

## SÉANCE DU 2 MAI 1898.

## ANALYSE DES PÉTITIONS ADRESSÉES A LA CHAMBRE.

Des cultivateurs de Bonheyden sollicitent l'intervention de la Chambre pour que les gardes champêtres ne soient plus autorisés à recruter des volontaires à prime.

— Renvoi à la commission des pétitions.

Des habitants de Lombartzyde et de Westende exposent que, par suite de l'effondrement de l'écluette de l'huîtrière Saint-Georges qui communique avec le chenal du port de Nieuport, leurs terres pourraient à chaque marée, être inondées par l'eau de mer; ils sollicitent l'intervention de la Chambre pour obtenir l'exécution des travaux indispensables en vue de mettre fin à cet état de choses.

— Même renvoi.

Des cultivateurs de Maldegem prient la Chambre d'abroger l'article 2 de la loi du 9 août 1897 établissant un droit d'entrée de 1 franc par 1,000 kilogrammes sur les betteraves venant de l'étranger.

Même pétition de cultivateurs d'Adegem, Meefendré, Nevele, Saffelaere et Westcappelle.

— Dépôt sur le bureau pendant la discussion sur la prise en considération de la proposition de loi relative à cet objet.

## PRÉSIDENCE DE M. BEERNAERT, PRÉSIDENT.

**SOMMAIRE.** — Communication. — Tirage au sort et composition des sections (mois de mai courant). — Discussion générale du budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes pour l'exercice 1898. — Dépôt, par M. Ronse, du rapport de la section centrale sur le budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1898. — Reprise de la discussion générale du budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes pour l'exercice 1898. — Dépôt, par M. Ullens, du rapport de la section centrale : 1° sur la proposition de loi portant une disposition additionnelle à l'article 82 de la loi du 21 avril 1810 sur les mines, minières et carrières; 2° sur le projet de loi concernant la police et la surveillance des carrières. — Reprise de la discussion générale du budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes pour l'exercice 1898. — Dépôt, par M. Snoy, du rapport de la commission sur le projet de loi portant exemption de tout droit d'accise pour la fabrication des vinaigres de pommes, de poires ou de miel indigène.

La séance est ouverte à 1 heure 13 minutes.

**M. le président.** — Je prie MM. Lefebvre et Renkin de bien vouloir prendre place au bureau en qualité de secrétaires.

**MM. Lefebvre et Renkin**, secrétaires d'âge, prennent place au bureau.

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

## COMMUNICATION.

M. de Montpellier, empêché, prie la Chambre d'excuser son absence à la séance de ce jour.

— Pris pour information.

## TIRAGE AU SORT ET COMPOSITION DES SECTIONS.

Il est procédé au tirage au sort des sections pour le mois de mai courant. Ces sections sont composées de la manière suivante :

**1<sup>re</sup> section.** — MM. Ancion, Brabant, Colaert, Daens, De Bontridder, De Cocq, Defnel, de Jonghe d'Ardoye, de Rouillé, Dierckx, Fichet, Fris, Gillard, Helleputte, Hubert, Huyslouwer, Indekeu, Lefebvre, Mesens, Nerinx, Pitsaer, Raepsaet, Van den Broeck, van der Bruggen, van Limburg-Stirum et Van Reeth.

**2<sup>e</sup> section.** — MM. Beekman, Beernaert, Cavrot, Dauvister, de Fave-reau, A. De Fuisseaux, de Hemptinne, De Jaer, Delvaux, de Ramaix, De Sadeleer, de Theux de Meylandt, de Trooz, Fagnart, Hamman, Lambillotte, Nyssens, Schollaert, Smeets, Somzé, t'Kint de Roodenbeke, Ullens, Van Cauwenbergh, Vandenpeereboom, Van der Heyde et Van Hoorde.

**3<sup>e</sup> section.** — MM. Bailly, Cambier, de Broqueville, L. De Fuisseaux, De Guchenaere, Demblon, de Merode Westerloo, de Montpellier, Denis, Duquesne, Hambursin, Hecq, Heuvelmans, Hoyois, Koch, Maenhaut, Malempré, Mousset, Reynaert, Rosseeuw, Schinler, Snoy, Stouffs, Thienpont et Van Naemen.

**4<sup>e</sup> section.** — MM. Anseele, Bertrand, Biart, Brouwier, de Borchgrave, De Bruyn, De Clercq, De Malander, De Winter, Vincent Dierckx, Eeman, Gilliaux, Hemeleers, Heuse, Heynen, Janssens, Léonard, Liebaert, Maroille, Raemdonck, Renkin, Van Merris, A. Visart de Bocarmé, L. Visart de Bocarmé et Woeste.

**5<sup>e</sup> section.** — MM. Bodart, Brenez, Carton de Wiart, Cartuyvels, de Corswarem, De Lalieux, Delbeke, Desmazières, de Smet de Naeyer, De Vriendt, Fléchet, Gierkens, Iweins d'Eeckhoutte, Lorand, Mincé du Fontbaré, Moyart, Roger, Tack, Vanden Bemden, Van Der Linden, Vander-velde, Verwilghen, Warnant, Warocqué et Wettinck.

**6<sup>e</sup> section.** — MM. Bastien, Begerem, Berloz, Bilaut, Caeluwaert, Colfs, Coremans, De Lantsheere, De Neeff, Destrée, d'Urseil, Furnémont, Jeanne, Ligy, Magnette, Mansaert, Mouton, Niezette, Paquay, Ronse, Spillebout, Theodor, Tibbaut, Van Cleemputte et Vanden Steen.

## DISCUSSION GÉNÉRALE DU BUDGET DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES POUR L'EXERCICE 1898.

**M. le président.** — Notre ordre du jour appelle, en premier lieu, la discussion du budget des chemins de fer, postes et télégraphes.

Messieurs, il y a dix-sept orateurs inscrits dans la discussion du budget dont nous allons aborder l'examen. Vu le peu de temps dont la Chambre dispose encore, elle estimera sans doute qu'il convient de limiter la durée des discours. Je propose à la Chambre de fixer cette durée à vingt minutes.

Est-on d'accord pour fixer la durée des discours à vingt minutes? (*Adhésion.*) Il en sera donc ainsi.

La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Renkin.

**M. Renkin.** — Messieurs, le temps trop court dont la Chambre dispose pour discuter le budget des chemins de fer m'obligera à limiter mes observations. Je me bornerai, quant à moi, à examiner d'une manière succincte la situation du personnel de la marine de l'Etat, me réservant de discuter d'autres questions lors du prochain budget.

Il vient de paraître sur la marine de l'Etat une brochure très intéressante. Elle est l'œuvre de plusieurs officiers de notre marine. Elle me paraît révéler une situation vraiment grave au point de vue du personnel.

L'étude à laquelle je me suis livré m'a convaincu que la situation actuelle du personnel de la marine est intolérable et qu'il suffirait de la signaler à l'attention de M. le ministre pour obtenir de prompts modifications.

Je suis loin de méconnaître le magnifique développement qu'a pris la ligne d'Ostende-Douvres. Elle est à la tête des lignes qui assurent de rapides communications entre le continent et l'Angleterre. Ce résultat est certainement dû à l'initiative, à l'énergie et à la persistance de l'honorable ministre des chemins de fer. Cette ligne s'est améliorée dans des proportions considérables et, à tous les points de vue, le nombre des voyages, le tonnage des navires, leur vitesse, qui est vraiment exceptionnelle, le luxe des installations, le nombre des bateaux, le chiffre des voyageurs et des colis transportés, tout a progressé. Sous tous ces rapports, la réputation de la ligne Ostende-Douvres a singulièrement grandi. Mais, s'il faut en être reconnaissant à l'honorable ministre, il faut reconnaître que le travail, la valeur et le zèle du personnel y sont pour quelque chose aussi. C'est pourquoi je constate avec regret que tout s'est amélioré dans ce service, excepté la situation du personnel.

Remarquez-le, messieurs, je n'adresse pas de reproches à l'honorable M. Vandenpeereboom : je me plais à reconnaître, au contraire, — et le personnel est unanime à ce sujet, — qu'il a fait beaucoup plus que tous ses prédécesseurs pour améliorer la position de ses subordonnés de la marine active : il leur a assuré un jour de repos par quinzaine; il leur a donné à tous le temps nécessaire pour accomplir leurs devoirs religieux; il a modifié le barème des punitions, qui, sans rien perdre de leur gravité, pèsent moins lourdement sur le personnel : c'est ainsi que les retenues de quinze jours et de trente jours de solde ont été remplacées par une peine

infiniment moindre, qui, sans atteindre le coupable dans ses moyens d'existence, entraîne, au point de vue de l'avancement, les mêmes conséquences que jadis.

L'honorable ministre a amélioré considérablement la situation du petit personnel de la marine : contremaitres, maîtres d'équipage, etc. Et surtout il est très abordable aux petits et toujours accessible à ceux qui veulent lui exposer de justes griefs. Toutes ces améliorations m'ont persuadé que, si l'honorable ministre était au courant de la situation réelle du corps des officiers de la marine, il saurait faire cesser un état de choses désastreux.

Je me bornerai à quelques rapides observations à propos des cadres, du surmenage qui accable le personnel, de sa situation au point de vue des appointements et de l'avancement et, enfin, de la collation des emplois qui dépendent de la marine.

En ce qui concerne les cadres, la marine de l'Etat comptait, au 30 mai 1886, 10 commandants, 6 premiers lieutenants et 9 seconds lieutenants, c'est-à-dire 25 officiers pour 8 paquebots, 1 aviso et une école de mousse.

En 1888, d'après le règlement organique, nous devrions avoir 10 commandants, 10 premiers lieutenants et 15 seconds lieutenants pour 9 paquebots, 1 aviso et 1 bateau-école.

Or, l'état réel des cadres ne correspond pas aux prescriptions du règlement organique.

Nous avons actuellement 7 commandants, 2 premiers lieutenants et 25 seconds lieutenants. Il y a 1 lieutenant et 2 seconds lieutenants qui remplissent les fonctions de commandant et 12 seconds lieutenants qui remplissent les fonctions de premier lieutenant.

Tout cela dure depuis de longues années, et, sous prétexte que les intérimaires sont d'un grade inférieur, ils ne touchent pas les appointements attachés aux fonctions qu'ils remplissent effectivement.

Je me demande comment l'administration peut concilier cet état de choses avec le texte de l'article 70 du règlement organique, qui s'exprime comme suit :

« Lorsqu'un agent est désigné pour remplir les fonctions d'un grade supérieur, il lui est alloué, à titre de supplément, la différence entre son traitement et celui affecté au grade dont il remplit l'intérim, si les émoluments attachés à l'emploi vacant sont restés disponibles et pour autant que cette différence n'excède pas 500 francs par an. Au delà de ce chiffre, il n'est alloué en plus que la moitié de l'excédent. »

Est-ce l'intérêt du service qui exige qu'on ne fasse pas avancer les officiers dès que les places deviennent vacantes ?

Est-ce que réglementairement les promotions ne doivent pas être accordées dans la mesure des vacances d'emploi ?

Admettrions-nous de pareils errements en matière judiciaire et que le ministre laissât indéfiniment vacantes des places de conseillers, d'avocats généraux, de juges ou de substituts, quitte à laisser retomber le poids d'un travail non rétribué sur les autres titulaires ou sur des suppléants ?

Est-ce ainsi que l'on agit pour les cadres de l'administration centrale de la marine ?

Le règlement organique exige qu'il y ait 10 commandants, 10 premiers lieutenants, 15 seconds lieutenants. Pourquoi ne nomme-t-on pas à toutes ces places ? Qu'on change le règlement s'il est mauvais, mais qu'on l'applique si on ne le change pas !

La pratique actuelle n'est pas tolérable, elle constitue un abus. Elle consiste à grossir les bénéfices de l'Etat au détriment de fonctionnaires méritants dont le travail et l'énergie assurent en grande partie la prospérité de notre ligne maritime.

Le personnel est d'ailleurs insuffisant. Nous avons 53 officiers. Mais de ce chiffre il faut déduire les 4 officiers qui sont à bord du croiseur *Ville d'Anvers*, les 3 officiers attachés à l'école des mousses, et les officiers en mission. Restent 24 officiers pour 9 paquebots. Or, il faut 5 officiers par paquebot. Il en manque donc au moins 3, et il suit de là que plusieurs navires — les rapports de traversée le prouvent — ont exécuté des voyages avec 1 seul lieutenant quand il en faudrait absolument 2. J'indique, en passant, que l'équipage se compose de 12 hommes et 5 mousses, alors qu'il faudrait avoir 15 matelots à bord. Je n'insiste pas sur ces points, qui ont cependant leur sérieuse gravité, surtout pendant la période de mauvais temps. La Chambre comprendra ma réserve. Je dois me borner actuellement à signaler ces points à l'attention de l'honorable ministre.

L'insuffisance du personnel amène tout naturellement le surmenage des hommes. Les journaux en ont souvent parlé. Chaque fois le ministre — et ceci est à son honneur — a donné des ordres pour qu'un repos suffisant fût assuré aux hommes. Quinze jours après, les abus recommencent à son insu !

La presse s'est occupée longuement du surmenage auquel l'équipage de la *Marie-Henriette* fut soumis au cours de janvier 1898.

Un journal a signalé que « dans la nuit du 27 au 28 janvier, la *Marie-Henriette* est rentrée de Douvres ; l'équipage tout entier avait été sur pied pendant dix-huit heures et n'a eu que cinq heures pour se reposer ; le 28, l'état-major se trouvait de nouveau à bord à 9 h. 45 m. et y est resté jusqu'à midi ; l'après-midi, au lieu de prendre un peu de repos, les offi-

ciers ont dû venir à bord et déhaler leur bateau vers 4 heures et demie du soir. Le même soir, à 11 heures, le bateau est reparti pour Douvres ; officiers et équipage ont été sur pied jusqu'à 5 heures du matin. Un repos de cinq heures leur a été accordé, puis ils ont repris leur service jusqu'à 6 heures du soir, le 29, c'est-à-dire, en résumé, que, pour trois jours et deux nuits de travail, le personnel de la *Marie-Henriette* a eu dix heures de repos. »

Tel est le fait signalé par *le Soir*.

L'article n'est pas tout à fait exact.

En réalité, le personnel a eu, pendant ces trois jours, quinze heures de liberté. Mais il ne faut pas confondre heures de liberté avec heures de repos. On ne peut compter dans la période de repos une heure ou deux de liberté pendant lesquelles il n'est pas possible de goûter le moindre repos sérieux.

La vérité, c'est que, du 27 au 28, l'équipage de ce paquebot n'a eu que trois heures et demie de repos, de 2 heures et demie à 6 heures du matin, et les officiers cinq heures et demie, de 2 heures et demie à 8 heures du matin. Le 28, dans l'après-midi, les officiers ont dû venir à bord pour une manœuvre ; à 11 heures du soir, le bateau partait et le travail s'est terminé à 6 heures du matin à Ostende. Au cours de ces trois journées, le personnel n'a eu que quinze heures de liberté.

L'administration a dû fournir un rapport sur ces faits, qui avaient attiré l'attention de l'honorable ministre.

L'administration a établi que la moyenne du temps de repos avait été suffisante en ajoutant au total des heures libres la journée du 30 janvier tout entière. On força, paraît-il, les officiers à signer ce rapport.

Je crois que, si l'honorable ministre nommait une commission spéciale pour vérifier ces faits, il se convaincra que les griefs du personnel sont fondés. Il verrait que chaque officier, qui, en moyenne, devrait fournir 100 voyages par an, en fait de 200 à 250.

Pourquoi ? Parce qu'il y a pénurie d'officiers. Pour 9 paquebots, nous n'avons que 24 officiers, dont 2 en repos chaque jour, alors qu'il en faudrait au moins 27 et un état-major de réserve.

Pourquoi ? Parce qu'il y a trop peu de navires en ligne.

D'Ostende à Douvres, la distance est de 63 milles marins. Pour desservir cette ligne, nous avons 9 paquebots. De Calais à Douvres, la distance n'est que de 21 milles marins ; or, la société qui exploite cette ligne possède 10 navires. Elles en possède 10 parce qu'elle considère sans doute que la régularité du service l'exige.

