été fait dans les pays étrangers.

Disons tout de suite qu'il est extrêmement difficile d'établir une comparaison judicieuse entre notre tarif téléphonique intérieur et les tarifs adoptés par les autres pays. Partout l'on s'applique, nécessairement, à réaliser un certain équilibre entre les recettes de l'exploitation et ses charges. On se rend compte aisément que la difficulté n'est pas tant d'y parvenir que de trouver, parmi les nombreuses formules possibles, celle

qui permet de répartir les charges de l'exploitation de la façon la plus équitable entre les différentes catégories d'usagers, tout en favorisant le développement des relations téléphoniques. Malheureusement, ces deux objectifs ne sont pas toujours réalisables par des voies parallèles et c'est la diversité des moyens employés pour les concilier qui donne au régime adopté par chaque pays sa physionomie particulière.

Les charges propres à toute exploitation téléphonique sont, en dehors de l'établissement des communications, les frais d'installation, d'entretien, etc., des bureaux centraux, des raccordements particuliers et des lignes interurbaines. Ces charges existent indépendamment de tout trafic. L'abonné, qu'il téléphone peu ou prou, doit y participer. Il le fait sous la forme de paiement de son abonnement. La redevance d'abonnement repré-

sente donc en quelque sorte la part d'intervention de l'abonné dans les frais matériels de l'exploitation.

Il est évident, d'autre part, que les dépenses d'établissement, d'entretien, etc., des bureaux centraux et des raccordements d'abonnés varient en importance, de l'un à l'autre réseau. Elles sont relativement moins élevées dans les villes et les centres industriels où la clientèle, par sa densité, permet un rendement optimum des installations. D'autres éléments interviennent d'ailleurs pour diminuer ou augmenter leur importance : c'est ainsi que le coût de construction des lignes est influencé, dans une large proportion, par la nature du sol (la plantation des poteaux est infiniment plus coûteuse dans les Ardennes rocheuses que dans les Flandres) et que les frais d'entretien des réseaux locaux sont d'autant moins élevés que les moyens de transport sont plus nombreux et plus faciles.

En principe, l'abonnement devrait donc coûter moins cher dans les grands réseaux que dans les petits ? Or, nous voyons qu'en Belgique comme partout ailleurs, c'est le contraire qui est vrai. La raison en est simple : c'est que, dans les petits réseaux, le prix d'abonnement ne pourrait être proportionné aux charges assumées par l'exploitation, sans en devenir prohibitif. Par conséquent, pour favoriser le développement des réseaux dans les régions du pays où la rareté des autres moyens de communication font du téléphone un instrument particulièrement précieux, l'Administration est obligée de reporter une partie des charges de ces réseaux sur les exploitations plus florissantes. Il est vrai que, du point de vue même des abonnés, des grands centres, cette répartition des charges se justifie par l'intérêt évident qu'ont ces abonnés à voir se multiplier le nombre des correspondants qu'ils peuvent atteindre dans les autres réseaux. Il est vrai également que plus nombreux sont les abonnés d'un réseau,

plus grands sont les services qu'à prix égal l'abonnement peut rendre à chacun d'eux.

En Belgique, terre d'expériences, on a essayé jusqu'à présent quatre systèmes de tarifs. Ce fut d'abord le forfait absolu donnant à l'abonné le droit de téléphoner sans compter dans toute l'étendue de son groupe (le réseau général était divisé en 17 groupes). Ce fut ensuite le forfait limité donnant droit à un nombre de communications préalablement déterminé, jusqu'à 30 kilomètres. Puis ce fut le système du dénombrement de toutes les communications, avec obligation d'en prendre pour une somme minimum déterminé. Vint enfin le tarif actuel dont les caractéristiques sont les suivantes :

Les réseaux sont divisés en trois catégories : *a*) ceux qui ne comptent pas plus de 1,000 abonnés ; *b*) ceux qui en comptent de 1,000 à 10,000 (Liège, Gand, Verviers, Charleroi, Mons, Namur, Tournai, Bruges, Ostende, etc.) ; *c*) ceux qui en comptent plus de 10,000 (Bruxelles et Anvers).

Les prix d'abonnement pour un poste simple situé dans l'aire initiale du réseau (6 kilomètres à Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, et 3 kilomètres dans les autres réseaux), est fixé à 200 francs dans les réseaux de première catégorie (moins de 1,000 abonnés), à 280 francs dans les réseaux de la deuxième catégorie (1,000 à 10,000 abonnés), et à 305 francs dans ceux de la troisième catégorie (plus de 10,000 abonnés).

Une surtaxe annuelle de 20 francs est perçue dans les réseaux dont le bureau central reste ouvert la nuit et qui sont les bureaux de plus de 1,000 abonnés.

Le versement de la redevance annuelle d'abonnement ne donne à l'abonné d'autre droit que de recevoir des communications. Toutes celles qu'il prend lui sont portées en compte supplémentaires au tarif ci-après :

Communications locales : 30 centimes.

Communications interurbaines :

	(de 8 à 18 h.)	(de 18 à 8 h.)
Jusqu'à 20 kilomètres . fr.	0.50	0.50
De 20 à 30 kilomètres . . .	0.75	0.75
De 30 à 40 — . . .	1.25	1.00
De 40 à 50 — . . .	2.25	1.75
De 50 à 75 — . . .	3.00	2.25
De 75 à 125 — . . .	3.75	2.75
Au delà de 125 kilom. . .	4.50	3.25

Ce tarif n'a que sept mois d'existence, ayant été mis en vigueur le 1^{er} novembre 1926. Il est donc prématuré d'affirmer sa parfaite adéquation aux besoins du public. Tel qu'il est, il constitue certainement un progrès sur ceux qui l'ont précédé, car, en instituant le régime intégral de la «taxe à la communication», il aboutit à faire payer chaque usager dans la mesure où il consomme, ce qui est l'expression de la justice même.

Nous avons dit qu'une comparaison de notre tarif avec celui d'autres pays est extrêmement difficile. Alors que chez nous les réseaux sont de 3 catégories (moins de 1,000, de 1,000 à 10,000 et plus de 10,000 abonnés), où l'abonné paie d'une part sa redevance d'abonnement basée uniquement sur la distance en ligne droite qui le sépare du bureau central et, d'autre part, ses communications locales et interurbaines, nous voyons qu'en France la division se fait entre réseaux de moins de 2,000, de 2,000 à 20,000 et plus de 20,000 abonnés où l'abonné paie, en sus de la redevance annuelle, une part contributive (700 fr. à Paris) aux frais d'établissement de sa ligne, plus une surtaxe annuelle de 36 francs si c'est l'Administration qui doit fournir l'appareil. L'abonné est, en outre, taxé d'office pour un minimum de communications locales qui varie entre 200 dans les petits réseaux et de 1,500 dans les plus grands.

A Londres, la redevance annuelle pour un abonnement dit «d'affaires» est de 1,400 francs (nous nous exprimons en francs belges) et de 1,137 francs pour un abonnement privé. Les communications sont portées en compte séparément.

Dans la province anglaise, ces prix sont respectivement de 1,225 et de 962 francs.

En Allemagne, l'abonné verse une taxe de 680 francs à titre de participation aux frais de premier établissement; il supporte également les frais du placement de son ou de ses appareils. S'il faut, pour le raccorder, planter plus de cinq poteaux, la dépense supplémentaire lui est portée en compte. Il acquitte, en outre, une redevance annuelle basée sur une consommation minimum imposée.

En Suisse, les réseaux sont divisés en 5 catégories (moins de 30, de 31 à 300, de 301 à 1,000, de 1,001 à 5,000 et de plus de 5,000 abonnés), où la redevance annuelle est de 415 à 692 francs, ne donnant pas droit à des communications.

Les frais du placement des appareils sont remboursés par l'abonné.

A Copenhague, il y a un bureau principal et des bureaux secondaires. Le prix annuel de l'abonnement au bureau principal est de 2,580 francs, valable pour 5,500 communications; à un bureau secondaire, il est de 1,300 fr. L'abonné paie, en outre, pour participation aux frais de premier établissement, 1,900 francs (raccordement au bureau principal) ou 950 francs (raccordement à un bureau secondaire).