Si on voulait consulter les ordres de service, on verrait que, très souvent, le commandant déclare qu'il est forcé de retarder les congés réglementaires parce qu'il manque des officiers. Sans doute, les jours de repos sont, en général, accordés, mais que l'on examine la chose de près et j'y convie l'honorable ministre. Il constatera que, très souvent, on recule ou on avance les jours de repos afin de les faire coïncider avec les jours que les officiers passeront à terre, même s'il n'y avait pas de règlement établissant le repos bimensuel.

Je signale un autre fait positif.

Au mois de mars 1898, le mécanicien du *Prince-Albert* n'a pas eu de repos pendant vingt-huit jours, quoiqu'il fût indisposé ; il paraît même que cet homme est tombé gravement malade à la suite de cet excès de travail.

Je borne là mes observations sur ce point : je connais trop la sollicitude de l'honorable ministre à l'égard des travailleurs pour croire qu'il faille insister davantage pour obtenir de sa part un examen bienveillant.

J'en viens aux traitements.

Nous avons donc une ligne de paquebots vraiment remarquable à tous les points de vue, mais les traitements des officiers sont inférieurs à ceux que touchent les états-majors similaires qui ne font pas partie d'une marine de l'Etat et ne sont pas obérés — c'est le mot — par les frais des brillants uniformes qu'ils sont obligés de porter.

Le commandant, d'après le règlement organique, qui date de cinquante-deux ans, c'est-à-dire de la fondation du service, touche de 4,500 francs à 5,000 francs ; le commandant de 2<sup>e</sup> classe, 4,000 francs ; le premier lieutenant, 3,500 francs, et le second lieutenant, 3,000 francs ; ces traitements n'ont pas été modifiés depuis cinquante-deux ans.

C'est déjà excessif, quand on songe à l'augmentation, depuis cette époque, du coût de la vie, surtout dans une ville de luxe comme Ostende.

Il y a douze ans, un arrêté royal, en date du 30 juin 1886, a institué pour les lieutenants un minimum, de sorte qu'au lieu d'obtenir d'emblée 3,000 francs à leur entrée au service, ils débutent aujourd'hui par un traitement initial de 2,000 francs et passent ensuite au traitement de 2,500 francs, après plusieurs années de service.

Pourquoi cette diminution de traitement absolument irrationnelle ? Parce qu'en 1886 la marine marchande belge était dans une situation précaire. Beaucoup d'officiers, ne trouvant pas ailleurs d'emploi convenable, désiraient entrer à la marine de l'Etat, et l'Etat en a profité pour réduire à 2,000 francs le traitement initial des lieutenants, qui, jusque-là, avait été de 3,000 francs.

Aujourd'hui, les seconds lieutenants demeurent très longtemps à ce traitement, qui, pendant quarante ans, avait paru insuffisant.

Actuellement, il y a des seconds lieutenants qui remplissent les fonctions de premier lieutenant — dont le traitement est de 5,500 francs — et qui touchent 2,500 francs par an, et l'on a des lieutenants qui remplissent les fonctions de commandants — dont le traitement minimum est de 4,000 francs — et qui ne touchent que 3,000 francs. Il est impossible que l'Etat augmente ses bénéfices en rognant ainsi sur le salaire de son personnel ! Cette situation s'est encore aggravée depuis 1892, parce que, depuis cette date, l'administration a imposé de nouvelles charges aux officiers de marine.

Avant 1892, nos officiers de marine n'avaient pas d'uniforme. Ils portaient seulement comme signe distinctif un képi plus ou moins galonné. En 1892, on leur a imposé le port d'un uniforme dont le prix, pour les diverses tenues de rigueur, s'élève, d'après la brochure à laquelle j'ai fait allusion, au total de 1,145 francs, plus l'usure et les réparations, estimées à 250 francs par an ! C'est une dépense considérable, pour laquelle on n'a alloué aucune espèce d'indemnité à ces fonctionnaires. Ces hommes sont donc obligés de vivre avec un traitement plutôt maigre et de faire face, en outre, à de lourdes dépenses d'équipement et aux dépenses de luxe qui, dans une ville comme Ostende, s'imposent à eux. Nos mœurs imposent, en effet, à quiconque porte l'uniforme l'obligation de tenir un certain rang, de ne pas reculer devant l'apparat. Le prestige de l'armée ou de la marine, tel qu'on le comprend encore, exige cela.

Les conséquences de pareils errements ne sont pas difficiles à deviner. Les fonctionnaires sont exposés à s'endetter. Ce point est délicat, je n'y insiste pas ; mais, si le ministre le désire, je suis en mesure de le renseigner sur une situation, que l'Etat a intérêt à modifier.

Quand une ligne de navigation prend les développements et l'importance de la ligne d'Ostende à Douvres, il est juste qu'elle rémunère son personnel et il n'est pas possible que les brillants uniformes de la marine et les splendeurs de nos paquebots cachent la gêne de nos agents.

Un mot des frais de déplacement et de table des officiers.

D'après le règlement organique, ils ont droit à 10 francs par déplacement. Or, on ne leur en paye que 5, sous le fallacieux prétexte qu'ils peuvent loger à bord. Le temps me fait défaut pour parler des installations à bord, mais il ne se conçoit pas que l'administration ne donne que 5 francs d'indemnité, au lieu des 10 francs que le règlement organique alloue.

Quant à l'indemnité de nourriture accordée par voyage à chaque officier, elle nous révèle des détails vraiment singuliers.

Le commandant touche 5 francs et le lieutenant 4 francs par voyage pour leurs frais de table, mais ils sont obligés de manger à la carte au restaurant de 1<sup>re</sup> classe. Un officier ne peut pas apporter sa nourriture à bord. Il est clair que, dans de telles conditions, l'indemnité de nourriture est insuffisante et que l'Etat, qui impose aux officiers des dépenses qu'ils ne demandent pas à faire, devrait les mettre en mesure de les payer.

Pour ce qui est de l'avancement, je vous ai signalé tout à l'heure que, actuellement, beaucoup de fonctions sont vacantes et que les places sont remplies par des intérimaires. Il semblerait logique de nommer des titulaires nouveaux. Tout ce personnel d'élite est privé de son avancement normal. L'avancement est presque complètement arrêté. Quand un commandant meurt, on le remplace par un premier lieutenant, mais on conserve au remplaçant son titre et son traitement anciens : cela est irrégulier et injuste.

Pour finir, j'ajouterai une observation sur la collation de certains emplois qui se rapportent directement à la navigation, tels que les emplois de chef de dépôt, de contrôleur du matériel, de commissaire maritime. Presque tous ces emplois sont confiés à des commis ou à d'anciens sous-officiers. Ainsi, sur 9 commissaires maritimes, 2 seulement sont d'anciens officiers de marine. Ne serait-il pas plus logique de donner ces places à d'anciens officiers de marine qui ont des aptitudes techniques, qui connaissent la marine et les questions qui s'y rapportent ?

Je borne là mes observations et je conclus.

Il faudrait, avant tout, éviter le surmenage des équipages. Dans ce but, après chaque voyage, les hommes qui l'ont accompli devraient avoir une nuit complète de repos. C'est le moins que l'on puisse leur accorder et, si l'état actuel des choses rendait cette mesure impraticable, la réalité du surmenage serait clairement établie.

Il faudrait également que nous eussions au moins un équipage et un état-major de réserve, afin de ne pas être forcé, quand le personnel manque, de constituer un état-major en prenant des officiers sur différents navires et en leur confiant la direction d'un navire qu'ils ne connaissent que très imparfaitement.

J'ai remarqué aussi qu'en vertu du règlement du 18 juin 1895, les commandants sont astreints à venir à bord à une heure fixée d'avance par ce règlement. Quelle bizarrerie ! De telles dispositions n'existent nulle part ; il est clair, en effet, que seul, le capitaine sait quand le navire est rentré, et dans quelles conditions, par conséquent, il peut utilement fixer les heures d'arrivée du personnel. Dans notre marine, on a voulu réglementer jusqu'aux derniers détails et l'on a créé ainsi une situation qui est inutilement pénible pour les officiers. Il suffirait qu'un seul officier fût astreint à venir à bord à heure fixe, quitte au capitaine à déterminer l'heure à laquelle les autres devront se trouver à leur poste. Cette simple mesure allégerait beaucoup le travail.

Quant aux cadres, j'insiste pour que M. le ministre veuille prendre des mesures afin de combler les vides, de compléter les états-majors et de faire tout au moins observer, quant aux intérêts, les prescriptions formelles de l'article 70 du règlement, d'après lequel celui qui remplit une fonction par intérim doit en toucher l'émolument si celui-ci est disponible.

Enfin, quant aux traitements, il me paraîtrait juste de ramener le minimum de traitement des lieutenants à 5,000 francs. C'était le minimum fixé sous le régime ancien et c'est seulement depuis 1886 que le minimum du traitement des seconds lieutenants a été abaissé à 2,000 francs. Est-il admissible que, au moment même où la ligne prospère, où la ville d'attache des officiers devient une ville de luxe, où le coût de la vie augmente, on ait songé à réduire les traitements des officiers de marine ?

Messieurs, j'ai fini.

Je le répète encore une fois, dans ce discours je n'ai pas songé à incriminer l'honorable ministre ; je tiens à redire qu'il a fait beaucoup pour le service dont je me suis occupé ; mais l'équité exige qu'il fasse encore davantage, car il reste beaucoup d'utiles réformes à réaliser tant au point de vue du service qu'au point de vue des traitements et de l'avancement du personnel. Les demandes formulées par ce personnel d'élite me paraissent justes et modérées : c'est pourquoi je suis convaincu que l'honorable ministre voudra y faire droit à courte échéance.

**M. Hubert.** — Messieurs, plus pour le budget des chemins de fer que pour tout autre, il me semble que la hâte avec laquelle nous sommes obligés de le discuter est hautement regrettable. Cela est d'autant plus fâcheux que, depuis deux ou trois ans, je pense, ce budget est toujours arrivé en discussion à la fin de la session et n'a pu être examiné d'une façon approfondie. Il est cependant, de loin, le budget le plus important. Les recettes du budget des chemins de fer constituent plus de 40 p. c. presque la moitié de la recette totale du budget des voies et moyens. Malgré toute la confiance que j'ai dans la sagesse et dans la prudence de l'honorable M. Vandepereboom, ce n'est pas sans une certaine appréhension que je songe que l'équilibre de notre budget général repose sur une évaluation des recettes du chemin de fer qui va sans cesse grandissant. Je me hâte de dire que les évaluations de M. le ministre ont toujours été atteintes, et même dépassées, et que ce budget a toujours été la vache à lait du gouvernement. Le trafic n'a jamais été plus considérable qu'il l'est en ce moment, mais il faut cependant convenir que c'est justement quand on est dans la prospérité qu'il est prudent de songer aux années mauvaises et que toujours les vaches maigres suivent les vaches grasses ! Si le trafic du chemin de fer venait à diminuer, chacun sait que le coefficient d'exploitation serait loin de diminuer dans la même mesure. S'il diminuait seulement de 10 p. c., cela entraînerait une perte de 15 millions et je me demande ce que deviendrait le budget des voies et moyens qui nous est présenté, pour l'année prochaine, avec un boni de 700,000 francs seulement ?

Je répète que j'ai la plus grande confiance dans l'honorable ministre des chemins de fer, mais j'émetts néanmoins le vœu que, l'année prochaine, ce budget arrive en ordre utile pour subir une discussion approfondie. Je suis convaincu que M. le ministre des chemins de fer sera le premier protagoniste de mon idée et qu'il tiendra à honneur de prouver à la Chambre et au pays que sa gestion est irréprochable, qu'il a prévu les jours mauvais et que nous pouvons être rassurés sur l'équilibre de nos budgets futurs. Cela dit, je passe à des considérations spéciales qui intéressent mon arrondissement.

L'arrêté de reprise du Grand-Central doit avoir paru au *Moniteur*, et s'il n'a pas encore paru, il va paraître probablement sous peu.

L'honorable ministre des chemins de fer, avec la sagesse et la prudence qui le caractérisent, est décidé à laisser toutes choses en état et à n'apporter des améliorations importantes aux lignes qu'il a reprises qu'après qu'il se sera rendu compte par lui-même de la nécessité de ces améliorations et des conditions dans lesquelles elles pourront être faites. Cette conduite est très sage et très prudente et ne peut être qu'approuvée.

Il y a cependant certaines situations intolérables, et je vais vous en citer une qui vous démontrera qu'il faut y apporter un prompt remède.

Nous pouvons aller de Charleroi à Paris, passer dix heures dans cette ville, et en revenir le même jour.

Pour aller de Charleroi à Charleville, ville frontière, distante d'un peu plus de 100 kilomètres seulement, nous avons à notre disposition deux lignes et il est impossible d'aller et revenir le même jour : ces lignes sont l'Est belge et l'Entre-Sambre-et-Meuse, « exploitées », on peut le dire, par le Grand-Central belge, et, sur une partie de leur parcours, nous en sommes encore au régime antédiluvien de trois trains par jour ! Il n'y a qu'un train le matin, un à midi et un troisième le soir. Or, nous avons les plus grandes relations avec cette ville frontière. Les trains marchent encore dans d'assez bonnes conditions de Charleroi à Mariembourg et surtout jusqu'à Walcourt, mais à partir de Mariembourg, nous n'avons plus que trois trains à notre disposition. Il en est de même de Villers-le-Gambon à Givet.

C'est une situation qui ne peut perdurer :

Je sais que M. le ministre va répondre qu'il est très délicat de toucher à l'horaire des trains ; que la reprise des lignes n'aura lieu que le 1<sup>er</sup> juillet, et que son administration doit d'abord étudier la question.

Certes, cette objection est sérieuse, mais je vais lui donner le moyen de tourner la difficulté.

L'administration du Grand-Central connaît la situation et elle n'a plus intérêt à faire des économies. Autorisez-la donc à établir quatre trains au lieu de trois, et immédiatement elle trouvera un horaire avantageux. Dites-lui, monsieur le ministre, que vous ne vous opposez pas à cette modification, et vous verrez qu'elle s'empressera de vous donner satisfaction.

Quand votre administration aura pu se rendre compte de la situation, vous pourrez alors compléter le service des trains en connaissance de cause; si satisfaction ne nous est pas donnée, nous allons encore perdre une année, car nos relations avec la frontière ont surtout lieu pendant l'été à cause du grand commerce de bois que la Belgique fait avec les Ardennes françaises.

J'aborde un second point : la situation du personnel du Grand-Central. Des gens mal intentionnés, des malveillants ont encore répandu l'inquiétude chez tous ces pauvres gens. M. le ministre nous avait dit : Lors de la discussion de la reprise du Grand-Central, je créerais un cadre spécial, je verserai tout le personnel dans ce cadre spécial et sa situation sera améliorée; à aucun point de vue, aucun n'aura à élever la moindre plainte! C'était parfait, mais il faut passer à l'exécution.

Je crois que les ingénieurs sont satisfaits et le petit personnel, — piocheurs, facteurs, gardes, — l'est également; leur situation sera manifestement meilleure, mais les commis sont dans la désolation : il n'y a pas, au Grand-Central, de commis auxiliaires : tous sont commis et peuvent arriver aux grades les plus élevés. Ils sont persuadés que M. le ministre veut les assimiler simplement aux commis auxiliaires de l'Etat sans leur laisser les chances d'avenir qu'ils ont maintenant. Je dis donc à M. le ministre : Il suffirait d'un mot de vous pour les rassurer ! Il y a ici deux intérêts à sauvegarder : il est évident qu'il faut laisser aux employés du Grand-Central les chances d'avenir qu'ils avaient, mais il ne faut pas permettre qu'ils nuisent à l'avancement des commis auxiliaires de l'Etat. Il me paraît que le Grand-Central n'ayant que 255 commis, ce chiffre est inférieur, par rapport à l'étendue des lignes du Grand-Central, à celui des 5,000 commis auxiliaires de l'Etat par rapport aux lignes actuelles de l'Etat. M. le ministre pourrait donc admettre tous les commis du Grand-Central comme commis de l'Etat sous la réserve que ceux qui sont jeunes encore passeraient un examen, — l'examen que les commis auxiliaires doivent passer à l'Etat, — et que ceux qui sont vieux auraient simplement à subir un examen pratique. Aucun intérêt ne serait lésé et vous n'auriez comme commis que les agents capables.