Dans ces quelques exemples, nous avons laissé de côté maintes particularités d'importance accessoire qui accentuent encore la dissemblance entre les tarifs en vigueur dans les pays envisagés et celui qui est appliqué chez nous. L'avantage que l'on ne peut contester au régime belge est d'être logique et simple, logique parce qu'il fait la séparation très nette des redevances afférentes au raccordement lui-même et de celles qui se rapportent à l'usage qui en est fait, simple parce qu'il tend à réduire au strict minimum les écritures et opérations de comptabilité qui absorbent une main-d'œuvre dont le public ne se fait généralement pas idée. Qu'il nous suffise de signaler, à cet égard, que le bureau central de Bruxelles, à lui seul, doit comptabiliser quotidiennement

environ 12,000 fiches de communications interurbaines (chaque communication de cette catégorie donne lieu à la confection d'une fiche donnant l'origine de la communication, sa destination, son heure de commencement et de fin, sa durée et sa taxe), qu'il doit relever mensuellement 42,000 compteurs de communications locales et mettre en recouvrement environ 50,000 comptes par trimestre.

Peut-être faut-il prendre en considération, qu'en cherchant le régime le plus simple, entraînant le minimum possible de paperasserie, l'Administration a voulu, notamment, réduire ses frais généraux. S'il en est ainsi, nous ne pouvons que la féliciter de ses efforts et des résultats qu'elle en a retirés.

Mais s'il est impossible de mettre en regard du tarif belge celui de n'importe quel autre pays, car chaque pays a son régime particulier, l'on peut, avec une exactitude suffisante, comparer ce que coûte l'usage du téléphone à des abonnés pris dans divers pays et dont le trafic est de même importance. Le tableau ci-après fournit à ce sujet des indications suggestives. Il donne, converties en francs belges, les sommes payées pour abonnement et conversations dans le réseau local par les abonnés dont le trafic annuel atteint respectivement 450, 900, 1,800 et 4,000 communications. Un simple coup d'œil suffit à démontrer péremptoirement que le tarif belge tient le record du bon marché.

**Prix de l'abonnement au téléphone en Belgique et à l'étranger,
pour des trafics moyens (EN FRANCS BELGES).**

PRIX DE L'ABONNEMENT POUR UN NOMBRE DE	BELGIQUE			FRANCE			GRANDE-BRETAGNE			
	Réseaux de moins de 4,000 abonnés.	Réseaux de 4,000 à 10,000 abonnés.	Réseaux de plus de 10,000 abonnés.	Réseaux de moins de 2,000 abonnés.	Réseaux de 2,000 à 20,000 abonnés.	PARIS.	LONDRES		PROVINCE	
							Abonnement d'affaires.	Abonnement privé.	Abonnement d'affaires.	Abonnement privé.
450 communications . . .	335	435	460	602	896	1,512	1,728	1,465	1,553	1,290
900 — . . .	470	570	595	770	980	1,512	2,056	1,793	1,881	1,618
1,800 — . . .	740	840	865	1,148	1,358	1,638	2,712	2,450	2,537	2,275
4,000 — . . .	1,400*	1,500*	1,525	2,072	2,282	2,562	4,316	4,054	4,141	3,879

* Pratiquement, ces trafics ne sont atteints par aucun abonné dans les réseaux d'importance secondaire.

PRIX DE L'ABONNEMENT POUR UN NOMBRE DE	PAYS-BAS						ALLEMAGNE	
	Réseaux de moins de 500 abonnés.	Réseaux de 500 à 4,000 abonnés.	Réseaux de 3,000 abonnés au maximum.	Réseaux de 3,000 à 4,000 abonnés.	Réseaux de 4,000 à 6,000 abonnés.	AMSTERDAM		
						abonnement d'affaires.	abonnement des particuliers.	
450 communications . . .	720	864	1,008	1,152	1,224	2,430	1,728	575
900 — . . .	720	864	1,008	1,152	1,224	2,430	1,728	1,150
1,800 — . . .	720	864	1,008	1,152	1,584	2,430	1,728	2,250
4,000 — . . .	720	864	1,008	1,152	1,584	2,430	1,728	4,430

**Prix de l'abonnement au téléphone en Belgique et à l'étranger,
pour des trafics moyens (EN FRANCS BELGES).**

PRIX DE L'ABONNEMENT POUR UN NOMBRE DE	SUISSE			SUÈDE		TCHÉCO-SLOVAQUIE				
	Réseaux de 300 raccords et moins.	Réseaux de 1,000 à 5,000 abonnés.	Réseaux de plus de 5,000 abonnés.	A Stockholm et Göteborg.	Autres réseaux.	Réseaux de 50 abonnés.	Réseaux de 500 abonnés.	Réseaux de 500 à 2,000 abonnés.	Réseaux de 2,000 à 5,000 abonnés.	Réseaux de plus de 5,000 abonnés.
450 communications . . .	795	934	1,003	768	672	636	1,007	1,166	1,378	1,537
900 — . . .	1,107	1,245	1,314	768	672	636	1,007	1,166	1,378	1,537
1,800 — . . .	1,730	1,868	1,937	1,248	1,056	636	1,007	1,166	1,378	1,537
4,000 — . . .	3,252	3,390	3,460	2,208	1,728	—	—	1,590	1,802	2,120

Le tableau qui suit se rapporte plus particulièrement au tarif des conversations. L'on y voit que la communication locale, taxée à fr. 0.30 en Belgique, coûte fr. 0.42 en France, fr. 0.60 en Pologne, fr. 0.69 en Suisse, fr. 0.73 en Angleterre, fr. 0.85 à fr. 1.28 en Allemagne, fr. 1.06 en Tchéco-Slovaquie et fr. 1.82 (0.30 peseta) en Espagne.

La comparaison des taxes hors réseau (interurbaines) est tout aussi suggestive :

à toutes les distances et sauf en France, le tarif belge est de loin le plus faible. Si l'on prend, à titre d'exemple, une relation à la distance Bruxelles-Anvers, nous voyons qu'en Belgique l'on paie fr. 2.25, en France fr. 2.10, en Pologne fr. 2.40, en Suède fr. 2.88, en Suisse fr. 3.45, en Tchéco-Slovaquie fr. 5.30, en Espagne fr. 6.07, au Danemark fr. 7.20, en Hollande fr. 7.20, en Allemagne fr. 7.66 et en Angleterre fr. 8.75.

**Tarif des communications téléphoniques en Belgique et à l'étranger
(EN FRANCS BELGES).**

DISTANCES.	Belgique.	France.	Angleterre.	Allemagne.	Pays-Bas.	Suisse.	Suède.	Danemark.	Tchéco-Slovaquie.	Pologne.	Espagne.	
Locales	0.30	0.42	0.73	0.85 à 1.28	—	0.69	—	—	1.06	0.60	1.82	
Suburbaines	—	0.84	1.46	1.28	—	1.38	1.92	0.57 à 1.90	—	—	—	
Jusqu'à 15 kilomètres	—	Pour une communication à l'intérieur d'un même département : fr. 1-62. De départ, à départ, : fr. 1-65 par sect. de 50 km. avec min. de fr. 2-10, donc pour 50 km. : fr. 2-40; p ^r 100 km. : fr. 2-40; p ^r 150 km. : fr. 3-45.	2.20	2.56	2.88	—	—	—	—	—	—	
— 20 —	0.50		2.92	—	—	—	2.07	—	—	—	—	
— 25 —	—		3.65	3.83	—	—	—	—	—	—	—	
— 30 —	0.75		5.11	—	—	—	—	—	4.80	3.18	1.20	
— 40 —	1.25		6.57	—	—	—	—	—	—	—	—	
— 45 —	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.25
— 50 —	2.25		—	—	—	—	—	1.92	—	—	—	—
— 60 —	—	8.75	—	7.66	—	3.45	—	7.20	5.30	2.40	6.07	
— 75 —	3.00	13.13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
— 90 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.29	
— 100 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.50	
— 110 —	—	—	—	10.22	—	4.84	2.88	8.60	7.42	4.80	—	
— 125 —	3.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.72	
— 150 —	—	17.50	—	—	—	—	—	—	—	—	10.94	
ou au delà de 125 kilomètres	4.50	21.88	—	—	—	—	—	9.54	9.60	—	12.15	

Avant la guerre, les tarifs belges étaient réputés pour leur cherté excessive et l'on ne manquait pas d'en faire, à toute occasion, le reproche au département. A l'heure actuelle, c'est la Belgique qui donne très probablement au monde entier, l'exemple du téléphone à bon marché.

Pour terminer, nous dirons un mot des plaintes que l'on rencontre parfois dans certains organes de la Presse au sujet de ce que l'on appelle les fausses communications : dans les réseaux à service automatique, il arrive assez fréquemment que le numéro obtenu n'est pas celui que l'on a demandé. Chaque erreur coûte au demandeur 30 centimes, aussi bien que si une bonne communication avait été obtenue. En réalité, ces erreurs n'ont pas l'importance que d'aucuns leur attribuent. Des statistiques très soigneusement tenues ont fait constater que le nombre des erreurs imputables au fonctionnement des appareils ne dépassait guère 2 p. c., mais que, par contre, des appels déviés étaient assez fréquemment provoqués par une manœuvre maladroite du poste demandeur. Or, l'Administration admet, en faveur des abonnés de ses grands réseaux, un pourcentage d'erreurs de 5 p. c., c'est-à-dire qu'elle réduit d'office de 5 p. c. le compte des communications locales de tous les abonnés.