**M. Vandennepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Vous ne feriez pas cela si vous aviez à diriger l'administration !

**M. Hubert**. — Mais, si vous les laissez dans le cadre spécial, il faut qu'ils soient certains d'avoir les chances d'avenir qu'ils auraient eues si le Grand-Central n'avait pas été repris, car de commis ils pouvaient passer commis-chef, chef de bureau, chef de station de toute classe et pouvaient même aller jusqu'au grade de directeur : nous avons trois directeurs, MM. Spruyt, Leclercq et Piérard, qui sont d'anciens commis.

Dites à ces gens-là que, pour ceux qui resteront dans le cadre spécial, vous prenez l'engagement de ne rien faire contre leurs chances d'avenir et ils vous en seront profondément reconnaissants. Je crois, du reste, que c'est là votre intention et je vous prie de nous la faire connaître.

On a parlé également du déplacement des ateliers de Walcourt. Vous vous êtes déjà expliqué à cet égard : vous nous avez donné les assurances les plus formelles; cependant, comme les rumeurs persistent et comme certaines gens mal intentionnées, ainsi que je le disais tantôt, essayent de faire croire que vous ne serez pas pour les employés du Grand-Central, ce que vous êtes pour ceux des chemins de fer de l'Etat, je vous prie, monsieur le ministre, de vous en expliquer. Un simple mot de vous suffira pour faire disparaître l'angoisse de leur cœur !

J'appelle également l'attention de l'honorable ministre sur un point spécial qui, sans doute, ne lui est pas signalé par son administration. Les marchands de bois font un commerce important avec les Ardennes françaises. Tous les bois expédiés arrivent à Vireux; là le Grand-Central les mettait sur waggons pour être envoyés dans le bassin de Charleroi. Le Grand-Central avait même comme propriété quelques bateaux pour faire le transport de ces bois. Je crois, monsieur le ministre, que je vous suis agréable en vous signalant que votre marine est peut-être plus importante que vous ne le croyez, puisqu'elle compte là trois ou quatre bateaux en plus. Puisque le chemin de fer de l'Etat ne peut pas exploiter sur le territoire étranger, vous avez cédé à l'Est français et le port de Vireux et la petite partie de la ligne se trouvant sur le territoire français.

L'Est français n'a plus aucun intérêt à faire ses transbordements à Vireux puisqu'il n'a qu'un bout de ligne de 2 à 3 kilomètres. Le Grand-Central, au contraire, y avait grand intérêt puisqu'il expédiait beaucoup de charbon en France et que, ces waggons revenant à vide à Vireux, il y trouvait des chargements de retour.

Si vous ne prenez pas des mesures spéciales, vous allez nuire fortement au commerce et diminuer vos recettes dans une grande proportion, puisqu'il n'y aura plus de trafic entre Vireux et Charleroi. Je suis persuadé que vous voudrez examiner la question et que vous la résoudrez de façon à donner satisfaction aux marchands de bois et aux intérêts du trésor.

J'aborde maintenant un point de mes revendications bien important. Déjà l'année dernière, lors de la discussion du budget des chemins de fer, j'ai rappelé à la Chambre que, depuis quarante ans, on promet à l'arrondissement de Philippeville l'établissement d'un chemin de fer. J'ai dit que, à chaque élection, on mettait des piquets qui indiquaient le tracé futur de la ligne ferrée et que, après l'élection, on enlevait non moins religieusement tous ces piquets ! (Rires.)

L'honorable ministre m'a répondu : L'an prochain, quand le Grand-Central sera repris, nous reprendrons l'examen de la question !

Eh bien, le Grand-Central est repris, c'est le moment d'examiner la question !

La situation de Philippeville, chef-lieu d'arrondissement, est unique en Belgique : il n'a pas de gare sur son territoire, elle existe à 2 kilomètres, sur le territoire de Jamioulx, au bas d'une pente longue et raide, qui rend aussi coûteux le transport des marchandises de la gare à la ville par axe que le transport par voie ferrée. Pour le voyageur, c'est mieux encore. Philippeville est situé entre les deux lignes principales de l'Entre-Sambre-et-Meuse et l'Est belge. S'il veut gagner Walcourt sur la première ligne, il lui faut une heure et quart — voir le Guide officiel — pour faire 15 kilomètres; s'il veut gagner la seconde, il lui faut trois quarts d'heure pour aller à Florennes et faire 2 kilomètres à pied pour gagner l'autre gare. Aussi, les habitants de Philippeville ne prennent jamais le chemin de fer chez eux. Ils sont reliés par deux pataches à Neufville, 9 kilomètres, et à Villers-le-Gambon, 5 kilomètres. Mais, cela c'est le régime des pataches, le régime d'il y a cinquante ans et cette situation n'a que trop duré. Il y a des engagements pris par vos prédécesseurs, vous en êtes solidaire et il faut dégager leur signature ! C'est, du reste, une excellente opération que je vous propose, monsieur le ministre : il s'agit de faire un petit tronçon de chemin de fer de 15 kilomètres environ, reliant l'Entre-Sambre-et-Meuse à l'Est belge, partant de Cerfontaine ou de Falemprise pour aboutir à Florennes.

On dirait que la nature a préparé ce terrain expressément à cette fin : pas de pente, à peine 5 mètres à racheter sur 15 kilomètres, pas de travaux d'art, les terrains à bon marché !

Vous savez que je vous ai déclaré que le coût kilométrique serait bien inférieur à 200,000 francs : il n'y a rien qu'à terrasser et à poser les rails, et quelles recettes on ferait ! Douze agglomérations seraient ainsi desservies : Falemprise, Soumoy, Senzeilles, Villers-deux-Eglises, Neuville, Samart, Sautour, Philippeville, Vodecée, Chaumont et Florennes. Il y a dans ces parages de nombreuses carrières de marbre rouge et d'autres couleurs en pleine exploitation, sans compter celles que le chemin de fer fera ouvrir.

Vous le voyez, monsieur le ministre, c'est une excellente opération que je vous offre et vous êtes trop bon financier pour ne pas vous empresser de l'accaparer. Je le répète, il y a une injustice à réparer, une parole gouvernementale à dégager et une bonne affaire à traiter. Une seule de ces raisons suffirait déjà. Aussi, notre arrondissement est tellement sûr d'obtenir satisfaction qu'il serait difficile pour moi de contenir sa juste impatience !

Je prie donc instamment l'honorable ministre de déclarer que les études seront commencées à très bref délai.

**M. Defnet**. — Nous avons discuté récemment, messieurs, un projet de loi apportant des modifications aux statuts de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux. A cette occasion, j'ai protesté contre les concessions qui sont accordées sans qu'on exigeât, au préalable, un maximum d'heures de travail et un minimum de salaire en faveur du personnel; j'ai cité des faits, notamment à propos de la ligne de la Petite-Espinette. Mes renseignements d'alors ont été reconnus exacts. *La Gazette*, de Bruxelles, qu'on n'accusera pas de tendresse vis-à-vis des socialistes, a dit que, d'où qu'elles venaient, les protestations étaient justes, vu le surmenage incontestable des ouvriers et des agents.

Voici d'autres exemples qui tendent à renforcer mes premières appréciations.

Sur la ligne de Namur à Malonne-Bois-de-Villers, les mécaniciens travaillent de 4 heures du matin jusqu'à 7 heures du soir. Ils touchent 75 et 90 francs par mois. Les chauffeurs reçoivent 2 fr. 75 c.; les piocheurs, gardes-lignes, ont 2 fr. 25 c. Les receveurs doivent verser une caution de 200 francs : ils sont d'abord payés à raison de 60 francs et obtiennent ensuite 75 francs mensuellement. On m'a même assuré que les receveurs doivent faire un stage gratuitement !

Même situation sur la ligne vicinale de Namur à Onoz-Spy. Un receveur me disait dernièrement qu'il était bon catholique, mais qu'il reconnaissait que les socialistes avaient raison de réclamer une diminution des heures de travail, celles-ci étant vraiment excessives.

Sur la ligne de Bruxelles-Enghien, le service commence, pour les gardes et chefs-gardes, à 5 heures du matin jusqu'à 9 heures du soir. Les employés peuvent prendre un jour de congé par semaine, mais ce jour ne leur est pas payé.

Le 29 mars dernier, M. Fris disait ici que la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, qu'il préside, n'était pas une société de lucre, de capitalistes, mais une société coopérative. C'est pire qu'une société capitaliste, je vais le prouver.

Les administrateurs des vicinaux touchent des bénéfices scandaleux, sans risquer aucun capital.

Le conseil de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux se compose de MM. Fris, président; Dubois, administrateur des chemins de fer de l'Etat, vice-président; du Roy de Blicquy, administrateur de la Métallurgique; Maurice Urban, directeur du Grand-Central belge; Lagasse, directeur aux ponts et chaussées. M. de Burlet est, en outre, directeur général et M. Lebrun secrétaire général. Chaque administrateur touche un appointement annuel de 4,000 francs et le président, 8,000 francs. De plus, ils ont une part bénéficiaire qui atteint aujourd'hui, pour chacun d'eux, 6,429 francs. Ils touchent ainsi, en moyenne, 521 francs par heure de séance! (*Exclamations sur les bancs socialistes.*)

Voici, du reste, depuis 1889, les tantièmes des bénéfices alloués au conseil d'administration et à la direction générale :

Années.	Bénéfice à partager entre les administrateurs.
1889.....fr.	15,900
1890.....	12,800
1891.....	12,900
1892.....	16,500
1895.....	20,500
1894.....	28,000
1895.....	40,700
1896.....	43,027

Donc, pour 1896, la part de chacun de ces messieurs a été de 43,000 : 7 = 6,429 francs, plus leur traitement. Or, il y a une vingtaine de séances du conseil par an et chaque séance dure une bonne heure. Jugez donc combien coûte cher le travail de ce conseil d'administration. Du reste, pour vous prouver que mon affirmation de tantôt est mathématique, voici le calcul : un administrateur, 4,000 + 6,429 (bénéfices) = 10,429 : 20 = 521 francs par heure, comme je le disais il y a un instant.

Quant au président, sa part totale est de 14,429 francs!

Or, les bénéfices augmentent chaque année et la nouvelle loi votée quant à la répartition des bénéfices laissera une plus grande part disponible pour les tantièmes à partager entre les membres du conseil et de la direction générale.

Que pensera de ces faits M. Carton de Wiart, qui disait l'autre jour que le collectivisme, c'était le vol? Ceci est du capitalisme pris sur le vif! Et remarquez que de petites communes se saignent à blanc pour prendre des parts dans la constitution des lignes vicinales et se plaignent des charges qui leur incombent.

C'est, en somme, avec l'argent des contribuables, puisque le fonds social de la Société Nationale des vicinaux est créé avec l'argent de l'Etat, des provinces et des communes, que l'on accorde de pareilles prébendes à des personnes dont le rôle dans ce conseil d'administration n'est qu'accessoire, puisque presque toutes sont intéressées dans d'autres affaires industrielles et financières!

Comparez cette situation brillante des administrateurs et celle plus que modeste des membres du personnel! Pourquoi ceux-ci ne participent-ils pas également aux bénéfices? On les traite, au contraire, comme des parias; le conseil a même réduit leurs traitements.

Jusqu'en 1891, les agents ayant deux ans du même grade au même traitement recevaient une augmentation de 500 francs. Brusquement, le conseil a réduit cette augmentation à 150 francs, et cela la même année où le conseil votait une augmentation d'appointements de 1,000 francs pour chacun des administrateurs! A la Société Nationale, aujourd'hui, le traitement d'entrée pour les employés est généralement de 900 francs. Il faut vingt ans à ces petits employés pour arriver à 2,400 francs par an!

M. Lagasse, un de ces administrateurs, est, je crois, le même qui a écrit, avec M. De Quecker, une brochure sur les habitations ouvrières, dans laquelle il constate qu'on a besoin pour vivre, à Bruxelles, d'un minimum de 5 fr. 44 c. par jour. Or, maints petits employés ne touchent que 950 francs par an!

M. Fris s'est beaucoup avancé en prétendant que la Société Nationale n'était pas une société de lucre : on voit que l'honorable membre ne manque pas d'audace pour produire des affirmations aussi téméraires. Pour les petits employés, que l'on fasse avancer les traitements inférieurs jusqu'au chiffre de 2,500 francs, — les employés méritoires bien entendu, — et qu'alors on attende cinq ou six ans pour accorder une nouvelle augmentation, voilà qui serait équitable! Au reste, il n'y a rien de fixe ni de juste : la fantaisie de l'arbitraire, le passe-droit et le favoritisme sont choses courantes!

Il y a deux ans, entrèrent à l'administration deux « fils à papa », deux fils de MM. les administrateurs Lebrun et Urban. Immédiatement, ils reçurent 1,950 francs d'appointements et, la première année, ils obtinrent 450 francs d'augmentation! Ils avaient donc, au bout de quelques mois à peine, le traitement auquel les agents ne peuvent actuellement aspirer qu'après vingt années de bons services.

Autre fait. On décide, l'an dernier, de ne plus donner des gratifications à certains fonctionnaires et agents, comme cela se pratiquait précédemment, car c'étaient toujours les mêmes qui les obtenaient! Cette

année, plusieurs protégés en ont reçu encore et certains même à deux reprises différentes, en trois mois de temps! Pourquoi ceux-ci plutôt que ceux-là? Quant aux humbles, on les sacrifie sans cesse. L'année passée, *le Soir* a intercedé pour le petit personnel de la Société Nationale, d'autres journaux encore. Ces articles ont produit quelque bien, mais le conseil d'administration a fait appel, le jour de l'assemblée générale, à un interpellateur complaisant, à qui on a répondu que tout était pour le mieux dans la meilleure des administrations, que le petit personnel était très bien traité et très satisfait de son sort!

Depuis l'arrivée des socialistes à la Chambre, on a amélioré le sort des petits agents de certains services de l'Etat; on a même voté, dans ce but, des crédits spéciaux; pour les petits agents et employés des vicinaux, on n'a absolument rien fait!

Quant à la caisse de pensions, de retraite ou de prévoyance des employés de la Société Nationale, rien n'est organisé sérieusement. Les agents abandonnent à la caisse de prévoyance 5 p. c. de leur traitement; mais les agents eux-mêmes n'ont pas de pension et, si une maladie les atteint, ils reçoivent deux tiers, ensuite un tiers, puis plus rien, selon le bon plaisir de ces messieurs du conseil d'administration, si soucieux de leurs propres intérêts cependant! En cas de décès, la veuve de l'agent reçoit une pension... pour autant que les ressources le permettent, stipule le règlement!

Il y a encore une phrase dans ce règlement que je soumets à l'attention de M. le ministre :

« Des pensions, y dit-on, dont le minimum est de 900 francs et le maximum de 1,800 francs, sont accordées, sans qu'elles puissent, en aucun cas, être supérieures à la moitié du traitement de l'affilié. »

Or, dès l'instant qu'on fixe un minimum, il ne peut venir à l'idée de personne de descendre en dessous de ce minimum. Et, dans le règlement qui nous occupe, il y a des traitements qui sont inférieurs à la somme de 1,800 francs, et ne perdez pas de vue qu'il faut vingt ans à un employé entré à 900 francs pour atteindre plus de 2,000 francs. Je répète qu'il suffit de jeter les yeux sur ce règlement pour constater que tout y est fantaisiste et peu raisonné!

Déjà, en 1895, lors de la discussion du budget des chemins de fer, j'ai signalé à l'honorable ministre des abus qui se commettent à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux et, entre autres, les tantièmes peu justifiés qui sont accordés aux administrateurs. Je lui ai dit qu'à présent que les chemins de fer vicinaux étaient rattachés à l'administration des chemins de fer de l'Etat, j'espérais bien qu'il voudrait améliorer une situation qui ne peut perdurer. Les chemins de fer vicinaux sont entrés dans une voie de très grand développement et il ne peut être question d'attribuer aux administrateurs des tantièmes correspondant à cette progression.