La conclusion qui se dégage de cet exposé, c'est que nos tarifs téléphoniques intérieurs sont très modérés.

Cependant, il ne nous semble pas utile de prévoir une majoration dans les circonstances actuelles.

Notons d'ailleurs qu'une modification du tarif téléphonique entraîne toujours de grandes perturbations dans l'exécution du service. Aux Téléphones, il ne suffit pas comme aux Chemins de fer et à la Poste, de décider un relèvement de taxes et de fixer une date quelconque pour la mise en application des nouveaux prix. Chaque abonné du réseau téléphonique a un contrat valable pour un an au moins. Il faut lui donner connaissance, par un avis personnel, des nouvelles taxes adoptées et lui accorder la faculté de résilier son contrat si le nouveau régime ne lui convient pas. Une consultation générale des abonnés a eu lieu à deux reprises en 1926, par suite des arrêtés royaux du 22 février et du 21 octobre modifiant la tarification. Nous croyons qu'il y aurait inconvénient à ce que le régime fut modifié une troisième fois à si bref intervalle.

On peut au surplus se demander si, avant de toucher au *statu quo*, l'on ne pourrait faire utilement un effort pour tirer, des installations telles qu'elles existent, le maximum possible du rendement. La population de nos réseaux a triplé depuis l'armistice. Ce résultat, quelles qu'en soient les causes, est encourageant, mais il ne répond pas encore à ce que l'on pourrait espérer d'un pays comme la Belgique.

Nos tarifs sont d'une modicité excessive et cependant nous dépassons à peine le chiffre de 2 postes par 100 habitants, ce qui est dérisoire.

Le tableau ci-après permet de faire à ce sujet une comparaison édifiante :

	Population	Nombre de postes fin 1926	Nombre de postes par 100 habitants
Etats-Unis	110,000,000	17,000,000	15.40
Danemark	3,300,000	320,000	9.70
Suède	6,000,000	400,000	6.66
Norvège	2,800,000	170,000	6.07
Suisse	4,000,000	200,000	5.00
Allemagne	65,000,000	2,500,000	3.85
Grande-Bretagne	46,000,000	1,350,000	2.93
Hollande	7,200,000	210,000	2.92
Belgique	7,800,000	174,000	2.23
France	39,000,000	680,000	1.74
Japon	60,000,000	580,000	0.97
Italie	42,000,000	150,000	0.36

Le Belge, dira-t-on, ne se rend pas compte des avantages qu'il peut tirer de l'usage du téléphone, soit; mais à qui la faute? Pourquoi l'Administration, si le public ne vient pas à elle, ne va-t-elle pas au public? Pourquoi ne fait-elle aucune publicité? Nous voyons que, mensuellement, l'Office des chèques postaux signale dans tous les journaux l'importance croissante de ses opérations. Le Service des téléphones ne pourrait-il suivre cet exemple et faire publier chaque mois, le nombre de ses abonnés, le nombre de ses communications locales, interurbaines et internationales? Pourquoi ne verrait-on pas dans tous les bureaux de poste, les gares de chemins de fer, les compartiments de voyageurs, les voitures de tramways, des avis disant à peu près ceci: « Abonnez-vous au téléphone. Vous gagnerez du temps et de l'argent. L'abonnement coûte 200 à 325 francs par an, tous frais compris. Les communications se paient à part. Envoyez une carte postale à la Direction des téléphones, à Bruxelles, et vous recevrez des renseignements détaillés. »

Avec un peu de hardiesse, l'on pourrait faire mieux encore. Dans tous nos grands réseaux, il y a des câbles souterrains comportant des circuits de réserve destinés aux clients futurs. Dans maints quartiers les habitants peuvent être reliés au réseau par le simple placement d'un circuit entre leur maison et un support de dispersion voisin. Qu'est-ce qui empêcherait de repérer ceux de ces habitants que leur profession ou leur situation sociale désignent comme des abonnés possibles et de leur déléguer un agent qui serait chargé de leur signaler les avantages de l'abonnement et même de leur offrir, à titre d'essai, un raccordement gratuit pendant deux mois, les communications étant seules payées? Il y a gros à parier qu'à l'expiration des deux mois, aucun des intéressés ne consentirait à être privé d'un service dont il aurait constaté les multiples avantages.

Nous savons que pareilles suggestions vont à l'encontre des traditions administratives les plus sacrées. Nous respectons toutes les traditions, surtout lorsqu'elles sont conformes aux intérêts de la collectivité; mais, à l'heure présente, ces intérêts exigent avant tout que l'on fasse un effort pour augmenter le rendement des sources où s'alimente la prospérité de la Nation. Nous espérons que l'Administration saura le comprendre.

Un dernier mot nous reste à dire des postes téléphoniques que l'on manœuvre par la simple introduction de pièces de monnaie. Il en existe quelques-uns à Bruxelles et à Anvers, mais pourquoi n'en voit-on pas partout et notamment sur la voie publique, dans les pavillons des tramways, par exemple? Ces appareils, par la facilité de leur accès, sont appelés à rendre de grands services. L'Administration devrait pousser à leur multiplication sans s'attarder outre mesure à rechercher, parmi les emplacements possibles, ceux qui conviennent le mieux.

* *

La Commission rend un hommage sans réserve à l'impulsion que M. le Ministre a donné à l'exploitation téléphonique par la pose des câbles souterrains et l'automatisation des bureaux téléphoniques. Il lui revient cependant qu'une partie importante de ces travaux serait en suspens, notamment en ce qui concerne la mise en automatique des bureaux de Liège, Gand et Charleroi, à la suite des échanges de vues qui se produisent sur la forme définitive à donner à l'exploitation (régie ou Société nationale).

Votre Commission pense qu'il est souhaitable que ces échanges de vue n'aient pas pour effet de retarder en quoi que ce soit l'exécution des travaux que le Ministre avait prévus plus spécialement en ce qui concerne la ville de Liège, dont le bureau devrait être complètement équipé pour l'Exposition de 1930.

Les services des télégraphes et des téléphones comprennent une dépense extraordinaire de 146,816,000 francs pour l'exercice 1927. Le détail en sera trouvé à la page 38 du budget. Les dépenses sont dues, en ordre principal, à la modernisation et à l'extension des installations.

f) OFFICE CENTRAL DES IMPRIMÉS.

L'Office central des imprimés a un compte de recettes et de dépenses qui s'équilibre par le fait qu'il s'agit d'un organisme de gestion travaillant pour le compte d'autres administrations qui remboursent intégralement les fournitures et les prestations qui sont faites pour leur compte.

e) OFFICE DE L'ÉLECTRICITÉ.

Votre Commission n'a rien de particulier à signaler dans ce service, où les recettes compensent les dépenses pour ce qui concerne le budget ordinaire.

Pour ce qui concerne le budget extraordinaire, elle tient à faire remarquer qu'il doit sans doute être radicalement modifié et que la somme prévue de 15 millions n'est sans doute plus en situation.

En effet, il s'agit pour la plus grande partie de travaux à effectuer pour les chemins de fer et que la Société nationale effectuera évidemment elle-même.

AÉRONAUTIQUE.

Il s'agit d'un service naissant dont les dépenses de 9,073,422 francs ne sont couvertes par les recettes qu'à concurrence de 400,000 francs.

Le Département a fait parvenir à la Commission, au sujet de ce service, une littérature abondante et d'ailleurs très documentée dont nous ne pouvons faire l'analyse dans ce rapport déjà trop long.

Nous nous bornerons donc à signaler que l'Administration de l'aéronautique est chargée :

1° De créer et d'entretenir les installations terrestres pour permettre la

navigation aérienne et en assurer la sécurité;

2° D'assurer, conformément à la loi, la réglementation de la navigation aérienne;

3° D'encourager l'industrie aéronautique nationale;

4° D'aider à la formation du personnel navigant;

5° D'organiser la propagande aéronautique;

6° D'assurer au point de vue international l'application des conventions réglementant la navigation aérienne;

7° D'examiner les inventions qui concernent l'aéronautique et de faire les études et recherches de nature d'aider au progrès de la science aéronautique;

8° D'encourager la navigation aérienne nationale et de surveiller les opérations de la société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (S.A.B.E. N.A.).

Il est prévu cette année une somme de 600,000 francs pour travaux extraordinaires, que le libellé du budget mentionne sous la rubrique : travaux et matériel sans autres détails.

* *

Certains membres de la Commission ont attiré l'attention de celle-ci sur la différence de situation qui était résultée dans les ressources du personnel par suite de la séparation effectuée au sein du Département entre les services des Chemins de fer d'une part, et les Postes, Télégraphes, Téléphones, Marine et Aéronautique d'autre part.

Ils ont insisté vivement pour qu'une solution définitive soit donnée au plus tôt à la question des salaires et des traitements, le personnel de l'Etat se trouvant depuis l'armistice dans une situation particulière, résultant du fait qu'on avait dû recourir, par suite des circonstances, au système des tranches mobiles, dont l'ampleur actuelle — elles commencent à l'index 301 pour les fonctionnaires et

employés et à l'index 501 pour le personnel ouvrier — est telle qu'elle rétrécit les budgets ménagers dans des conditions particulièrement pénibles, puisque la courbe de compression grandit en raison même de la hausse de l'index.

Ils ont donc insisté pour que le problème de la stabilisation des ressources reçoive une solution définitive qui sera d'autant mieux accueillie qu'elle sera rapprochée.

On trouvera en annexe les questions posées par la Commission et les réponses qui y ont été faites par le Département.

Votre Commission vous propose, Madame et Messieurs, l'adoption du budget.

Le Président,
ROSIER.

Le Rapporteur,
ARMAND FRAITURE.

ANNEXES

Questions posées par la Commission et Réponses de M. le Ministre des Chemins de fer.

PREMIÈRE QUESTION.

Le Gouvernement considère-t-il la loi votée il y a six mois par les Chambres, créant la Société nationale des Chemins de fer, comme définitive ? Cette loi, dans la pensée du Gouvernement, demande-t-elle à être mise au point ?

RÉPONSE.

La loi votée le 26 juillet 1926, créant la Société nationale des Chemins de fer belges doit, à mon avis, être considérée comme définitive.

Les dispositions générales qu'elle prévoit ont déjà été précisées à divers points de vue par l'arrêté royal du 7 août 1926 donnant les statuts de la Société.

Néanmoins, dans la pratique, de multiples questions d'interprétation se présentent, qui exigent la mise au point des dispositions légales et statutaires. A cette fin, elles seront soumises au Comité consultatif du contentieux administratif. Un arrêté royal du 14 jan-

vier 1927 a complété certaines dispositions des statuts.

DEUXIÈME QUESTION.

Comment le Gouvernement comprend-t-il les attributions que lui laisse cette loi ? Comment a-t-il organisé ou compte-t-il organiser le contrôle de la nouvelle Société ?

De quels services se compose en ce moment le Département des Chemins de fer ? Quels sont, dans ces services, ceux qui concernent le contrôle de la Société nationale des Chemins de fer ? De combien d'agents ces services se composent-ils ? Quel était le nombre des agents de ces services avant la reprise ? Quel ne est le nombre aujourd'hui ?

RÉPONSE.

La note n° 225P, du 18 octobre 1926, ci-jointe en copie, indique comment le Gouvernement comprend les attribu-

tions que la loi du 23 juillet 1926 fait dériver pour lui, vis-à-vis de la Société nationale des Chemins de fer belges, du cahier des charges de 1866.

C'est dans le même esprit qu'il compte appliquer les autres contrôles prévus par la dite loi.

La note n° 7571C, du 23 novembre dernier, dont extrait ci-joint, expose les principes et les grandes lignes de la réorganisation du Secrétariat général et du service des concédés en vue de la surveillance incombant à l'Etat.

Le Département des Chemins de fer se compose actuellement :

- a) Du Secrétariat général et du service des concédés fusionnés et des organismes y rattachés : Service de propagande et de tourisme et partie de l'Office de l'électricité restant à l'Etat;
- b) De l'Administration des postes;
- c) De l'Administration des télégraphes et des téléphones;
- d) De l'Administration de la marine;
- e) De l'Administration de l'aéronautique;
- f) De l'Office central des imprimés.

Le Secrétariat général et le service des concédés, réorganisés, interviennent seuls dans le contrôle de la Société nationale.

Suivant les propositions de réorganisation, ces services doivent comporter un effectif de 103 fonctionnaires et employés.

Les services correspondants comprenaient :

- a) Secrétariat général :

En 1914 : 110 fonctionnaires et employés.

Le 30 juin 1926 : 117 fonctionnaires et employés en activité.

- b) Service des concédés :

En 1914 : 13 fonctionnaires et agents.

En 1926 : 18 fonctionnaires et agents.

De plus, comme le rappelle la note figurait à la page 53 du projet de budget

pour 1927, un adjoint de chacun des sept groupes des Voies et Travaux assurait le contrôle en province des chemins de fer concédés et des chemins de fer vicinaux.

Actuellement, le Secrétariat général et le service des concédés réunis comptent encore 149 unités, y compris 40 agents à transférer à la Société nationale des Chemins de fer belges, et 6 agents attachés au cabinet du Ministre.

TROISIÈME QUESTION.

La cession des chemins de fer à la nouvelle société est-elle accomplie ? Dans quelles conditions a-t-on procédé à l'évaluation de l'inventaire qui devait être faite à cette occasion ? A quel chiffre cette évaluation s'élève-t-elle ? Quelles sont les formalités et les mesures relatives à la cession qui ne sont pas encore accomplies ?

RÉPONSE.

En vertu de la loi du 23 juillet 1926 la cession de l'exploitation des chemins de fer à la nouvelle société est effective depuis le 1^{er} septembre 1926.

La Commission chargée d'établir contradictoirement avec la Société nationale des Chemins de fer belges l'inventaire des biens dont l'Etat apporte la jouissance à la Société, ainsi que les charges dont cette jouissance est grevée, a été instituée par l'arrêté royal du 12 novembre 1926.

En vertu de l'article 5 de cet arrêté et dans les huit jours de la date de sa publication, la Société avait à désigner ses délégués. Malgré plusieurs rappels, cette désignation n'a été signifiée à la Commission que le 26 janvier dernier. Plusieurs réunions de la Commission ont eu lieu. Les plans des travaux pour l'établissement de l'inventaire a été arrêté; les documents nécessaires ont déjà été établis en partie.

QUATRIÈME QUESTION.

Quels sont les progrès réalisés par la

Société des Chemins de fer depuis la reprise ?

Le coefficient d'exploitation a-t-il diminué ? Un bénéfice brut et un bénéfice net peuvent-ils être espérés et lesquels ?

RÉPONSE.

D'une façon générale, l'exploitation du réseau par la Société nationale des Chemins de fer belges est trop récente pour que l'on puisse se prononcer sur les progrès de la nouvelle gestion. Il est difficile du reste de définir avec précision l'influence de la création de la Société nationale dans les améliorations qui résultent souvent de mesures préparées ou prises depuis un temps plus ou moins long.

Le coefficient d'exploitation pour les quatre premiers mois du nouveau régime (septembre à décembre 1926) est de 70.92 p. c. Pour la période correspondante de 1925, il était de 93.57 p. c. La diminution devait naturellement être très sensible, vu l'augmentation des tarifs.

Dans les circonstances actuelles, on prévoit que la part du bénéfice à distribuer aux actions ordinaires et aux actions privilégiées, conformément à l'article 40 des statuts, atteindra pour le premier exercice le chiffre prévu par le Gouvernement, soit 270 millions pour chaque catégorie d'actions.

CINQUIÈME QUESTION.

Le matériel, les voies et les services d'exploitation ont-ils été améliorés ou augmentés et dans quelle mesure ?

La Société nationale a-t-elle des projets au point de vue de l'amélioration ou de la transformation des services. Lesquels ?

RÉPONSE.

L'administration générale a été organisée dans le sens indiqué au tableau ci-joint, en vue de simplifier les rouages.

Les réformes d'ordre administratif ou technique, entreprises sous l'ancien régime, dans le but de réaliser une exploi-

tation plus rationnelle et plus économique, ont été poursuivies.

Citons notamment :

1° La circulation des trains de voyageurs a été diminuée de 4 p. c. par la suppression des trains à rendement déficitaire;

2° La revision de la composition des trains de voyageurs entraînant une réduction du nombre de voitures, a été continuée;

3° La régularité des trains de voyageurs a été presque parfaite (la moyenne des retards n'a jamais dépassé trois minutes par les temps de brouillard et de gelée);

4° La charge des trains de marchandises a été plus élevée en 1926 qu'en 1925 ainsi que l'indique le tableau ci-joint.