**M. Fris**, rapporteur. — Cette situation résulte de la loi et elle est limitée: l'augmentation ne peut donc être constante. D'ailleurs, je vous répondrai sur ce point!

**M. Defnet**. — C'est ce que j'ai constaté en 1895 et c'est de là que vient mon étonnement de voir dans le bilan que vous avez déposé, à la colonne II de votre rapport officiel, une somme de plus de 45,000 francs à répartir comme tantièmes entre les administrateurs: les vicinaux deviennent ainsi un plantureux fromage pour les amis politiques du gouvernement.

Il est vraiment trop facile de dénigrer systématiquement les socialistes et de venir lire ici des petits papiers, comme l'honorable M. Hoyois l'a fait dans la dernière séance! Il n'est pas difficile de prendre deux lignes de tel ou tel socialiste pour affirmer qu'il veut telle ou telle chose, ou encore d'endosser au parti ouvrier la responsabilité de la « Carmagnole », qui remonte à plus d'un siècle, mais il serait préférable de faire disparaître les abus et les iniquités que nous découvrons!

Mais quand nous signalons dans des assemblées populaires tous ces faits aux ouvriers en leur faisant réclamer que, plus on travaille et moins on est payé, croyez-vous qu'ils peuvent applaudir au maintien du régime capitaliste? Pensez-vous qu'ils estimeront que ce régime est conforme à la saine morale?

Quand ils constatent les bénéfices qui sont accordés aux administrateurs et que ceux-ci obtiennent sans se donner aucun mal, ils se disent qu'en vérité les socialistes ont raison. Dans vos administrations, disons-nous, plus on travaille et moins on est payé, et moins on travaille et plus on est payé.

L'honorable M. Vandenpeereboom déclare souvent que, dès qu'un abus lui est signalé, il n'hésite pas à frapper. J'espère qu'il n'hésitera pas, cette fois, à remédier à un mal que je lui ai signalé et qui révolte tout esprit juste et impartial.

Avant de terminer, je veux ajouter quelques mots en faveur des serre-freins.

Tous les membres de la Chambre ont reçu une pétition émanant de ces agents et que je me permets de résumer en ces termes :

Les serre-freins demandent : 1° l'adaptation à tous les trains d'une guérite confortable, chauffée en hiver et orientée de façon à ne pas être exposés la face au vent; 2° la fixation du salaire maximum actuel de 110 à 150 francs par mois, avec réglementation de l'avancement de telle sorte, que le maximum soit atteint après trente années de service.

J'appuie la pétition de ceux qu'on a appelés à juste titre « les serfs de la voie ferrée ». Elle est légitime et modérée, car obtenir 150 francs d'appointements par mois au bout de trente années de service ne paraîtra à personne une revendication exagérée. En outre, les serre-freins sont exposés à toutes les intempéries et à tous les dangers. Leur pétition est tellement équitable que je n'hésite pas à croire que M. le ministre la prendra en très sérieuse considération.

**M. le président** (après avoir donné la parole à M. Schinler, absent). — La parole est à M. Woeste.

**M. Woeste.** — Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre des chemins de fer sur quelques réclamations d'intérêt local.

Il a été question plusieurs fois des travaux de la station d'Alost. Ces travaux devraient être déjà avancés; ils ne le sont pas. Je sais toute la bonne volonté de l'honorable ministre, je sais qu'il est décidé à poursuivre l'exécution de ces travaux; mais les intérêts commencent à s'impatienter.

Je le prie donc de faire mettre la main à l'œuvre le plus tôt possible; il importerait que ces travaux fussent terminés dans le cours de l'été prochain, si la chose n'est pas impossible.

J'appelle également l'attention de l'honorable ministre sur deux questions dont il a été parlé plusieurs fois: il s'agit des stations ou haltes de Baerdegem et d'Appellerse.

Ces deux stations sont réclamées par les habitants de ces communes. Ils font valoir le trafic qui s'y fait et disent que le commerce et l'industrie dans ces localités se développeraient d'une manière sensible si elles jouissaient des haltes et stations dont il s'agit. J'espère que M. le ministre pourra me dire que des solutions satisfaisantes surviendront à bref délai.

Je remercie l'honorable ministre d'avoir consenti à l'achèvement de la ligne vicinale de Bruxelles à Ninove, qui m'intéresse beaucoup et pour laquelle j'ai élevé la voix à maintes reprises. Je suis heureux de pouvoir constater que, malgré les difficultés qui se sont présentées, on est arrivé à un résultat satisfaisant.

Mais, messieurs, la satisfaction qui m'a été donnée sous ce rapport nous a mis fort en appétit dans l'arrondissement d'Alost et l'on réclame de divers côtés d'autres lignes vicinales intéressant des groupes de communes non encore desservies par des chemins de fer.

Il y en a trois. M. le ministre sera peut-être un peu effrayé, mais je crois pouvoir dire de ces trois lignes ce que j'ai dit de celle de Bruxelles à Ninove, à savoir: qu'elles se feront! Si j'en parle, c'est afin d'obtenir une prompte solution.

Il y a d'abord la ligne de Ninove à Herzele-Meirelbeke; elle est sollicitée par la Société Nationale elle-même. Cette ligne doit traverser tout groupe de communes importantes, et elle aura cet avantage de donner satisfaction à un chef-lieu de canton d'arrondissement, le canton d'Herzele.

La seconde ligne est celle d'Assche-Alost-Oordegem, et la troisième celle de Wetteren-Oordegem-Sottegem.

En citant, d'une part, Sottegem, et, d'autre part, Oordegem, j'indique assez que ces deux lignes vicinales intéressent des localités de mon arrondissement d'une certaine importance. La commune d'Oordegem spécialement est dans ce cas. Tandis que presque toutes les communes importantes sont actuellement desservies par des lignes de chemins de fer ou des lignes vicinales, Oordegem est resté à l'écart de tout établissement de ligne de ce genre. Il y a des plaintes, des réclamations de ce chef, et je serais heureux que M. le ministre voulût nous dire que, à bref délai, les études seront terminées et qu'il y a lieu d'espérer que ces deux dernières lignes, comme celle de Ninove, seront bientôt exécutées.

Voilà quatre ou cinq promesses que je sollicite de M. le ministre des chemins de fer, et comme, quand il promet, il tient, j'espère qu'il consentira aux demandes que j'ai l'honneur de formuler vis-à-vis de lui en ce moment.

Il me reste, messieurs, une dernière réclamation d'intérêt local à faire, c'est celle-ci.

J'ai déjà demandé à l'honorable ministre de faire avancer le premier train du matin qui part de la commune de Sottegem, et cela pour que les ouvriers qui viennent travailler à Bruxelles et dans d'autres localités puissent partir un peu plus tôt. Mais il m'a été répondu par le département des chemins de fer que, vérification faite, il n'y avait que deux ouvriers de Sottegem qui fussent dans ce cas, et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu de faire droit à cette demande. J'ai fait une contre-enquête et je me suis assuré que M. le ministre des chemins de fer était mal renseigné, qu'il y avait environ une trentaine d'ouvriers qui pourraient profiter de ce train s'il était un peu plus matinal. D'un autre côté, les renseignements que j'ai pris à la station même d'Alost me permettent de dire que l'on pourrait avancer ce train de trente-quatre minutes. Et si M. le ministre avait, à cet égard, le moindre doute, je le prierais de consulter les fonctionnaires qui sont directement à même d'émettre un avis sur ce point et je pense qu'alors une solution analogue à celle que j'indique interviendrait. Je le prie donc de vouloir examiner derechef cette question et de tâcher d'accéder, dans le plus bref délai possible, à la demande dont je me fais l'écho en ce moment.

**M. le président** (après avoir donné la parole à M. Visart de Bocarmé, absent). — La parole est à M. Mousset.

**M. Mousset.** — Messieurs, j'ai eu l'occasion, il y a deux ans, de présenter différentes observations à l'honorable ministre des chemins de fer concernant le petit personnel de son département. J'ai obtenu satisfaction sur certains points, mais les autres sont restés en suspens.

Tout d'abord, il y a les visiteurs du matériel.

Les visiteurs débutent avec un traitement minimum de 90 francs par mois, leur maximum est de 150 francs; mais ils ne parviennent presque jamais à atteindre ce maximum: ainsi, actuellement, il en est qui comptent vingt-cinq à trente années de service, qui ont 50 ans d'âge, et qui ne touchent encore que 120 à 150 francs. L'avancement n'est donc guère rapide et je me permets d'attirer la bienveillante attention de M. le ministre sur la situation de ces modestes agents.

De plus, ces employés ne reçoivent ni primes ni gratifications, alors que la plupart des autres employés dans le service actif participent aux primes et reçoivent des gratifications: ainsi en est-il, notamment, des sous-chefs, des facteurs de station, des annotateurs, des agréés, des manœuvres des gardes excentriques, des lampistes, etc. Tous ces agents touchent des primes: il n'y a que les visiteurs qui n'en reçoivent pas; cependant, ainsi que je viens de le démontrer, leur traitement est loin d'être suffisant et ils contribuent, eux aussi, à la bonne marche des trains. Le visiteur a donc le droit, me semble-t-il, tout comme les autres employés, à ces avantages, et je prie itérativement M. le ministre des chemins de fer de bien vouloir leur accorder ce qu'ils demandent.

Il y a également lieu de faciliter à ces agents l'obtention de leur maximum: il faudrait appliquer ici ce qui a été mis en pratique pour les douaniers. A ces derniers, on a accordé des augmentations en corrélation avec leurs années de service, ce qu'on peut appeler des chevrons d'ancienneté. Ne pourrait-on appliquer la même mesure aux visiteurs?

Je passe aux commis auxiliaires.

Le cadre des commis auxiliaires fut institué en 1884 au traitement de 750 francs minimum, avec augmentation progressive de 150 francs. Depuis 1890, les commis auxiliaires ayant quatre années de service peuvent concourir pour les emplois de commis: en cas de réussite, ils entrent dans ce grade au traitement de 1,400 francs.

En 1890, — lors du premier concours, — il y avait parmi les auxiliaires qui y ont pris part des employés comptant quatre années, d'autres comptant neuf années, d'autres enfin comptant dix années de service. Or, les uns et les autres, parmi ceux qui réussirent, furent placés sur le même pied, c'est-à-dire qu'ils furent nommés commis au traitement de 1,400 francs. Bien plus, certains d'entre eux, au moment de leur nomination, touchaient déjà — par leur ancienneté — 1,400 francs. Pour ceux-là donc, le passage d'un grade inférieur à un grade supérieur n'a pas amené une amélioration de position: au contraire, placés au même niveau que ceux entrés à l'administration quatre ou cinq ans après eux, ils ont perdu leurs droits à l'ancienneté.

Il aura suffi, je l'espère, de signaler cette anomalie à l'honorable ministre pour qu'il y porte remède.

Les dessinateurs temporaires se plaignent amèrement et réclament une nomination définitive. Parmi eux, il en est qui sont temporaires depuis un grand nombre d'années. Je sais qu'il y a des concours établis et qu'en cas de réussite, ils peuvent être nommés définitivement; mais ces concours sont rares et, de plus, ils sont organisés de telle façon que la nomination des temporaires est très problématique. En effet, lorsqu'il y a trois ou quatre places à conférer, il se présente une vingtaine de candidats au moins; sur ces vingt candidats, une dizaine réussissent l'examen; quatre seulement pouvant être placés, les autres doivent se représenter à un concours suivant concurremment avec de nouveaux candidats. C'est ainsi que d'anciens employés, quoique ayant réussi au concours, doivent revoir continuellement les matières de l'examen pour concourir à nouveau avec des jeunes gens sortant des écoles et possédant encore frais à la mémoire tous les éléments du programme imposé, alors que les employés de l'administration les ont oubliés en grande partie. J'espère que M. le ministre voudra bien examiner la chose de près.

En 1896, j'avais attiré l'attention de M. le ministre sur la situation des facteurs de station.

Je dois reconnaître que, depuis que l'honorable ministre est à la tête du département des chemins de fer, la situation des employés a été notablement améliorée. Cependant, il doit également reconnaître avec moi qu'il reste beaucoup à faire et, parmi ceux qui ont le plus à se plaindre, figurent les facteurs de station.

J'ai obtenu, il y a deux ans, que le cautionnement fût réduit à 500 francs lors de la nomination au grade de chef-facteur.

Je remercie l'honorable ministre de la concession qu'il a bien voulu me faire.

Le cadre des facteurs de station est absolument trop restreint et non en rapport avec l'importance du trafic. Actuellement, il y a 190 facteurs signalés au choix pour devenir chefs-facteurs. Or, il n'y a, en moyenne, que 4 nominations par an. Celui qui a le n° 140 a donc l'espoir d'être promu dans une cinquantaine d'années! (Sourires.)

Il est à remarquer que le personnel des trains est bien mieux partagé.

En effet, le moins qu'un garde puisse espérer c'est un traitement de 2,600 francs, tandis que le facteur, si bien signalé qu'il soit, doit attendre, pour atteindre ce traitement, dix à quinze ans, sans augmentation, jusqu'à ce qu'il se produise une vacature d'un grade supérieur.

Combien de facteurs atteindront le traitement de 2,600 francs? Fort peu, puisque c'est le maximum du traitement du grade de chef-facteur, grade qui devient inaccessible.

Pour remédier à la situation, il faudrait établir l'avancement sur place jusqu'au traitement de 2,200 francs; tous les facteurs seraient nommés chefs-facteurs au traitement de 2,400 francs; ou, comme cela se pratique pour le personnel des trains, ils devraient être assurés de l'obtention régulière de la nomination de chef-facteur après quatre années de grade à 2,000 francs. Ces agents ne seraient d'ailleurs pas difficiles à caser, car il y a assez de gares de 2<sup>e</sup> classe dépourvues de chefs-facteurs et où leur présence serait très nécessaire; dans plusieurs stations de 1<sup>re</sup> classe, le nombre des chefs-facteurs est trop restreint et pourrait être utilement augmenté.

Je crois que la demande des facteurs de station n'est pas exagérée: il est certain que ce traitement maximum doit leur être accordé: c'est une promesse qu'on leur a faite en les engageant et je crois que tout doit être fait pour que cette promesse ne soit pas protestée.

J'espère que M. le ministre voudra bien faire droit aux justes revendications des facteurs.

**M. Van der Heyde.** — Je n'abuserai pas des moments de la Chambre et je remettrai à un prochain budget la plupart des observations que j'ai à présenter.

Deux mots seulement: l'un pour attirer l'attention de M. le ministre sur la situation du personnel de la marine, l'autre pour recommander à toute sa bienveillance et à celle de son administration les malheureuses familles des agents du pilotage victimes de la tempête du 26 mars dernier.

Plusieurs journaux se sont fait l'écho de certaines plaintes du personnel de la marine et ont attiré l'attention de l'administration sur le sort des officiers, le manque de personnel à bord des paquebots et le surmenage auquel les agents de ce service seraient assujettis.

Dans une brochure que je tiens en mains et dont il a été fait hommage à M. le ministre, les officiers de la marine exposent longuement leurs griefs et préconisent un ensemble de réformes dont le résultat serait l'amélioration de leur sort.

J'ai déjà eu l'occasion d'entretenir l'honorable ministre de cette situation. Je me permets d'insister afin que l'administration de la marine examine avec bienveillance les griefs des officiers. J'admets volontiers qu'il soit nécessaire de faire la part des exagérations, mais je crois qu'il importe de veiller à ce que les cadres soient bien remplis, le travail du personnel bien réglé, le repos bien garanti. *(Interruption.)*

L'honorable M. de Broqueville me dit à l'instant que M. Renkin vient de traiter la question du surmenage du personnel de la marine avant mon arrivée. Je suis heureux d'avoir trouvé un allié et cela me permet de croire que l'administration voudra bien tenir compte de nos observations.

Les officiers se plaignent aussi, et avec quelque raison me semble-t-il, de l'insuffisance de leur traitement. Eu égard aux frais de représentation et d'uniforme auxquels les officiers sont astreints, ces traitements ne paraissent pas suffisants et cela est surtout vrai pour les officiers supérieurs et, notamment, pour nos commandants.

Tout ce que je viens de dire du surmenage et du manque de repos s'applique aussi bien au petit personnel qu'au personnel supérieur. Le sort de nos matelots et de nos chauffeurs, machinistes et mécaniciens mérite incontestablement toute la sollicitude de M. le ministre, et je ne suis pas éloigné de croire qu'il serait utile de commencer à améliorer la situation du petit personnel.

Parmi les mesures à prendre en faveur du petit personnel, je citerai celle qui a été défendue naguère ici par mon honorable prédécesseur, M. Carbon: l'octroi d'une indemnité de déplacement ou frais de mer.

Le personnel supérieur jouit de cette indemnité. Il n'y a pas de bonne raison pour refuser cette faveur au personnel inférieur. Ces agents, qui touchent un modeste traitement, ont une famille à entretenir, sont astreints à des frais journaliers de voyage, car il faut qu'ils apportent leur nourriture à bord. Il y a là pour eux et leur ménage une dépense supplémentaire à faire. Une indemnité de 1 fr. 50 c. à 2 francs par jour et par voyage effectué serait une excellente mesure et elle ne donnerait pas lieu à une dépense bien considérable pour les finances de l'Etat. Elle serait accueillie avec faveur et reconnaissance par le petit personnel.

La tempête du 26 mars dernier a provoqué chez nous un véritable désastre. Nous avons eu, à Ostende, à déplorer la mort d'un grand nombre de pêcheurs et la perte d'un bateau du pilotage monté par neuf agents de l'administration du pilotage, engloutis dans les flots. Combien de malheureuses familles n'ont pas été, par là, plongées dans la misère!

J'ignore si, dans l'état actuel de la législation, les familles de ces fonctionnaires de l'Etat, malheureuses victimes du devoir, ont le droit de se retourner vers l'Etat et de réclamer la réparation de cet accident du travail. Il ne m'appartient pas de trancher cette question. Quelle que soit la solution à intervenir, je me permets de recommander à toute la

sollicitude de l'administration ces veuves éplorées et ces malheureux orphelins.

Le pilote, c'est comme la garde: il meurt, mais il ne se rend pas! Il a pour devoir de garder la mer et, sauf accidents ou avaries, rien ne l'autorise à fuir devant la tempête. C'est là une considération dont il doit être tenu compte et je suis convaincu que je ne ferai pas vainement appel au bon cœur de l'honorable ministre de la marine.

Si des crédits étaient nécessaires pour indemniser les familles de ces victimes, la Chambre, j'en suis convaincu, serait unanime pour les voter.

Des catastrophes de ce genre prouvent la nécessité et l'urgence de l'organisation de l'assurance contre les accidents du travail et engageront la Chambre à aborder sans retard l'examen de ce grand problème social: l'assurance contre les accidents du travail.

**M. le président** (après avoir donné la parole à M. Marville, absent). — La parole est à M. Fagnart.

**M. Fagnart.** — Je ne reviendrai pas aujourd'hui sur les critiques que j'ai formulées au cours de deux précédentes sessions en ce qui concerne les tarifs de transport, mais il m'est impossible de laisser passer sous silence une brochure que vous avez pour la plupart dû recevoir, dont un exemplaire tout au moins aura été remis à l'honorable ministre des chemins de fer et qui émane de la Fédération des associations commerciales et industrielles de Belgique.

Comme vous le voyez, cette brochure n'est pas l'œuvre d'un parti politique, encore moins d'un parti révolutionnaire; elle est l'œuvre d'industriels, d'hommes d'affaires, et les différentes critiques, très violentes, je veux bien le reconnaître, qu'elle formule à l'égard de la gestion du ministre des chemins de fer méritent peut-être un examen plus sérieux, à raison même de la source d'où elles émanent.

Je ne me porte pas, en ce qui me concerne, garant de chacune des critiques formulées dans la brochure...

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Vous avez bien raison!

**M. Fagnart.** — ... cependant, il me paraît indispensable que des explications soient données par le gouvernement en ce qui concerne au moins les points principaux, les accusations les plus graves qui y sont formulées.

Que l'honorable ministre comprenne autrement que nous la direction à donner à l'administration à laquelle il préside, il n'y a là rien qui puisse nous étonner; qu'il ne donne pas satisfaction à nos griefs relatifs à l'organisation des tarifs de transport, à leur défaut d'unité et de logique, griefs que nous avons développés déjà à différentes reprises dans cette Chambre, nous faisant en cela l'interprète d'organismes industriels tels que l'Association charbonnière du Couclant de Mons, l'Association des maîtres de verreries de Belgique, l'Association des maîtres de forges, je le comprends encore jusqu'à un certain point, bien que, au cours de précédentes sessions, tant à la Chambre qu'au Sénat, M. le ministre n'ait pu justifier le système dans lequel il s'obstine jusqu'à présent; mais, ici, on va plus loin et l'on prétend que, dans sa gestion, le ministre des chemins de fer s'inspirerait d'un esprit de partialité qu'il faudrait flétrir, d'un esprit de népotisme que l'on ne saurait approuver, même sous le gouvernement le plus despotique.

Voici, en effet, ce que je lis à la page 13 de la brochure dont il s'agit:

« En une occasion récente, par suite d'une grève parmi les ouvriers des houillères du Borinage, des maîtres de forges se virent obligés, pour ne point chômer, de faire venir des charbons français. Eh bien, l'administration des chemins de fer de l'Etat accorda à une seule usine un tarif provisoire très réduit, qu'elle refusa impitoyablement à toutes les autres usines! »

Enfin, à la page 14, nous voyons une accusation d'une gravité également exceptionnelle:

« La plupart des maîtres de forges constataient, sans pouvoir en trouver la raison, que toutes les fournitures pour les Indes néerlandaises étaient enlevées par certaines usines et que toutes les autres, malgré les bas prix offerts, ne parvenaient plus à obtenir la moindre commande. On finit par découvrir que l'administration, clandestinement, avait accordé, en faveur des gares desservant ces usines, un tarif exceptionnel provisoire qui consacrait à leur profit une réduction de 5 fr. 15 c. environ sur le tarif normal, ce dernier tarif restant en vigueur pour les autres gares du même bassin, ainsi que pour toutes les gares des autres bassins. »

Comme vous le voyez, nous voilà loin de modifications mêmes de tarifs dans le sens général du mot.

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je suis sûr que vous ne le croyez pas!

**M. Fagnart.** — J'avoue que j'avais meilleure opinion de vous. J'ai déjà dit que je ne me portais pas garant de toutes ces incriminations, mais il me paraît être de l'intérêt du gouvernement lui-même et de la Chambre qu'on s'explique sur des accusations aussi graves, émanant d'associations commerciales et industrielles comme celles qui ont rédigé le réquisitoire dont il s'agit.

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Cela n'est pas sérieux ! Je vais vous donner tout de suite ces explications.

**M. Fagnart**. — Je désire aussi savoir de M. le ministre, puisque aucune réponse n'a été donnée à la lettre qui lui avait été envoyée par la Fédération des associations commerciales et industrielles, ce qu'il pense des propositions qui y étaient formulées en conclusion et qui se résumaient comme suit :

A. La constitution d'un comité consultatif des tarifs composé de fonctionnaires des chemins de fer, de membres du parlement et de représentants du commerce et de l'industrie belges, dont le ministre serait tenu de prendre l'avis avant d'établir ou de modifier les tarifs ;

B. L'obligation pour le ministre de porter à la connaissance du public tout projet de changement dans les tarifs par voie d'affichage et d'avis dans le *Moniteur* ;

C. L'obligation pour le ministre de publier au *Moniteur* tous les tarifs *in extenso* ou, tout au moins, d'une manière assez complète pour que le public puisse les apprécier et connaître les régions où ils sont applicables ;

D. La révision générale, avec les garanties qui précèdent, de tous nos tarifs de transport pour les marchandises, de manière à leur donner une base rationnelle et à mettre tous les Belges sur un pied de complète égalité.

J'aurais, messieurs, à entretenir maintenant l'honorable ministre d'une question locale qui a une très grande importance pour le développement de la ville de Charleroi : c'est celle de la suppression du passage à niveau de la porte de Waterloo, qui a été l'obstacle invoqué jusqu'à présent, depuis de longues années, à toute entente avec l'Etat pour l'aménagement des terrains domaniaux.

Il y a entre le centre de la ville, ou ville haute de Charleroi, et la section nord, ou faubourg, des terrains immenses, d'une valeur, du reste, considérable et qui proviennent de la démolition des anciennes fortifications, terrains qui appartiennent à l'Etat. Eh bien, depuis la démolition de la forteresse, c'est-à-dire depuis une trentaine d'années, ces terrains n'ont pas encore été aménagés ! L'honorable M. Pirmez, il y a plus de vingt ans, a déjà fait, dans cette Chambre, le compte de ce que l'Etat perdait rien qu'en intérêts et en impôts, par suite de l'inexploitation des terrains qui lui appartiennent. Dans ces dernières années, la ville de Charleroi, qui n'avait jamais cessé de s'occuper de cette question, avait été en rapport avec M. le ministre des chemins de fer, et, il y a deux ans, en 1896, l'honorable ministre nous a dit qu'il étudiait la question de la suppression du passage à niveau de la porte de Waterloo et qu'il avait donné des instructions pour aboutir. Je demanderai à l'honorable ministre où l'on en est aujourd'hui et quel a été le résultat de ses instructions ?

Aujourd'hui que l'Etat est en possession du chemin de fer du Grand-Central, le problème semble d'autant plus facile à résoudre. La solution est désirable non seulement pour la ville de Charleroi, qui est paralysée dans son développement, mais aussi pour l'Etat, qui a là des terrains qu'il ne vend pas, qui ne lui rapportent rien, dont il ne retire ni intérêts ni impôts, et qui est, par conséquent, aussi intéressé que nous-mêmes à ce que la question soit tranchée dans le plus bref délai. Toute difficulté quant à la suppression du passage à niveau paraissant écartée par la reprise du Grand-Central, j'espère que l'honorable ministre voudra bien s'occuper sérieusement de la question que je signale à sa sollicitude.

Je voudrais ajouter un mot en faveur du personnel du Grand-Central, dont l'honorable M. Hubert vous a déjà parlé tout à l'heure.

Comme il vous l'a dit, il règne dans le personnel une très grande inquiétude, qui paraît justifiée. Beaucoup de jeunes gens qui, s'ils étaient entrés dans d'autres carrières, auraient maintenant de belles perspectives d'avenir, croient voir aujourd'hui l'horizon se fermer devant eux et se sentent menacés de rester confinés indéfiniment dans les grades subalternes de l'administration. Il me paraît qu'il y a là une question d'équité et de justice que l'honorable ministre aura certainement à cœur de résoudre dans le sens le plus favorable aux intéressés.

Je demanderai également à l'honorable ministre s'il n'y aurait pas moyen de créer entre Bruxelles et Charleroi des trains véritablement express, plus rapides et plus directs que ceux qui existent aujourd'hui ?

Il est vraiment inconcevable qu'entre deux centres d'affaires comme Charleroi et Bruxelles, les correspondances soient relativement si lentes. Je pense que, si M. le ministre le veut, il trouvera facilement le moyen de remédier à cette situation. Il y a des gares de croisement et de concentration des lignes diverses, comme Luttre et Baulers, par exemple, où des trains légers peuvent amener les voyageurs, de façon que les express ne soient pas obligés de s'arrêter, comme cela se fait aujourd'hui, à peu près à toutes les gares. Nos trains actuels ne sont plus des express, ce sont de vrais trains de pèlerinage.

Je pense que M. le ministre fera bien d'examiner cette question et, en y donnant la solution que je réclame, il est certain qu'il rendra service tant à son administration qu'au public.

## DÉPÔT D'UN RAPPORT.

**M. Ronse**. — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport de la section centrale qui a examiné le budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1898.

— Impression, distribution et mise à la suite de l'ordre du jour.

## REPRISE DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE DU BUDGET DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES POUR L'EXERCICE 1898.

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Messieurs, je vous demande pardon d'interrompre un instant la discussion pour traiter un point spécial. Depuis quinze jours on distribue à profusion dans le pays une brochure relative aux tarifs de chemins de fer qui émane, dit-on, des associations commerciales et industrielles du pays. L'honorable M. Fagnart, avec la prudence qui le caractérise, n'a pas pris pour son compte les affirmations de cette brochure ; il a eu raison, car il est évident que, pour tout homme de son expérience, pour tout homme qui a la notion des tarifs, il n'y a pas un mot de sérieux dans cette brochure. Il importe de le démontrer et je remercie l'honorable membre de m'en avoir fourni l'occasion.

Seulement, la Chambre ne disposant que d'un temps très court, je lui demande la permission de faire cette démonstration très brièvement et de ne répondre qu'aux points discutés par l'honorable membre.

Il semble réellement que le but visé soit de nuire au gouvernement à la veille des élections. La brochure est habilement préparée dans ce sens ; passant en revue les actes de l'administration des chemins de fer, on reproduit une série de critiques qui ont paru autrefois dans les journaux, qui ont fait parfois l'objet d'un débat à la Chambre ; on les complète par des observations absolument inexactes et l'on vient dire en triomphant : Voilà l'administration des chemins de fer !

Et l'on oublie que, depuis cinquante ans, nous luttons dans l'intérêt de l'industrie ! On oublie que si, aujourd'hui, on constate cette grande prospérité industrielle et commerciale, l'administration des chemins de fer a le droit d'en revendiquer une large part ! On oublie que, dans les moments où l'industrie avait besoin d'être soutenue, c'est à coup de centaines de mille francs, parfois de millions, que nous sommes intervenus pour la secourir !

Depuis que je suis au pouvoir, j'ai signé 1,087 tarifs accordant des réductions de taxes. On peut les discuter, les critiquer, mais ce qui est regrettable, c'est qu'à côté de ces critiques, on n'aie pas songé à reconnaître que mon administration a vaillamment lutté dans l'intérêt du commerce et de l'industrie. Les auteurs de la brochure n'en disent rien, mais j'ai la conviction que le commerce et l'industrie ne l'ont pas oublié !

Si on avait lancé cette brochure après la clôture de la session, elle aurait pu produire un certain effet aux yeux des populations ! Heureusement j'ai le temps de répondre et de réfuter les accusations dirigées contre le gouvernement.

Qu'est-ce qu'on nous reproche ? Ce sont les mêmes faits que l'honorable membre relève : Nous avons fait clandestinement un tarif en faveur de la Société Cockerill, pour l'exportation des rails en destination des Indes néerlandaises !

Clandestinement ! Or, l'arrêté a paru au *Moniteur* du 8 février 1894, au moment de la mise en vigueur du tarif.

Voici le texte de cet arrêté :

*Tarif exceptionnel provisoire n° 29 pour le transport des rails et accessoires de Seraing à Amsterdam et Rotterdam.*

« Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

« Vu l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 12 avril 1833, prorogé en dernier lieu jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1896, autorisant le gouvernement à régler les péages sur les chemins de fer de l'Etat ;

« Vu la loi du 23 mars 1891 qui approuve la convention sur les transports de marchandises par chemin de fer conclue à Berne, le 14 octobre 1890, entre la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse ;

« Vu la loi du 25 août 1891, portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport ;

« Vu les cahiers des charges régissant les concessions de chemins de fer ;

« Vu l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 24 mai 1882, prorogé en dernier lieu jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1896, permettant au gouvernement d'accorder conditionnellement des dérogations aux clauses des cahiers des charges des concessions de chemins de fer ;

« Vu les lois des 29 janvier 1892 et 28 juin 1895, portant autorisation de déléguer au ministre des chemins de fer, postes et télégraphes le pouvoir d'apporter des modifications aux tarifs et aux conditions réglementaires pour les transports à effectuer par le chemin de fer de l'Etat et par les chemins de fer concédés ;

« Vu les arrêtés royaux des 7 et 19 juillet 1893, concernant cette délégation ;

« Revu les arrêtés approuvant les prix et conditions de transport en vigueur,

« Arrête :

« Art. 1<sup>er</sup>. Est approuvé le tarif exceptionnel provisoire n° 29, applicable aux transports de rails et accessoires à effectuer par quantités d'au moins 10,000 kilogrammes au départ de Seraing à destination d'Amsterdam et de Rotterdam.