	Charge brute moyenne.	Charge utile moyenne.
1925 :		
Septembre . . .	607	243
Octobre . . .	601	254
Novembre . . .	594	256
Décembre. . .	602	248
1926 :		
Septembre . . .	657	284
Octobre . . .	645	283
Novembre . . .	633	268
Décembre . . .	630	265

5° En octobre et en novembre 1926, le trafic a été en progression sur celui des mois correspondants de l'année précédente :

1925 :

6,660,006 tonnes en octobre.
6,281,137 tonnes en novembre.
628,491,354 tonnes km. en octobre.
591,492,353 tonnes km. en novembre.

1926 :

7,408,245 tonnes en octobre.
7,393,859 tonnes en novembre.
800,399,541 tonnes km. en octobre.
738,280,174 tonnes km. en novembre.

Ce trafic a été assuré par un personnel moins nombreux.

6° Une agence commerciale a été créée à Luxembourg;

7° Le service spécial des travaux neufs de la Basse Sambre a été supprimé et ses attributions ont été réparties entre les autres services spéciaux maintenus;

8° Le programme des travaux a été révisé de façon à ne réaliser que ceux qui seront d'un rendement certain et immédiat.

D'autres réformes sont en cours de réalisation ou en projet. Les plus importantes sont :

1° La concentration des grandes et des moyennes réparations de locomotives qui permettra de diminuer les frais généraux et d'augmenter le rendement de la main-d'œuvre. Cette réforme entraînera la suppression de deux ateliers centraux et vraisemblablement d'un troisième dans l'avenir, ainsi que de neuf ateliers secondaires;

2° La réduction du poids mort, c'est-à-dire le relèvement de la capacité de transport de nos wagons-ombreaux. Cette transformation permettra une augmentation de tonnage correspondant à 5,000 wagons de 20 tonnes;

3° Augmentation des parcours journaliers et des charges des locomotives;

4° Standardisation des types de locomotives, voitures et wagons, ainsi que de l'outillage de la voie et du matériel;

5° Etablissement d'un dépôt unique de matériaux et matières pour chacun des services du matériel et de la voie;

6° Revision des effectifs d'entretien de la voie et organisation systématique des travaux de renouvellement des voies;

7° Simplification des écritures, dans tous les services, regroupement des attributions en vue d'obtenir une meilleure utilisation du personnel et de réduire les effectifs.

SIXIÈME QUESTION.

Combien de fois a-t-on réuni, depuis

la reprise, le Conseil d'administration et le Conseil de direction ?

RÉPONSE.

Le Conseil d'administration s'est réuni sept fois et le Comité permanent vingt-deux fois.

SEPTIÈME QUESTION.

La Société nationale a-t-elle arrêté une politique nouvelle d'exploitation du railway ?

RÉPONSE.

La Société nationale continue, en matière d'exploitation, comme le faisait l'Administration, à rechercher les méthodes les plus économiques, en comprimant les dépenses et en augmentant le rendement du personnel, tout en assurant la régularité du service.

MARINE.

PREMIÈRE QUESTION.

Est-il exact que le Gouvernement songe à faire passer le service des paquebots Ostende-Douvres à la nouvelle Société des Chemins de fer ?

Quelles sont les raisons qui justifient cette mesure ?

Quelle est dans le total des recettes et des dépenses de ce service la part qui relève du service maritime de transports des voyageurs et marchandises, et quelle est celle qui relève du service postal ?

Si l'on tient compte du service postal, l'exploitation ne doit-elle pas être considérée comme étant en bénéfice ?

RÉPONSE.

La question du rattachement de la ligne des paquebots Ostende-Douvres à la Société nationale des Chemins de fer s'est naturellement posée au moment de la constitution de cette société, étant donné que la gestion commerciale du

service maritime de l'État était assurée par l'Administration des chemins de fer.

Aucune décision n'étant intervenue dans ce sens, un arrêté royal du 28 août 1926 a remis l'exploitation des paquebots à l'Administration de la marine, rétablissant ainsi la situation qui avait existé jusqu'en 1880.

Les dépenses de ce service pour l'exercice 1926 se sont élevées à 20,000,000 de francs en chiffres ronds; les recettes atteindront environ 22,650,000 francs (les chiffres exacts de novembre et de décembre ne sont pas encore connus).

La part des recettes afférentes aux transports des voyageurs et marchandises s'élève à 21,700,000 francs contre 950,000 francs pour le service postal. Cette dernière somme a été portée à 2,000,000 de francs au budget de 1927.

Il est à noter toutefois que les dépenses ne comprennent aucune prévision pour amortissement du matériel flottant et constitution d'un fonds d'assurance.

DEUXIÈME QUESTION.

Quelles sont les mesures décidées ou envisagées en ce moment pour améliorer et unifier les services de direction, d'administration de travaux, etc. sur l'Escaut, entre Anvers et la mer ?

RÉPONSE.

Une Commission vient d'être instituée avec mission d'étudier les améliorations qui pourraient être apportées à l'administration de l'Escaut en tenant compte de l'organisation nouvelle prévue par le Traité hollando-belge du 3 avril 1925, lequel prévoit un comité de gestion autonome avec des pouvoirs très étendus.

La première réunion de cette Commission a eu lieu le 1^{er} février.

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES.

PREMIÈRE QUESTION.

Quels sont les divers projets dont le

Gouvernement a été saisi ou dont il poursuit l'examen en vue de réaliser l'autonomie des services de téléphone?

Le Gouvernement a-t-il pris attitude au sujet de ces projets ou compte-t-il prendre une décision dans un délai rapproché ?

RÉPONSE.

J'ai mis à l'étude l'autonomie financière et administrative des services des télégraphes et des téléphones, ainsi que leur extension et modernisation; ce projet a été envoyé à M. le Premier Ministre, mais le Gouvernement n'en a pas encore délibéré. Je soumettrai au Conseil des Ministres la question qui m'est posée relative au délai dans lequel une décision pourra être prise par le Gouvernement.

DEUXIÈME QUESTION.

Est-il exact que le Gouvernement ne compte faire exécuter les travaux pour lesquels des crédits sont sollicités au budget que s'il peut exécuter ces travaux à crédit ? Est-il exact que l'exécution des autres travaux que le Département juge urgents, tels que la création des bureaux automatiques des grandes villes (Gand, Liège, etc.) sera différée jusqu'à ce qu'une décision aura été prise par le Gouvernement au sujet de la forme à donner au service autonome du téléphone ? En sera-t-il ainsi même au cas où ces travaux pourraient être exécutés à crédit ?

RÉPONSE.

Non, pour la première partie.

Il est dit ci-dessus en premier pourquoi je ne puis fournir une réponse à la deuxième partie de la question 2. Il pourra y être répondu quand le Gouvernement en aura délibéré.

TROISIÈME QUESTION.

Le Gouvernement estime-t-il que l'exploitation du téléphone par l'État pourrait permettre à celui-ci de réaliser des

bénéfices, après l'exécution du plan général de travaux envisagés par le Ministre ? En quoi consiste ce plan, quelle est la dépense que doit entraîner son exécution et sur quelle base les bénéfices éventuels sont-ils calculés ?

RÉPONSE.

A la première partie, je répons oui.

Ce plan consiste dans la mise en automatique progressive de nos bureaux centraux téléphoniques, la substitution de câbles souterrains aux lignes aériennes de quelque importance, le développement des relations internationales et interurbaines par le recours aux grands câbles et aux relais amplificateurs, et par l'extension et la modernisation de commutateurs interurbains.

Une évaluation de la dépense a été faite, mais elle peut se modifier si l'index du taux de la vie continue à s'élever; cette circonstance est de nature également à faire varier les bénéfices sur lesquels on peut compter.

QUATRIÈME QUESTION.

Quel est le bénéfice permanent qui résulte pour le Trésor des ressources qui lui sont procurées par le service des chèques postaux en raison de la libre disposition par le Trésor, et sans paiement d'intérêts, des sommes provenant des titulaires des comptes-chèques ?

RÉPONSE.

En prenant comme base les opérations de l'exercice 1926, le bénéfice dont il s'agit peut être évalué annuellement à 46,747,000 francs.

Ce montant représente l'intérêt du capital moyen mis à la disposition du Trésor par le service des chèques pendant ledit exercice.

Dans les calculs, la détermination du capital de base a été obtenue en faisant subir à l'avoir moyen permanent des titulaires des comptes de chèques une première réduction, consistant à ramener l'avoir des comptes des finances à la

moyenne des avoirs des comptes des particuliers et puis, après avoir soumis le nouveau capital ainsi fixé à une seconde réduction de 10 p. c., pour constituer le fonds de roulement du service des chèques.

De sorte que le capital moyen de 1926 a été ramené de 1,113,923,272 francs à 684,128,973 francs.

Quant à l'intérêt sur ce dernier capital, il a été basé sur l'intérêt moyen des Bons du Trésor.

CINQUIÈME QUESTION.