« Art. 2. Ce tarif entrera en vigueur à partir du 9 février 1894.

« Bruxelles, le 6 février 1894.

« J. VANDENPEERBOOM. »

Quand on élève des critiques de cette gravité contre un gouvernement, on devrait au moins se donner la peine de lire le *Moniteur*. Ce tarif a été fait pour permettre à une grande industrie de conquérir un marché important à l'étranger, sans nuire à Anvers, puisque le gouvernement néerlandais exigeait l'embarquement à Amsterdam ou à Rotterdam. Lorsque d'autres sociétés se sont trouvées dans le même cas, j'ai étendu successivement le tarif à d'autres usines et à d'autres produits métallurgiques.

Les arrêtés des 25 juin et 15 septembre 1896 ont été publiés au *Moniteur* des 26 juin et 17 septembre 1896. Enfin, l'utilité de rendre ce tarif général, ayant été constatée, un arrêté du 10 mars 1897, publié au *Moniteur* du 12 du même mois, a étendu le tarif à toutes les usines du pays.

Voilà ma réponse à la première question.

Et c'est avec des moyens pareils qu'on tâche d'entraîner l'opinion publique!

J'arrive au deuxième fait cité par l'honorable membre.

Il est formulé dans les termes suivants par les auteurs de la brochure :

« En une occasion récente, par suite d'une grève parmi les ouvriers des houillères du Borinage, des maîtres de forges se virent obligés, pour ne point chômer, de faire venir des charbons français. Eh bien, l'administration des chemins de fer de l'Etat accorda à une seule usine un tarif provisoire très réduit qu'elle refusa impitoyablement à toutes les autres usines! »

Plusieurs usines étaient sur le point de chômer, faute de charbon, celle de Clabecq notamment était à la veille de renvoyer 1,500 ouvriers.

Il était urgent de prendre des mesures pour faciliter le transport du charbon venant de l'étranger. Je n'ai pas hésité à le faire là où j'avais le pouvoir d'agir.

Ce ne sont pas les intérêts du chemin de fer que j'ai visés, mais exclusivement ceux de l'industrie et des ouvriers.

Je n'en ai aucun regret et j'agirai de même chaque fois qu'une circonstance identique se présentera.

Mais on affirme que j'ai refusé le même tarif à d'autres usines!

C'est une erreur! je n'ai refusé à personne, j'ai télégraphié le même jour au Nord Belge et au Grand-Central pour obtenir, d'accord avec l'administration du chemin de fer de l'Etat, les mêmes réductions sur les lignes de ces sociétés. Je me suis trouvé en présence d'un refus formel de la part de ces sociétés que je ne pouvais contraindre.

Voilà donc le favoritisme, voilà le scandale comme l'appellent les journaux de Charleroi! Voilà le crime qui a été commis au profit d'une seule usine alors que je refusais le même avantage aux autres!

Pour mieux mettre cette idée en relief, certains organes de la presse ont voulu faire croire au public que, grâce à cette mesure, la Société de Clabecq avait fait de gros bénéfices au détriment de ses concurrents.

Or, le tarif n'a été en vigueur que quelques jours et on a transporté 500 tonnes! Voilà l'énorme bénéfice pour Clabecq, écrasant ses concurrents.

Permettez-moi de vous dire, mon cher collègue, qu'au lieu de venir représenter ces critiques à la Chambre sous forme d'interrogation, vous auriez mieux fait de n'en rien croire, de les considérer comme des racontars et de vous dire que l'administration des chemins de fer, qui a toujours marché correctement, au mieux des intérêts de l'industrie, ne pouvait avoir commis une pareille injustice.

Est-ce que, par hasard, j'avais des amis politiques à favoriser à Clabecq? Vous savez bien que non! Le seul but que j'avais en vue, c'était de maintenir le salaire à 1,500 ouvriers qui, sans la mesure que j'ai prise, se seraient trouvés sans travail.

Ce sont là les deux faits qui ont été signalés par l'honorable membre: il aurait mieux fait de ne pas en parler!

**M. Fagnart.** — Tout à l'heure, vous m'en avez remercié, monsieur le ministre!

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je vous en remercie à nouveau, mais je vous dis que vous auriez mieux fait de prendre la brochure et de la jeter au panier. (*Rires à droite.*)

Il reste huit autres faits, mais comme l'honorable membre ne les a pas

discutés et que la Chambre est désireuse de hâter la fin de ses travaux, je me permettrai de ne pas abuser de ses moments et de réserver pour plus tard l'analyse de ces faits.

J'espère que les explications que je viens de donner auront convaincu l'honorable membre de la parfaite correction des mesures prises.

**M. Fagnart.** — Je reviendrai plus tard également sur les autres points.

**M. le président** (*après avoir donné la parole à M. Colaert, absent*). — La parole est à M. Raepsaet.

**M. Raepsaet.** — Je désire exposer en deux mots à la Chambre quelques *desiderata* d'intérêt local pour mon arrondissement.

Tout d'abord, j'insiste auprès de M. le ministre des chemins de fer pour qu'il veuille doter les communes de Michelbeke et de Munckswalm d'une halte à marchandises.

J'ai introduit la demande de Michelbeke depuis 1894, et, de ces derniers temps, j'ai remis à deux reprises à M. le ministre des requêtes couvertes de signatures émanant des habitants de Munckswalm et de nombreuses communes limitrophes.

Je prie ensuite à nouveau l'honorable M. Vandenpeereboom de bien vouloir ordonner enfin le pavage de l'accès à la station de Syngem.

J'ai insisté vainement, depuis longtemps déjà, sur l'urgence de ce travail. Les intéressés se demandent pourquoi le département des chemins de fer maintient à l'état de boubrier cette seule gare, alors que toutes les autres gares de la ligne Gand-Audenarde, infiniment moins importantes au point de vue du trafic, d'après les statistiques de l'administration elle-même, ont été pavées?

Lors de l'établissement du chemin de fer d'Audenarde à Orroir, en 1892, si je ne me trompe, un raccord a été établi entre la station de cette commune et la station de Celles-Escanaffles, pour le transport direct des voyageurs et marchandises entre Audenarde et Tournai.

Cette partie de la ligne, munie de barrières, de signaux et autres accessoires, n'est pas encore livrée à l'exploitation.

Aujourd'hui, les voyageurs de la ligne Gand-Audenarde, pour se rendre à Tournai, sont obligés de faire un long détour, soit par Courtrai et Mouscron, soit par Renaix, soit par Avelghem.

Il est difficile de se rendre compte de cette anomalie, qui a pour résultat d'allonger les distances, alors que le raccord est tout prêt pour les abrégier considérablement!

A propos de la station d'Orroir, depuis longtemps nous réclamons, pour le samedi soir, l'organisation d'un train entre Avelghem et Audenarde, pour permettre aux nombreux ouvriers d'Orroir, Ruyen, Berchem, Melden et même Leupegem, qui travaillent en France, de rentrer chez eux pour y passer le dimanche en famille.

Un train quitte Herseaux-frontière à 20 h. 51 m.; il arrive à Avelghem à 21 h. 56 m. Là, il y a un train du samedi, partant pour Renaix à 21 h. 53 m. Nous demandons, dans l'intérêt de nos ouvriers, que, vers la même heure, un train soit également dirigé de là sur Audenarde, pour desservir les communes que je viens de citer.

A l'instar de ce qui se pratique au profit de Renaix, ce train pourrait reprendre ces mêmes ouvriers le lundi matin. Il quitterait Audenarde, de manière à retrouver, à Avelghem, à 4 h. 17 m. du matin, la correspondance pour Herseaux.

Je puis garantir à M. le ministre qu'il y trouverait son bénéfice, car, actuellement, à Ruyen seul, plus de soixante ouvriers agricoles s'en vont faire régulièrement leur semaine en France, et, de jour en jour, leur nombre tend à s'accroître.

Mais, outre la question d'intérêt, il y a la question humanitaire et morale; il s'agit de permettre à ces ouvriers de venir passer leur dimanche sous le toit paternel ou conjugal, sans perte de temps et de salaire. Ce motif seul doit déterminer l'honorable ministre à bien accueillir ma recommandation.

J'insiste, encore une fois, sur l'opportunité d'améliorer l'entrée d'Audenarde, du côté de Beverc, où se produit la bifurcation des lignes vers Renaix et vers Courtrai. Les trains y entrent en gare par une forte courbe entre les maisons et par un passage à niveau sur la grand'route de Gand à Valenciennes. Le danger de ce passage s'est encore compliqué par l'établissement du chemin de fer vicinal d'Audenarde à Deynze, qui coupe le railway de l'Etat à angle droit.

Il y a là constamment un grand encombrement, un grand stationnement devant les barrières, trop souvent fermées dans le but de permettre les manœuvres hors gare. Déjà, les habitants de Beverc et d'une partie d'Audenarde ont demandé l'établissement d'une passerelle qui couperait court à une partie de la difficulté.

Quant à la gare d'Audenarde qui est une des belles créations de l'honorable M. Vandenpeereboom, je le prie d'en compléter les installations par la construction du magasin pour marchandises, déjà projeté, et

de faire ainsi face à l'insuffisance de l'ancien bâtiment encore affecté à cet usage.

Enfin, je me permets de rappeler à M. le ministre la réponse qu'il me fit en séance du 26 mai 1896, quand je lui redemandais l'établissement d'une seconde voie entre Denderleeuw et Courtrai.

Voici cette réponse :

« L'honorable M. Raepsaet a rappelé la promesse que j'avais faite à la Chambre en ce qui concerne la ligne de Denderleeuw à Courtrai; seulement, il y a une erreur de date. J'ai promis d'exécuter les travaux en 1898 et non pas en 1897; si l'honorable membre veut vérifier aux *Annales*, il verra la confirmation de ce que je dis en ce moment.

« En 1898, les travaux seront donc achevés. »

Et, répondant à une interpellation de l'honorable M. Tack, il ajouta : « Les travaux seront commencés en 1898 et ils seront achevés la même année. »

J'ose signaler à M. le ministre que nous sommes à la veille de la date d'échéance de sa promesse !

Voilà, messieurs, pour le chemin de fer. Quant aux postes, télégraphes et téléphones, je me contenterai d'engager M. le ministre à suivre l'exemple de la Suisse, de la Suède, de la Norvège et du grand-duché de Luxembourg, en multipliant les boîtes à lettres dans les villages, surtout dans ceux qui sont éloignés du chemin de fer, et en y établissant des bureaux téléphoniques qui, au besoin, pourraient être desservis par le maître d'école, ainsi que cela se pratique dans les pays que je viens de citer.

**M. le président** (après avoir donné la parole à M. Moyart, absent). — La parole est à M. Ansele.

**M. Ansele.** — Je serai très bref.

L'an passé, j'ai déposé différents amendements ayant pour objet d'améliorer la situation des ouvriers, agréés et fonctionnaires des postes et télégraphes, du service de la traction, etc.

M. le ministre a promis d'examiner attentivement ces amendements et de faire son possible pour que, dans le cours de la session actuelle, satisfaction soit donnée aux intéressés. C'est dans ces conditions que j'ai retiré mes amendements. Je viens demander aujourd'hui à M. le ministre de vouloir bien préciser ce qu'il a fait dans le sens des promesses auxquelles je fais allusion.

**M. Carton de Wiart.** — Les observations que je désire présenter se rapportent à des questions très diverses. La Chambre excusera donc le décousu de ces observations.

En ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer, une des questions primordiales qui doivent préoccuper l'administration est la prévention des accidents. Pendant le dernier exercice, en dépit du développement du trafic provoqué par l'exposition, nous n'avons pas eu à déplorer de graves catastrophes de chemin de fer.

Ce n'est pas une raison pour négliger la prévention des accidents à venir; au contraire, c'est dans les périodes où l'opinion n'est pas frappée ou surexcitée par des malheurs de ce genre que les mesures de précaution peuvent être le mieux discutées et appliquées.

Parmi ces mesures, on a souvent préconisé — et l'honorable M. Ecmann s'est notamment attaché à cette idée — l'installation, à côté de nos grandes lignes internationales, de lignes secondaires et auxiliaires destinées spécialement à assurer le transport des voyageurs entre les stations intermédiaires et le service du trafic intérieur. Cette idée apparaît de jour en jour plus actuelle, au fur et à mesure que les nouvelles exigences réclament des express plus nombreux et plus rapides.

En Belgique, la Société Nationale des chemins de fer vicinaux se trouve particulièrement qualifiée pour entreprendre l'installation de ces lignes auxiliaires, mais il ne semble pas que l'Etat se montre soucieux de l'y encourager, au contraire! Or, il me semble que, non seulement l'Etat doit s'efforcer de faire taire les préoccupations de concurrence et de rivalités qui entravent souvent la création de lignes de ce genre, mais qu'il pourrait, au besoin, les affermer et les exploiter lui-même.

Pour ne pas sortir de la question de la prévention des accidents, M. le ministre sait qu'un très grand nombre d'accidents sont dus aux passages à niveau. On ne saurait trop préconiser leur suppression partout où elle est possible. Là où ils doivent être maintenus, l'administration devrait veiller soigneusement à ce que les barrières, quel que soit leur mode de fermeture, soient peintes en tons clairs, se détachant le plus nettement possible sur l'ensemble du paysage, surtout à la brume. Ce détail, qui paraît assez insignifiant, a son importance. Des accidents nombreux sont résultés de ce que les barrières n'étaient pas suffisamment visibles à la tombée de la nuit. En Allemagne et en Suisse, ces barrières sont peintes en tons alternés, noir et blanc, noir, blanc et rouge.

Nous devrions aussi nous inspirer de l'exemple de ces deux pays en ce qui concerne certaines réformes à apporter au régime du transport des voyageurs.

M. le ministre se propose de supprimer, dans un avenir plus ou moins prochain, les voitures de 1<sup>re</sup> classe. Je ne sais trop quel sera le résultat de cette réforme; mais j'espère qu'elle aura pour corollaire l'amélioration des voitures de 3<sup>e</sup> classe. Je lui demanderai, à ce sujet, s'il croit suffisant

de chauffer les voitures de 3<sup>e</sup> classe en hiver, — ce qui est assurément fort bien, — et s'il ne juge rait pas également utile de faire sur les lignes de l'Etat ce qui a été fait sur celles de plusieurs compagnies, même en Belgique, c'est-à-dire de placer dans ces voitures des stores ou des volets destinés à atténuer pour les voyageurs la rigueur des rayons du soleil pendant les mois d'été?

Une autre réforme, qui, tout accessoire qu'elle soit, serait accueillie avec une juste faveur et qui est aussi réalisée en Suisse et en Allemagne, c'est le placement dans les gares, et spécialement près des guichets, d'un tableau très apparent qui indiquerait les heures de départ et d'arrivée des trains de voyageurs. Les voyageurs, qui ne sont pas tous très lettrés, dont beaucoup ne peuvent faire, pour un seul voyage, la dépense d'un guide des chemins de fer et qui ont souvent quelque peine à se reconnaître dans les indications des placards compliqués que l'administration fait actuellement afficher dans les gares, les voyageurs, dis-je, seraient très heureux de pouvoir consulter un tableau aux indications bien nettes et bien lisibles, qui porteraient : Départs pour X à telle heure, pour Y à telle heure... Arrivées de X à telle heure, de Y à telle heure. Cette réforme, qui aurait aussi pour effet d'éviter au personnel des gares des questions fastidieuses et multipliées, est aussi pratique que facile à réaliser, et c'est pourquoi l'honorable ministre ne s'opposera pas, je l'espère, à l'appliquer dans ses gares.

Je ne veux pas insister en ce moment, car le temps me fait défaut, sur les réformes d'ordre artistique que l'on pourrait apporter à l'exploitation de notre réseau. Il y a dix ans, le mariage de ces deux idées : art et chemins de fer, eût fait rire. Aujourd'hui, on condescend à reconnaître qu'il y a quelque chose à faire à ce sujet, mais on ne fait pas encore grand-chose! Pourquoi l'administration n'emploie-t-elle pas davantage la végétation pour remédier à toutes les laideurs que ses tranchées et ses talus font subir aux paysages? Pourquoi ne pas approprier davantage, au point de vue des lignes et des matériaux, les stations nouvelles aux sites dans lesquels elles sont établies? Il m'est revenu, et je crois le fait exact, que, dans la vallée de la Mollignée, des particuliers ont offert de construire certaine gare, en partie à leurs frais, afin de ne pas déparer un ensemble de constructions voisines conçues dans un même style. L'administration des chemins de fer n'a pas voulu entendre de cette oreille : elle a préféré bâtir, là comme ailleurs, une station dans un style aussi officiel que plat!

L'honorable M. Raepsaet insistait, il y a quelques instants, sur la nécessité de multiplier le nombre des bureaux de poste dans les campagnes. Je demanderai à l'honorable ministre de mettre aussi le nombre de ces bureaux en rapport avec l'extension que prend l'agglomération bruxelloise, jusqu'aux confins de ses faubourgs. Des bureaux, complètement outillés, sont notamment réclamés à la Petite-Suisse (Ixelles) et à Anderlecht. L'honorable député d'Audenarde demandait aussi l'augmentation des bornes postales dans les villages. Il faudrait aussi et surtout multiplier ces bornes et ces boîtes dans les villes. Lorsque l'installation d'une nouvelle borne est réclamée, l'administration s'y oppose généralement, parce qu'elle prétend qu'il faut une distance moyenne de 500 mètres environ entre chaque borne. Voilà une disposition singulièrement empirique! Si cette distance peut se justifier dans certains quartiers, elle ne se justifie pas dans d'autres, — et il faudrait, à mon avis, des bornes ou des boîtes à tous les carrefours et aux principaux coins des voies urbaines où l'activité est intense.

M. le ministre, qui veut réduire dans un avenir prochain les taxes postales, doit chercher en même temps à multiplier les correspondances. La réforme que je lui signale ne pourrait que développer le trafic postal et serait un perfectionnement de plus apporté à l'organisation, d'ailleurs excellente, de notre régime des postes.

A propos des postes, des groupes de commerçants ont réclamé la création d'un nouveau système de recommandation simplifiée pour leurs envois postaux. Ils demandent à pouvoir joindre à ces envois de petites cartes, qui seraient signées par le destinataire sur la présentation de l'envoi par le facteur et qui, étant mises à la poste par le facteur moyennant un affranchissement préalable de 10 centimes par l'expéditeur, serviraient à celui-ci d'accusés de réception. Je prends un exemple. Un libraire veut expédier à l'examen ou sur commande un ouvrage à l'un de ses clients; il arrive parfois que le client ne reçoit pas l'ouvrage, qui s'est égaré, ou prétend ne pas l'avoir reçu. Avec la recommandation simplifiée et à bon marché que je préconise et qui existe à peu près sous la même forme pour les petits paquets, le libraire aurait toute garantie quant à la bonne réception par son client du livre ou de la brochure qu'il aurait expédié.

En ce qui concerne les téléphones, l'honorable M. Raepsaet a insisté aussi, je crois, sur l'évidente nécessité d'abaisser le prix d'abonnement. Nous nous trouvons ici dans un cercle vicieux! A notre demande d'abaissement des tarifs, l'honorable ministre répond : Le prix n'est pas abaissé parce que les recettes sont insuffisantes! Mais les recettes ne sont-elles pas insuffisantes parce que l'élévation du prix empêche beaucoup de gens de recourir à ce moyen si commode de correspondance? Nous pouvons ainsi continuer à piétiner sur place pendant très longtemps. La vraie façon de sortir de ce cercle vicieux serait d'adopter en Belgique, comme on l'a fait notamment dans le grand-duché de Luxembourg, un tarif très réduit, de ramener, par exemple, le prix de l'abonnement à 100 francs,

ce qui, j'en suis convaincu, multiplierait dans une proportion très considérable le nombre des abonnés au réseau téléphonique.

Messieurs, l'honorable M. Van der Heyde a rappelé, il y a quelques instants, le souvenir de la terrible tempête qui a éclaté sur nos côtes au mois de mars 1898. Je me permets, à ce propos, de demander à l'honorable ministre quelle est la solution qu'il compte donner à une question dont j'ai eu l'honneur de l'entretenir l'an dernier et qui m'avait même amené à déposer un amendement à son budget, d'accord avec les honorables députés d'Ostende, MM. Van der Heyde et Hamman?

(M. Snoy, premier vice-président, remplace M. Beeruaert, président, au fauteuil de la présidence.)

On s'occupe, me dit-on, de relier les postes de douane, de pilotage et de sauvetage des côtes au réseau téléphonique. Il resterait à établir, à l'entrée de nos principaux ports, des sémaphores comme il en existe dans les pays voisins, notamment en Allemagne, en vue de prévenir les pêcheurs en cas de danger. Si notre proposition de l'an dernier avait été adoptée, qui sait si le triste sinistre que nous avons eu à déplorer, il y a un mois, se serait produit avec toutes ses conséquences? M. le ministre m'a répondu l'an dernier qu'il était ballotté entre l'avis des savants et celui des loups de mer : les savants préconisant les sémaphores, les loups de mer disant qu'on s'en était passé jusqu'ici et qu'il n'y avait donc pas de raison pour ne pas s'en passer dans l'avenir! Après les tristes événements qui sont survenus, je crois qu'il y a lieu d'appliquer sans retard cette mesure de précaution, quand bien même elle ne devrait sauver la vie qu'à un pêcheur tous les ans.

Et puisque je parle de la tempête du mois de mars 1898, j'espère que, si M. le ministre ne dispose pas d'un crédit suffisant pour allouer une indemnité aux parents des victimes, il sollicitera un crédit supplémentaire pour cet objet et je suis persuadé que la Chambre n'hésitera pas un instant à le lui accorder.

J'aurais voulu signaler aussi quelques améliorations à apporter à la situation du personnel. L'honorable M. Mousset m'a devancé à ce sujet.

Je me rallie à ses observations relatives aux agents temporaires et auxiliaires. Pour les serre-freins, je demande une installation plus convenable et la fixation du maximum à 150 francs. Quant aux visiteurs du matériel, ces ouvriers dont la besogne requiert une grande exactitude et une grande attention, c'est avec raison qu'ils demandent de pouvoir participer à la distribution des primes et gratifications pour la bonne marche des trains. Ces primes sont allouées à tous les agents en service actif dans les gares et on se demande vraiment pourquoi les visiteurs du matériel, qui contribuent, dans la limite de leur emploi, au même résultat, sont exclus de cet avantage alors que les sous-chefs, facteurs, agréés, annotateurs, manœuvres, gardes-excentriques et lampistes profitent de la répartition? Assurément les visiteurs sont en droit de réclamer cette réforme : il est juste qu'ils soient mis, quant à cette distribution, sur le même pied que les autres membres du personnel du service actif des gares.

Ils demandent aussi que leur maximum, qui est fixé à 150 francs par mois, ne reste pas, pour l'immense majorité d'entre eux, une véritable chimère. Il faudrait, à cet effet, que les augmentations successives de 10 francs par mois leur soient allouées tous les cinq ans, en cas de bons services.

J'en viens à une dernière question, qui présente une importance générale pour le personnel : il s'agit de la discipline administrative.

Bien des réformes pourraient être réalisées dans ce domaine.

Aujourd'hui, mon temps de parole étant sur le point d'expirer, je me bornerai à demander à M. le ministre s'il n'y aurait rien à changer en ce qui concerne la pérennité qui s'attache à certaines peines disciplinaires?

L'arrêté royal du 15 novembre 1877, organique de l'administration des chemins de fer de l'Etat, dispose à l'article 153 ce qui suit :

« Les peines disciplinaires peuvent être rayées du contrôle du personnel en raison de bons services ultérieurs. »

Voilà le principe qui domine cette matière, principe excellent, principe humain et sage s'il en est. Lorsque l'employé qui aura commis une faute, cette faute fût-elle grave, aura fait preuve d'amendement, l'administration passera l'éponge sur le passé. L'avenir ne restera pas inexorablement compromis pour l'employé qui a encouru une peine, il ne perdra pas tout espoir de voir sa situation améliorée, il ne sera ni découragé ni démoralisé, ce qui arriverait inévitablement si sa faute devait continuer à peser sur toute sa vie administrative.

Appliquant ce principe, l'honorable ministre signalait, le 30 avril 1887, une circulaire du service général où je lis la disposition suivante :

« Les peines disciplinaires peuvent être rayées après un délai de cinq ans à partir de la date de la dernière punition, pour autant que les mesures répressives encourues par l'agent soient en nombre restreint. »

C'est une application de l'arrêté royal du 15 novembre 1877, application qui réalise, en matière de discipline administrative, une forme de la condamnation conditionnelle admise en matière pénale.

Si, pendant les cinq ans qui suivent la dernière punition, l'agent n'a plus donné de sujets de plainte, on fait disparaître du contrôle jusqu'à la trace de la peine encourue.

Mais, par une nouvelle circulaire du 20 décembre 1894, M. le ministre,

s'écartant du principe développé par les dispositions de 1877 et de 1887, a adopté un régime nouveau et qui donne lieu à de justes critiques.

Voici comment s'exprime la circulaire adressée aux directeurs et aux chefs de service, le 20 décembre 1894, sous le n° 5531h/15012 de sortie, service général :

« En exécution d'une décision ministérielle, le bénéfice de cette disposition — celle de l'article 153 de l'arrêté organique — ne sera plus accordée avant que les intéressés se trouvent en situation d'obtenir la décoration civique et l'octroi éventuel de cette distinction emportera par lui-même et sans autre formalité la radiation de toutes les punitions encourues.

« Les intéressés n'ont donc plus à produire de demande à ce sujet. »

Cette circulaire fixe comme suit les bases à observer pour la présentation des propositions pour la décoration civique :

« Exclusion :

« Une ou plusieurs punitions graves, notamment pour : actes d'indélicatesse; non-activité ou suspension; mise en sous-ordre pour négligences, etc.; dix punitions et plus;

« Ajournement de cinq ans, à partir du moment où l'intéressé arrive en ordre utile pour obtenir la décoration civique :

« Punitions assez graves, notamment pour :

« A. Déficits de caisse et emprunts peu importants, sans altération d'écritures ni dissimulation;

« B. Ivresse en service;

« C. Utilisation d'ouvriers à des usages domestiques;

« D. Négligences et irrégularités de nature à compromettre la sécurité du service;

« E. Punitions accompagnées d'une menace de révocation ou de mise en sous-ordre lorsqu'il s'agit d'un chef immédiat ;

« Ajournement d'un an à partir du même moment :

« Iluit à neuf punitions peu graves;

« Cinq à sept punitions plus graves. »

Je crois que cette circulaire constitue un véritable recul sur les décisions humanitaires que j'ai rappelées tantôt. Elle retarde — lorsqu'elle n'y fait pas définitivement obstacle — l'affranchissement que l'auteur d'une infraction pouvait auparavant escompter. Elle permet de remettre en lumière, pendant toute la carrière administrative d'un employé, une erreur qui a été expiée par une conduite irréprochable.

D'autre part, tandis que l'arrêté organique établissait l'égalité entre tous les membres de l'administration quant à la radiation des peines disciplinaires, la nouvelle réglementation repose sur l'inégalité entre les différents fonctionnaires : au lieu d'une mesure uniforme, ce sont des qualifications proportionnelles à la gravité des fautes, c'est une classification en punitions graves, assez graves, peu graves, classification qui résulte d'appréciations personnelles. Tel fait considéré comme très grave par l'un peut être considéré comme moins grave par l'autre. Et ces mots « actes d'indélicatesse », quelle est leur signification exacte? S'agit-il de malversations dans la gestion des fonds? S'agit-il d'actes de la vie privée qui n'entraînent pas de préjudice pour l'Etat?

Je crois que la décision qu'on avait prise en 1887 était plus sage : elle n'écartait pas la rémission et la grâce ; elle ouvrait la porte au pardon ; elle ne provoquait pas les conséquences amenées par les nouvelles mesures, conséquences si cruelles, si injustement cruelles ; pour des employés qui, au début de leur carrière, ont mérité une peine disciplinaire grave, mais qui se sont rachetés depuis...

**M. le président.** — Monsieur Carton de Wiart, il faudra vous limiter : votre temps de parole est déjà écoulé.

**M. Carton de Wiart.** — Je finis, monsieur le président.

Je crois que, au moment où l'Etat va reprendre les lignes concédées, le département devrait élaborer un nouveau régime disciplinaire et, à cette occasion, accorder une large amnistie.

Il y a, dans le personnel des lignes concédées, d'anciens employés du personnel de l'Etat qui, après avoir subi au service de l'Etat des peines disciplinaires graves, sont entrés au service des compagnies. Par suite de la reprise, ils vont rentrer dans l'administration publique sans aucune tare, leurs dossiers ayant été détruits, et ils seront peut-être préférés à de vieux serviteurs de l'Etat qui continuent à supporter le poids d'une ancienne infraction.

J'espère que l'honorable ministre, qui a toujours été animé de l'esprit de justice, prendra ces observations en sérieuse considération et qu'il voudra bien, sinon me donner dès aujourd'hui une réponse favorable, tout au moins me promettre d'examiner cette question sans aucun retard, avec la ferme volonté d'en revenir aux principes dont on s'est écarté.

**M. De Lalioux.** — Messieurs, je désire présenter quelques brèves observations sur le mode de recrutement des ouvriers du chemin de fer.

Des plaintes nombreuses me sont parvenues à ce sujet et elles me paraissent légitimes.

En effet, voici la procédure suivie.

Un ouvrier d'atelier est d'abord admis provisoirement à la suite d'une première visite médicale ; quelques mois après, au moment d'entrer dans

les cadres, une nouvelle visite est ordonnée. 50 p. c. au moins sont refusés à ce second examen!

Ou bien cet ouvrier était déjà atteint d'une infirmité lors du premier examen médical, ou bien il l'a contractée pendant son service.

Dans ce dernier cas, en toute équité, il ne devrait pas être congédié.

Si, au contraire, l'infirmité ou le vice de santé qui le fait exclure, comme c'est souvent le cas, est antérieur à son admission, il y a lieu de critiquer la façon dont la première visite est faite et de demander qu'il n'y ait plus qu'une seule visite médicale, et ce avant l'admission provisoire. Que cette visite soit aussi minutieuse et aussi sévère que possible, je le comprends au point de vue de la caisse de secours des ouvriers; mais qu'on n'admette plus à titre provisoire des ouvriers qu'on devra congédier quelques mois après! C'est leur rendre le plus détestable service. Je connais plusieurs ouvriers qui travaillaient dans des ateliers privés. Ils les ont quittés pour entrer à l'Etat. Six mois plus tard, ils étaient congédiés et se trouvaient sans ouvrage!

Je réclame avec plus d'insistance encore cette mesure pour les ouvriers piocheurs qui restent ouvriers supplémentaires pendant cinq ou six ans et qui ont, par conséquent, beaucoup plus de chance de se voir atteints par des infirmités ou des blessures dans la période qui précède leur admission définitive.

J'appelle aussi la bienveillante attention de M. le ministre sur la situation faite aux ouvriers des remises à locomotives. Ils se trouvent vis-à-vis des ouvriers de l'atelier central dans une position d'infériorité injustifiée tant au point de vue de l'avancement qu'au point de vue du salaire. M. le ministre n'ignore pas que le travail dans les remises est pénible; il se fait dans des conditions moins bonnes pour les travailleurs que dans les arsenaux.

En effet :

1° Par suite de l'allumage des locomotives, l'atelier est complètement rempli de fumée;

2° La besogne est plus malpropre et toujours plus pressante, par suite du service actif;

3° Enfin, le service de nuit est plus coûteux et beaucoup moins hygiénique.

La raison de cette anomalie réside, paraît-il dans la séparation du budget des arsenaux de celui des remises à locomotives.

M. Vandepereboom, que l'on trouve toujours disposé à donner satisfaction aux revendications légitimes et justes, s'empresse, je n'en doute pas, de mettre un terme à ces inégalités choquantes et décourageantes pour des ouvriers très méritants.

Un mot maintenant de la situation des commis auxiliaires.