Quel est le déficit que subit l'Administration des postes du fait du fonctionnement du service des chèques postaux ?

RÉPONSE.

Le déficit que subit l'Administration des postes du fait du fonctionnement du service des chèques peut être évalué à 18,000,000 de francs ainsi que le prouve l'aperçu ci-après basé sur les opérations de 1926 :

Dépenses :

Office central des chèques :	
Traitement, salaires,	
loyer, chauffage, éclairage,	
force motrice, mobilier,	
matériel, formules,	
imprimés, papiers,	
etc.	fr. 14,000,000
Coopération du service des postes (bureaux de poste, directions circonscriptionnaires et administration centrale)	12,200,000
Total des dépenses.	<u>26,200,000</u>

Recettes :

Affranchissements des bulletins de versement et cartes-récépissés, droits d'inscription, taxes de paiement à domicile, vente de formules, produit des impressions, annonces, archives, etc.	7,600,000
Déficit pour l'exercice fr.	<u>18,060,000</u>

SIXIÈME QUESTION.

Le Gouvernement prévoit-il les extensions qu'il importe d'apporter, en vue de l'Exposition de Liège, aux installations des services des postes, télégraphes et téléphones dans la ville de Liège et si les prévisions établies en l'occurrence pourraient être communiquées à l'administration communale intéressée, afin que celle-ci puisse, en temps voulu, les examiner et y proposer, le cas échéant, les amendements qu'elle jugerait opportuns.

Réponse de l'Administration des Télégraphes et des Téléphones.

Toutes les dispositions voulues seront prises, en temps utile, pour que les services télégraphique et téléphonique soient assurés dans les meilleures conditions pendant la période d'ouverture de la prochaine Exposition à Liège.

Ainsi qu'il a été fait précédemment dans des cas semblables, un bureau spécial sera notamment établi, pour les besoins des deux services, dans l'enceinte de l'Exposition.

Les projets de l'Administration seront portés à la connaissance de l'administration communale intéressée en temps opportun.

Réponse de l'Administration des Postes.

Pour ce qui est de l'Administration des Postes, il suffira de prévoir l'établissement temporaire d'un bureau-annexe des postes, à l'intérieur de l'Exposition de Liège, comme cela s'est fait précédemment.

L'emplacement de la future exposition se trouve sur le territoire de la commune de Bressoux, où fonctionne une perception des postes sans facteurs, mais suffisante pour les besoins locaux.

D'autre part, la construction prochaine d'un pont, à Coronmeuse, rapprochera sensiblement l'emplacement susdit du quartier du Nord, siège également d'un bureau de perception sans facteurs (Liège 6).

Enfin, il existe à l'entrée de Herstal, non loin de la place Coronmeuse, la sous-perception de Herstal 2, aux services de laquelle on pourrait encore avoir recours.

On prévoit qu'ainsi un bureau-annexe à établir à l'Exposition même suffira.

En cas de besoin, des renforts de personnel seront accordés dans les bureaux où l'effectif sera reconnu insuffisant.

Enfin, les mesures nécessaires seront prises en vue d'assurer, dans les meilleures conditions, l'expédition des correspondances et une remise hâtive de celles destinées aux exposants ainsi qu'aux services qui fonctionneront dans l'exposition même ou aux abords de celle-ci.

L'Administration des Postes soumettra ses projets aux autorités communales de Liège, en temps utile.

SEPTIÈME QUESTION.

1° A combien s'élèvera la dépense de premier établissement (terrains, bâtiments, installations, etc.) du poste intercontinental de T. S. F. à ondes longues ?

2° A combien s'élèveront, par année :

a) Les charges d'amortissement financier et industriel;

b) Les frais d'entretien;

c) Les dépenses en personnel;

d) Les autres dépenses ?

3° Quelle sera la dépense supplémentaire à résulter de la mise en œuvre d'un poste à ondes courtes ?

4° Quelle est la recette annuelle, part belge, qui peut être escomptée du chef des télégrammes qui seront échangés par notre voie T. S. F. ?

5° Quelle est la recette annuelle, part belge, du chef de ces mêmes télégrammes acheminés actuellement par la voie des câbles ?

6° Est-il exact qu'un poste de T. S. F. spécial (ondes courtes) sera installé au Ministère des Colonies pour servir exclusivement à l'échange des communications *officielles* de ce Département avec

le Congo ? Que coûtera ce poste ? Le poste de l'Administration des télégraphes ne peut-il écouler le trafic du département des Colonies avec au moins autant de célérité, et ne convient-il pas que l'Administration des Télégraphes conserve le monopole des communications télégraphiques ?

RÉPONSE.

1° La dépense de premier établissement du poste à ondes longues peut être estimée à fr. 27,927,915-67.

Ce chiffre n'est pas définitif, car la valeur de certains postes n'a pu encore être fixée de façon exacte et, d'autre part, la société adjudicataire a introduit, il y a quelque temps, une requête tendant à l'obtention d'une somme approximative de 2,000,000 de francs, pour tenir compte de la majoration générale des prix survenue au cours de l'entreprise et de la dévalorisation du franc. Il n'a pas non plus été tenu compte d'autres dépenses telles qu'intérêts intercalaires.

2° Charges annuelles en adoptant comme capital de premier établissement la somme indiquée ci-dessus :

a) Amortissement financier	2,238,625
b) Amortissement industriel	fr. 1,045,000
c) Frais d'entretien, consommation d'énergie, etc. .	620,000
d) Dépenses en personnel ingénieur et employés . .	370,000
Dépenses en personnel ouvrier	140,000

Total, fr.	4,413,625

Ces chiffres ne sont qu'approximatifs et constituent plutôt des minimums. Il n'a pas été tenu compte dans la somme sous b de l'amortissement industriel des dépenses pour terrains et pour certains bâtiments, tels que habitations des ouvriers, magasins, etc. Il est impossible à l'heure actuelle de fixer d'une manière quelque peu précise ce que coûteront

les frais d'entretien et les frais de consommation d'énergie, et en général, toutes les dépenses d'exploitation.

3° On estime à 3,055,000 francs la dépense à résulter de l'installation à Ruysselede d'un poste à ondes courtes. Une somme de 55,000 francs est prévue pour 1927 pour un poste provisoire et une somme de 3,000,000 de francs sera comprise au budget de 1928 pour le poste à ondes courtes définitif.

4° et 5° Recette annuelle, part belge :

On compte que l'on pourra échanger, ensuite des accords avec « La Radio Corporation », avec le poste à ondes longues une partie du trafic avec l'Amérique du Nord et le Mexique et une partie du trafic avec l'Amérique du Sud transitant actuellement par l'Amérique du Nord.

Dans le cas où le quart du trafic total passerait par le poste de T. S. F. de Ruysselede, les recettes s'établiraient comme suit :

Avec l'Amérique du Nord.	2,125,000
Avec l'Amérique de Sud .	22,500

Total, fr.	2,147,500

Pour les mêmes télégrammes acheminés actuellement par la voie câble, la recette annuelle, part belge, s'élève :

Avec l'Amérique du Nord.	525,000
Avec l'Amérique du Sud .	5,625

Total, fr.	530,625

Si l'on se base sur la moitié du trafic actuel pour la transmission par le poste de T. S. F. de Ruysselede à ondes longues la recette annuelle serait :

Avec l'Amérique du Nord.	4,250,000
Avec l'Amérique du Sud .	45,000

Total, fr.	4,295,000

Pour les mêmes télégrammes acheminés par la voie câble, recette annuelle :

Avec l'Amérique du Nord.	1,050,000
Avec l'Amérique du Sud .	11,250

Total, fr.	1,061,250

Il est difficile de supporter quelle sera la part de trafic total actuel qui passera par le poste à ondes longues de Ruysselede. Il est même à prévoir que les recettes d'exploitation s'écarteront dans un sens défavorable des estimations faites. Tout dépendra de la manière dont sera assurée l'exploitation du poste de T. S. F. au point de vue de la rapidité et de l'exactitude de la transmission et de la concurrence que feront les compagnies de câbles existantes.

Il n'est pas possible d'envisager actuellement la recette qui pourrait être obtenue si une communication par télégraphie sans fil pouvait être établie directement avec l'Amérique du Sud. Des pourparlers ont été engagés avec le « Commercial Radio International Committee », saisi de la question par la « Transradio International », au sujet d'une communication directe entre la Belgique et l'Argentine. ensuite d'une demande faite par l'Administration des télégraphes et des téléphones belges. Il nous a répondu que, étant donné le nombre déjà élevé des liaisons transocéaniques exploitées par cette compagnie, ses moyens techniques sont juste suffisants pour assurer l'écoulement normal de son trafic. La société est donc, dit-elle, amenée actuellement à envisager l'acquisition de nouveaux émetteurs à ondes courtes du type le plus récent. Et elle demande que ses correspondants participent aux dépenses de premier établissement qu'elle aurait à faire, pour une part proportionnelle au trafic à assurer avec chacun d'eux. Elle ajoute que l'emploi exclusif des ondes longues ne permet pas de s'affranchir suffisamment des difficultés que rencontrent les communications radiotélégraphiques entre l'Europe et l'Amérique du Sud et une liaison véritablement commerciale ne peut, dans l'état actuel de la technique, être obtenue que par l'emploi combiné de transmetteurs à ondes longues et de transmetteurs de type très récent, capables de travailler sur des longueurs d'ondes comprises entre 13 et 30 mètres et munis de dispo-

sitifs spéciaux de régulation et de changement de fréquence.

Actuellement, pour la transmission des télégrammes par sans fil avec la Colonie du Congo, réalisée par les deux stations à ondes courtes de Machelen et de Forest, on peut estimer à quatre cinquièmes la proportion du trafic total au départ pour le Congo passant par ces deux postes. Pour cette relation, d'accord avec le Département des Colonies, la taxe par mot par la voie T. S. F. a été fixée à 50 p. c. environ de celle demandée par la voie câble.

Dans le trafic actuel avec le Congo le mouvement journalier moyen au départ par T. S. F. est de 36 télégrammes comprenant 625 mots et par câble 10 télégrammes comprenant 150 mots.

Le mouvement journalier arrivée est de : par câble 43 télégrammes comprenant 640 mots. Les taxes par mot pour le câble sont actuellement :

	Part belge.
Télégrammes :	—
Ordinaires . fr. 3 40 or . .	0 10 or.
Différés . . . 1 70 or . .	0 05 or.
De presse . . . 0 80 or . .	0 05 or.

La recette journalière brute actuelle est de 1,850 francs.

Par le câble on ne réaliserait que 450 fr.

La taxe par mot avec le Congo, par les postes de T. S. F. de Machelen et de Forest, est de :

	Part belge.
Télégrammes :	—
Ordinaires . fr. 1 80 or . .	0 60 or.
Différés . . . 0 90 or . .	0 30 or.
De presse . . . 0 50 or . .	0,175 or

C'est grâce à cette réduction de taxe, possible par suite d'accord avec le Département des Colonies, que le trafic par T. S. F. avec le Congo l'emporte sur le trafic par câble.

Un même arrangement avec la Compagnie américaine exploitant le poste à ondes longues de l'Amérique du Nord ne peut être établi; les taxes par voie câble et par voie de T. S. F. sont iden-

tiques. Il en serait de même pour le trafic avec l'Amérique du Sud; au point de vue taxe il n'y aurait aucun avantage pour la clientèle par la voie câble ou la voie T. S. F.

Aux recettes indiquées plus haut, on peut ajouter celles à supputer de l'exploitation du poste à ondes courtes pour le trafic avec le Congo.

Toutefois, il faudra alors faire intervenir dans le calcul des dépenses d'exploitation, des frais d'entretien, etc., de l'amortissement financier et industriel, tout ce qui est relatif au poste à ondes courtes, y compris la somme de 3 millions 55,000 francs dont il n'a pas été tenu compte ci-dessus.

Et, en attendant que tout le trafic avec notre Colonie passe par le poste de T. S. F. (il passe actuellement par les deux postes indiqués quatre cinquièmes du trafic de la Belgique vers le Congo, grâce à la fixation d'un tarif qui est comme il est dit ci-dessus la moitié de celui admis par la voie câble), on aurait comme recettes probables : 1,520,000 fr. (part belge par la voie câble : 215,000 fr.).

Et, si l'on admet que le trafic puisse être établi avec l'Amérique du Sud, on pourrait fixer comme recettes probables dans chacune des hypothèses :

a) Le quart du trafic passe par le poste de T. S. F. de Ruyssede : 1 million 760,000 francs (part belge actuelle par la voie câble : 240,000 francs);

b) La moitié du trafic passe par le poste de Ruyssede : 3,520,000 francs (part belge actuelle par la voie câble : 280,000 francs).

Nous signalerons qu'il n'y a encore aucun accord conclu pour une communication directe avec l'Amérique du Sud (Argentine, Brésil, Chili, Uruguay) et que l'hypothèse faite du quart de trafic passant par la voie T. S. F. est très favorable.

Les chiffres indiqués sous 4° et 5° ne constituent qu'une estimation préalable revêtant nécessairement un caractère approximatif; ils dépendent entre autres

des accords qui pourront être conclus avec les sociétés exploitantes de T. S. F. des pays d'outre-mer; il est à prévoir que les recettes des premières années d'exploitation s'écarteront dans un sens défavorable des estimations ci-dessus; ajoutons encore que pour les premiers temps de fonctionnement de la communication, c'est la première hypothèse qui doit plutôt être envisagée.

6° Il n'est plus question de l'installation d'un poste de T. S. F. spécial au Ministère des Colonies.

Les communications de ce Département seront échangées à l'intervention du poste intercontinental de l'Administration des télégraphes et des téléphones. A cet effet, un raccordement par télétype sera établi à peu de frais entre les bureaux du Ministère des Colonies et le central-radio de ladite Administration.

MINISTÈRE

DES

Chemins de fer, Marine,
Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique.

ANNEXE I.

18 octobre 1926.

—
SECRETARIAT GÉNÉRAL

—
N° 225 P.

D'ACCORD :

L'expérience montrera si le cadre prévu au budget, y compris le service des concédés, suffira pour assurer le contrôle tel qu'il est défini ci-dessous.

Le Ministre,

ANSELE.

(4-11-26.)

NOTE

pour Monsieur le Ministre.

Aux termes de l'article 3 de ses statuts, la Société nationale des Chemins de fer belges est tenue de se conformer aux dispositions du cahier des charges de 1866, en vigueur pour les concessions de chemins de fer en Belgique, en tant

qu'elles ne sont pas contraires à la loi du 23 juillet 1926 et aux statuts déterminés par l'arrêté royal du 7 août 1926.

J'ai pensé qu'il convenait de dégager au plus tôt les notions incluses dans le cahier des charges précité, qui ne contredit ou n'annihile aucun texte de la loi ou des statuts et qui paraissent susceptibles de constituer le fondement pratique des rapports à intervenir entre la Société concessionnaire d'une part et le Gouvernement, pouvoir contrôlant, d'autre part.

J'ai donc l'honneur de soumettre à Monsieur le Ministre la subdivision des matières où l'intervention du Département est prévue, de droit :

Travaux de premier établissement.

Le réseau des chemins de fer de l'Etat tel qu'il a été cédé à la Société nationale, doit d'abord, à mon avis, être considéré comme ayant été établi de façon conforme à toute stipulation légale, réglementaire ou conventionnelle.

Il paraît évident que la Société nationale ne peut être rendue responsable d'un état de choses créé par l'Etat et que celui-ci serait mal venu d'exercer sur les travaux, installations, etc., qu'il a lui-même approuvés, un contrôle tendant à vérifier si les dispositions du cahier des charges de 1866 sont respectées ou non.

Mais à l'occasion de travaux de premier établissement, neufs, c'est-à-dire conçus et exécutés par la Société nationale ou par exemple s'il s'agissait de concessions de nouvelles lignes que la Société est en droit de solliciter de par l'article 4 de ses statuts, alors l'intervention du Département serait nécessaire.

Les différents articles du cahier des charges de 1866 exposent dans le détail, quels doivent être notre surveillance ou notre contrôle, quels sont les droits réservés au Ministre, les formalités d'approbation ou d'improbation à remplir, etc.

Travaux d'entretien.

D'après l'article 8 de ses statuts, la Société nationale est tenue d'effectuer les réparations de tous genres, y compris les grosses réparations qui deviendraient nécessaires pendant la durée de sa jouissance.

N'y eut-il que cette disposition, le contrôle et l'intervention éventuelle du Gouvernement se justifierait déjà.

Mais l'article 25 du cahier des charges de 1866 contient une stipulation plus précise encore :

« Les concessionnaires, dit-on, seront tenus d'entretenir avec soin pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation telle qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes les dépenses quelconques, que le matériel d'exploitation. »

Quelle doit être, sur cette base, l'action du pouvoir contrôlant ?

On ne peut concevoir que les 5,000 kilomètres de chemins de fer appartenant à l'Etat soient visités de façon minutieuse par de nombreux fonctionnaires appartenant au service de contrôle de l'Etat.

Ce serait aller à l'encontre de la politique d'économies que les circonstances commandent impérieusement.

Le rôle dévolu au Département devra, à mon sens, s'exercer avec discrétion, par coups de sonde, selon les réclamations du public, de la presse ou des membres du Parlement, et j'ajouterai dans un esprit de bonne entente avec les dirigeants de la Société nationale.

Exploitation.

Le cahier des charges de 1866 donne au Gouvernement le pouvoir :

1° De se faire communiquer les règlements, tarifs, déterminant les conditions des transports ou les mesures de sécurité adoptées (art. 22);

2° D'exiger sur chaque ligne un minimum de convois par jour (art. 23);

3° De veiller à ce que le personnel d'exploitation soit en rapport avec les nécessités du trafic (art. 26);

4° De reconnaître l'état du matériel d'exploitation (art. 30);

5° De requérir l'expédition de convois extraordinaires, soit de jour, soit de nuit (art. 43);

6° D'autoriser la construction de raccordements (art. 48);

7° D'apporter des modifications aux tarifs (dans le sens de l'abaissement) et de prendre telle mesure d'intérêt général que les circonstances justifient, sans que les concessionnaires puissent réclamer une indemnité quelconque (art. 53).

Dans ce domaine également, j'envisage que l'action du Gouvernement sera modérée et conciliante.

L'Administration secondant M. le Ministre devra surtout prêter l'oreille aux réclamations du dehors et veiller à ce que la Société nationale, tout en poursuivant sa mission d'ordre industriel, ne méconnaisse jamais les intérêts de l'économie nationale.

Mesures de sécurité.

La loi du 23 juillet 1926 confie au Gouvernement le soin d'assurer, conformément aux dispositions légales en vigueur, la sécurité des chemins de fer.

Il faut entendre par là, selon la déclaration de M. Brusselmans, rapporteur à la Chambre, que le Gouvernement doit se préoccuper des appareils destinés à la sécurité de service.

M. François, rapporteur au Sénat, rappelle que le droit du Gouvernement d'assurer la sécurité des chemins de fer ne vise, d'après les commissions qui ont étudié le projet, « que l'emploi de matériaux, de matériel, etc., ne peuvent mettre en danger le public ou le personnel ».

Cette interprétation nous ramène au cahier des charges de 1866.

Il est facultatif au Département, dit ce document, de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir (art. 30).

Le Gouvernement fera aux règlements soumis à son approbation les changements et additions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité et de la régularité de l'exploitation (art. 22).

Notre pouvoir d'agir est donc clairement défini.

Mais, encore une fois, je pense qu'il ne saurait être question de faire surveiller de façon constante par des délégués du Gouvernement le réseau exploité par la Société nationale.

C'est surtout à l'occasion des accidents, c'est-à-dire des manquements, des accrocs constatés à la régularité du service, que le Département devra intervenir.

La préoccupation essentielle de ce dernier sera de trouver en germe les irrégularités, défauts, etc., susceptibles de se répercuter ou de s'étendre et de les dépister par une sage réglementation.

Mesures de police.

Le cahier des charges de 1866 prévoit que les lois et règlements de police en vigueur sur le chemin de fer de l'Etat sont applicables aux chemins de fer concédés (art. 24).

Il dispose également que les agents des concessionnaires chargés de remplir les fonctions de police judiciaire sont nommés par le Gouvernement (art. 27).

La loi du 23 juillet 1926 charge également le Gouvernement de régler la police sur le réseau de la Société nationale.

De par ces diverses dispositions, le Département devra se préoccuper d'une série de lois et arrêtés royaux actuellement en vigueur et publier une codification de ces instructions.

Le Département devra apprécier l'ensemble des recours en grâce introduits.

Si Monsieur le Ministre veut bien me marquer son accord quant à la compréhension des devoirs qui incombent au Département en ce qui concerne l'application du cahier des charges de 1866, je m'inspirerai de cette décision pour réorganiser les services du Secrétariat général et des concédés dans l'esprit de l'arrêté royal du 28 août 1926 et en tenant compte des préoccupations qui dérivent directement de la loi du 23 juillet 1926.

Le Secrétaire général,
(S.) COLENS.

ROYAUME DE BELGIQUE
—
MINISTÈRE
DES
**Chemins de fer, Marine,
Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique.**

—
SECRETARIAT GÉNÉRAL

—
N° 7571 C.

Note pour Monsieur le Ministre.

Monsieur le Ministre ayant marqué son accord sur ma note 225P, du 18 octobre dernier (annexe I), relative aux devoirs nous incombant ensuite du cahier des charges de 1866, j'ai l'honneur de lui soumettre mes propositions d'organisation fusionnée du Secrétariat et du service des concédés dans l'esprit de l'arrêté royal du 28 août 1926.

En vue de réaliser une organisation économique maximum, ces propositions sont basées sur le double principe que chaque bureau doit avoir une tâche complète, nonobstant le remise de certains devoirs à la Société nationale des chemins de fer belges, et que chacun d'eux suivant sa spécialisation actuelle, doit assumer des distributions de même nature, qu'elles intéressent les administrations du Département, la Société nationale des Chemins de fer belges, les sociétés concessionnaires de chemins

de fer ou la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

La Société nationale des Chemins de fer belges, assurant elle-même les travaux faits autrefois pour l'Administration des chemins de fer et reprenant le personnel qui y était affecté, les services de recrutement, des affaires générales, des pensions civiles et des traductions sont réduits d'environ 50 p. c. et la besogne des bureaux de personnel sera diminuée dans une légère mesure.

En conséquence, je propose de réunir les bureaux 1A (recrutement) et 1B (affaires générales), de placer le bureau de traductions restant sous l'autorité administrative de M. Herssens, d'équilibrer quelque peu le travail des deux bureaux de pensions en remettant au 4^e bureau A la gestion des caisses des compagnies qui relèvent actuellement du 4^e bureau B, et de ramener à trois les quatre bureaux prévus pour le personnel dans la réorganisation de juin dernier.

Le service de la comptabilité et les deux bureaux des concédés qui auront à supporter la plus grosse part des contrôles prévus par la loi du 23 juillet 1926 et par le cahier des charges de 1866 en ce qui concerne la Société nationale des Chemins de fer belges devront, pour y faire face, recevoir un rapport du personnel, venu du Secrétariat ou de la Société nationale, et être subdivisés par nature d'attributions.

Dans cet ordre d'idées, je propose : 1^o de créer sous les ordres de M. Vincent, à côté du bureau actuel de la comptabilité — qui s'occuperait des marchés de la Société nationale des Chemins de fer belges comme de ceux des autres administrations — un bureau s'occupant de toutes les questions financières, budget, bilan et compte profits et pertes de la Société nationale des Chemins de fer belges, augmentation de capitaux pour les lignes vicinales, etc.; 2^o de constituer, sous l'autorité de M. Amoré, un bureau traitant les questions de tarifs de toutes les administrations, des

lignes concédées et des vicinaux et de compléter les attributions actuelles du premier bureau des concédés par le contrôle de l'exploitation de la Société nationale des Chemins de fer belges (trains et utilisation du matériel).

Le service administratif d'inspection serait complété en vue de la surveillance de la Société nationale des Chemins de fer belges, mais, en attendant qu'on soit fixé sur l'utilité d'attacher un ou plusieurs contrôleurs, inspecteurs à chaque bureau, les fonctionnaires faisant partie de ce service, seraient utilisés indifféremment suivant les besoins des divers bureaux.

Les services techniques reprendraient les attributions des adjoints des Voies et Travaux en ce qui concerne la surveillance des lignes concédées et des vicinaux (c'est en partie dans ce but que des techniciens sont prévus au budget) et assurerait la même mission à l'égard de la Société nationale des Chemins de fer belges. Un bureau administratif lui serait adjoint, comme actuellement.

Ces divers bureaux, dont les attributions détaillées sont reprises à l'annexe, seraient répartis en deux directions générales, la première dirigée par M. Van Brabandt et groupant les services qui

s'occupent principalement des affaires générales, du personnel et des pensions, la second, sous l'autorité de M. Castiau, réunissant ceux qui traiteront surtout les questions d'exploitation et de surveillance tarifaire et technique.

Conformément à la pratique actuelle, je compte m'occuper directement, en vue d'accélérer la marche des affaires, des services de comptabilité.

Le cadre pourrait, sans doute, être mis définitivement au point, si, comme il en est question, la Société nationale des Télégraphes et des Téléphones était créée. Le projet d'organisation ci-joint est, en effet, présenté de manière à permettre aux services constitués de reprendre automatiquement, moyennant l'adjonction du personnel indispensable, les contrôles administratifs à prévoir et un service technique de surveillance des installations électriques (télégraphes, téléphones, permissions de voirie, etc.), assuré éventuellement par le personnel de l'électricité qui resterait attaché à l'Etat.

Le Secrétaire général,
(S.) COLENS.