Ces employés, qui remplissent les mêmes fonctions que les commis, qui ont la même responsabilité vis-à-vis de l'Etat, n'obtiennent comme maximum de traitement que 2,200 à 2,400 francs, à 55 ans, à la fin de leur carrière.

Le traitement n'est augmenté, pour eux, que de 200 francs par période de trois ou quatre ans; pour les commis, l'augmentation est de 500 francs.

Un commis auxiliaire des chemins de fer ne peut passer l'examen de commis qu'après quatre années de service; le commis auxiliaire des postes, après un an.

Les commis auxiliaires des postes subissent l'examen sur les matières administratives seulement; ceux du chemin de fer, sur les matières administratives et scientifiques.

Les commis auxiliaires des chemins de fer sont soumis à un concours et non à un examen qui reste acquis, comme c'est le cas, je pense, pour les commis auxiliaires des postes.

Le titre et le traitement seuls diffèrent pour les commis auxiliaires et les commis, le travail et la responsabilité étant les mêmes.

Je le répète, j'estime qu'il y aurait lieu d'étudier la réorganisation des cadres de ces fonctionnaires. Si on ne peut les mettre immédiatement sur le même pied que les commis, que l'on s'efforce au moins d'améliorer leur situation et de supprimer les anomalies que j'ai signalées.

**M. Malempré.** — Je n'ai que quelques observations à présenter, les unes d'intérêt local, les autres concernant les ouvriers.

Il y deux ans, j'ai attiré l'attention du ministre des chemins de fer sur la situation des serre-freins. Je lui ai demandé alors s'il ne pourrait, au point de vue du traitement, assimiler ces utiles et modestes agents aux visiteurs. Je lui renouvelle ma demande, espérant, que cette fois-ci j'obtiendrai une réponse favorable.

Les serre-freins ont adressé, il y a quelque temps, aux membres de la législature une pétition conçue en excellents termes et qui me paraît résumer parfaitement les griefs de ces modestes agents. Supposant que tous mes collègues en ont pris connaissance, j'en ferai grâce à la Chambre, mais je la recommande à l'attention toute particulière de l'honorable ministre.

J'attire également l'attention de M. le ministre sur la situation qui est faite aux commissionnaires de la gare de Verviers. Ils doivent balayer la gare jusqu'à la troisième voie, ramasser les papiers deux fois par jour, transporter du train à la bascule les colis à destination de la ville. En hiver, ils doivent, en outre, enlever la neige, briser la glace et sont obligés, à

certaines moments, de pousser les wagons. Ils sont astreints à un service de nuit et l'administration ne leur accorde aucune rétribution.

Je signale également la situation qui est faite aux ouvriers composant l'équipe de nuit s'occupant du service des transports de marchandises. Ces ouvriers ne jouissent point, d'après ce qui m'a été affirmé, du repos auquel ils ont droit.

La besogne de ces travailleurs est, paraît-il, très dure. Ils doivent transborder en deux heures de temps jusqu'à 40,000 kilogrammes. La brigade de nuit ne comprend que 14 hommes, dont 8 seulement transbordent les colis lourds, les autres sont annotateurs et portent les petits colis postaux. Ils doivent faire cette rude besogne dans un délai très restreint, afin d'éviter des retards au train dit « postal ». Les colis sont, paraît-il, d'un poids énorme, et il arrive souvent que les hommes ploient sous le lourd fardeau qu'ils ont à transporter parfois entre les voies, sur une distance assez considérable. On m'a affirmé que, l'an dernier, en se livrant à cette opération, deux ouvriers avaient gagné une hernie. Je demande à l'honorable ministre de bien vouloir ordonner une enquête, persuadé que si ces faits sont fondés, il prendra des mesures pour mettre un terme à une telle situation.

Pendant que je suis à m'occuper des ouvriers, je voudrais demander à l'honorable ministre s'il est à sa connaissance que des passe-droits sont parfois commis à l'égard de certains ouvriers. On m'a affirmé qu'à la station de Welkenraedt, on a renvoyé un ouvrier qui était employé depuis longtemps, pour en prendre un autre dont tout le mérite consiste à être recommandé par un très haut personnage. L'ouvrier qui a été renvoyé est, paraît-il, un ouvrier modèle, marié, père de famille et seul soutien de son père, un vieillard âgé de 74 ans.

Je tiens le nom de cet ouvrier et celui du très haut personnage à la disposition de M. le ministre.

Je recommande à la bienveillante attention de l'honorable ministre la requête qui lui a été ou qui lui sera faite par les communes d'Olne, de Xhendelesse, de Grand-Rechain et de Petit-Rechain, tendant à obtenir un chemin de fer vicinal partant de Forêt-Trooz, pour aboutir à la ville de Dison.

Ce chemin de fer, comme je l'ai déclaré l'année dernière, rendrait d'incontestables services aux habitants de ces peuplées et industrieuses communes.

Je désirerais savoir où en est la question du chemin de fer de Malmédy à Stavelot dont j'ai déjà deux fois entretenu la Chambre? A deux reprises, M. le ministre a déclaré qu'il s'occupait attentivement de la question et qu'il y avait espoir de la voir bientôt favorablement résolue. Les études sont-elles terminées et peut-on espérer que nous aurons bientôt ce chemin de fer?

Je voudrais aussi demander à l'honorable ministre s'il n'est réellement pas possible de donner satisfaction aux populations du canton d'Aubel et à celles de Thimister en ce qui concerne la correspondance des trains? Une démarche avait été faite auprès de M. le ministre par les membres du conseil communal d'Aubel pour demander une modification à un état de choses contre lequel ces populations protestent avec raison. M. le ministre avait promis d'examiner avec bienveillance la question! Les populations attendent, mais, comme sœur Anne, elles ne voient rien venir... Je me trompe: depuis cette démarche, une modification a été apportée à l'heure: jadis on attendait à Battice pendant trente-cinq minutes la correspondance pour Aubel; maintenant, pour prendre le dernier train, on doit attendre cinquante-deux minutes. C'est la seule modification apportée! Je doute qu'elle soit de nature à donner satisfaction aux populations du canton d'Aubel.

En terminant, je désire revenir encore une fois sur une question que j'ai déjà soulevée en 1896 et en 1897, en ce qui concerne l'organisation de trains légers entre Pepinster et Spa, en correspondance avec les grands express, et l'organisation de trains de plaisir dans les grandes villes du pays à destination de Spa, de Dolhain et de Stavelot.

J'ai demandé alors de faire pour ces localités si pittoresques de mon arrondissement ce que l'on fait pour Binche et pour les villes du littoral.

Le gouvernement, disais-je alors, doit traiter toutes les localités de la même façon! Ces observations, je les réitère à nouveau et je demande, au nom des commerçants de Dolhain, de Spa et de Stavelot, que l'on veuille bien faire pour eux ce que l'on fait pour les commerçants de la Flandre: ce ne serait que justice!

**M. Fris,** rapporteur. — Messieurs, il y a quelque chose qui vaut mieux que de bien parler de soi: c'est de ne pas en parler du tout!

Si l'honorable M. Defnet ne m'avait mis personnellement en cause en rappelant la discussion du projet de loi sur quelques modifications aux statuts des vicinaux, je pourrais ne pas insister et m'en référer à ce que dira l'honorable ministre des chemins de fer, qui, au nom de l'Etat, a la tutelle, le contrôle et la surveillance des chemins de fer vicinaux. M. Defnet m'a cité et je lui réponds.

La première remarque que j'ai à faire, c'est que, il y a à peine quelques jours, la Société Nationale des chemins de fer vicinaux a tenu ses assises annuelles; il y avait deux à trois cents actionnaires présents, presque toutes les communes du pays étaient représentées, parmi lesquelles

plusieurs administrées par les amis de l'honorable membre; j'ai pu y faire le relevé des douze premières années d'exploitation de la société; j'ai pu, en acquit d'un devoir, signaler les progrès considérables réalisés par la Société Nationale des chemins de fer vicinaux; j'ai pu dire qu'après quelques années d'existence, nous avons dépensé près de 100 millions dans l'intérêt général, — somme énorme de travail donnée à l'industrie et aux ouvriers, — que nous avons construit 80 lignes, que nous avons 1,600 kilomètres en exploitation et près de 2,000 kilomètres concédés; que la plupart des communes voient leurs charges couvertes: j'ai pu dire tout cela aux applaudissements de l'assemblée.

Les applaudissements, direz-vous, c'est facile à provoquer; mais, après cela, la gestion du conseil a été exposée, elle a été discutée, pas une critique n'a été formulée, le bilan a été voté à l'unanimité: c'est là que le conseil était devant ses juges, que les actionnaires avaient le droit de parler; l'approbation a été générale, et l'assemblée a émis le vœu unanime de voir la prospérité de la société s'accroître de jour en jour.

Voilà ce que j'ai le droit de relever.

L'honorable membre a reproduit les critiques acerbes qu'il avait déjà faites dans cette Chambre au sujet des administrateurs de la société: il ne me convient pas de discuter le prix de mon travail, ni de celui de mes collègues.

L'honorable membre a été convié par moi à venir s'en rendre compte; il est facile de dire: vingt séances! Mais l'honorable membre semble ignorer que c'est un travail absorbant et quotidien qu'il y a à faire à la société; s'il en était autrement, on ne serait pas arrivé à une situation qui est reconnue aussi satisfaisante non seulement dans le pays, mais à l'étranger, et qui rend des services signalés aux grandes villes comme aux petites communes.

L'honorable membre a dit en parlant du conseil d'administration: C'est une situation scandaleuse! Le mot peut faire son effet, mais ce n'est qu'un mot. L'appréciation n'a aucune base sérieuse. Cette situation est créée par la loi. Je l'ai trouvée quand je suis arrivé à la Société Nationale. Si l'honorable membre croit que la loi doit être changée, libre à lui d'user de son initiative parlementaire, mais il n'y a là que l'application stricte de la loi et des statuts. Rien n'est laissé à l'arbitraire!

Quand je disais naguère, dans un discours que l'honorable membre a critiqué, que la Société Nationale était une maison de verre, j'avais bien raison. Je vous convie à jeter un coup d'œil sur le rapport très détaillé et sur les pièces annexées au bilan. Vous verrez qu'absolument rien n'y est dissimulé: tout est exposé avec les détails les plus précis, et chacun peut se rendre compte de la gestion de la Société Nationale. Nous appliquons la loi, rien que la loi. Sur ce point, je n'ai donc rien de plus à répondre.

L'honorable membre a critiqué la gestion de la Société Nationale au point de vue des sociétés d'exploitation et au point de vue du petit personnel.

Quant aux sociétés d'exploitation, elles ne deviennent, en règle générale, fermières qu'après une adjudication publique.

Le cahier des charges est publié et le contrat de cession est soumis à l'approbation du gouvernement: il n'y a donc pas moyen qu'il y ait là ni favoritisme, ni abus, comme on semble l'insinuer.

Une critique vague et générale est aisée, mais jamais, on peut le dire, nos cessions d'exploitation n'ont donné lieu à aucune critique sérieuse de la part des actionnaires; toujours les intérêts de la Société Nationale ont été respectés.

Les sociétés sont, dans leur exploitation, contrôlées et surveillées sévèrement par la Société Nationale et, en dehors de cela, les communes, qui non seulement ont leur mission générale, mais qui sont encore actionnaires dans la plupart de nos lignes, suivent et contrôlent les sociétés exploitantes.

Eh bien, jamais, sauf dans quelques cas particuliers, nous n'avons entendu de plaintes à ce sujet, quoique, là comme ailleurs, il pourrait y avoir des abus.

Nous avons fait faire une enquête à la suite des affirmations que l'honorable membre a apportées à la tribune, notamment en ce qui concerne les employés attachés à la ligne de la Petite-Espinette. Nous n'avons guère trouvé le fondement de ses critiques. Sans doute, il peut y avoir des lacunes dans le cahier des charges général de nos exploitations, mais nous ne cessons de l'améliorer et de le rendre plus sévère.

Quant au surmenage des employés de la Société Nationale, je le nie absolument: rien n'est moins vrai. Il est aisé de dire, cela produit toujours son effet: Les petits employés sont mal payés; oui, c'est très commode à dire; c'est un thème que j'ai entendu développer maintes fois; c'est ainsi que l'on dit très souvent que l'honorable ministre des chemins de fer traite mal ses petits employés, l'honorable ministre des finances ses douaniers, l'honorable ministre des travaux publics ses cantonniers: c'est un cliché dont on se sert dans un intérêt électoral!

M. Defnet prétend que la Société Nationale paye mal ses employés! C'est inexact: le traitement initial est de 1,050 francs. A l'Etat, le traitement initial est de 900 francs. On dit qu'un traitement de 1,050 francs ne suffit pas à nourrir un ménage, mais la plupart des employés qui entrent chez nous à ce traitement n'ont pas de ménage; ce sont des jeunes

gens qui sont arrivés à l'âge de 18 ou 20 ans et qui sont enchantés d'entrer à la Société Nationale. Faut-il vous dire que, pour une place, nous avons des centaines de demandes et, depuis que la Société Nationale existe, la progression des demandes devient de plus en plus grande, ce qui prouve bien que le sort des employés n'est aucunement ce qu'en a dit l'honorable membre!

N'y a-t-il plus rien à faire? Evidemment non! Nous avons amélioré déjà et nous améliorerons encore la situation des petits employés, et veuillez croire que vous n'êtes pas seul à vous intéresser à leur sort. Ce sont nos collaborateurs et nous nous préoccupons d'eux avec sollicitude. Il n'y a d'ailleurs pas de réclamation: s'il y avait des motifs de plainte, l'un ou l'autre employé aurait bien assez d'indépendance pour s'adresser au conseil et lui signaler une situation qui serait mauvaise ou injuste, comme il y aurait bien aussi l'un ou l'autre actionnaire qui se ferait l'écho de ces plaintes. Un jour, *la Gazette*, le journal dont parlait précisément M. Defnet, avait critiqué la situation faite au personnel. Un actionnaire a interrogé le conseil d'administration en assemblée générale, et le conseil a donné toutes les explications nécessaires et a démontré, par des faits et par des chiffres, qu'il s'intéressait au personnel; l'assemblée générale a approuvé la conduite du conseil.

La caisse de secours, la caisse de pension, créées par le conseil, sont autant de preuves que nous nous intéressons à notre petit personnel, comme c'est notre devoir, car j'estime que ceux qui dirigent des sociétés ont comme premier devoir de s'occuper de la situation du personnel et spécialement des petits employés.

J'ai oublié de relever un mot que l'honorable membre avait prononcé déjà il y a un an. Voyez, a-t-il dit, ces administrateurs qui n'engagent pas leurs capitaux! Mais, messieurs, si les administrateurs engageaient leurs capitaux, c'est alors que les critiques surgiraient et qu'on les accuserait d'être dans une situation privilégiée, de pouvoir engager leurs capitaux à coup sûr et moyennant de très beaux intérêts. L'honorable membre oublie que la Société Nationale n'est pas une société anonyme ordinaire: c'est une création de l'Etat, une société *sui generis*, qui a une organisation particulière et qui a été fondée dans un but spécial d'utilité publique.

Donc, messieurs, pas de critiques sérieuses, des critiques générales et vagues, et je crois que, après avoir dit et répété que ceux qui sont surtout nos juges n'ont rien trouvé à nous reprocher, qu'ils ont, chaque année, voté des deux mains nos bilans, je puis ne pas m'étendre davantage et considérer la question comme jugée.

Puisque j'ai la parole, je désire présenter quelques observations à l'honorable ministre des chemins de fer au sujet de mon arrondissement.

Je lui rappelle, en passant, la situation de la gare de Malines. Malgré les promesses fréquentes de M. le ministre, la gare de Malines ne s'améliore pas, au contraire; les passages souterrains ne sont toujours pas établis, la gare est défectueuse et extrêmement dangereuse, les lieux de débarquement ne sont pas établis de manière à donner satisfaction aux voyageurs. En réalité, il semble que cette gare, qui a été construite il y a quelques années, aurait dû être parachevée immédiatement, et cependant elle se trouve encore dans l'état si défectueux que j'ai déjà signalé plusieurs fois à M. le ministre.

J'attire également l'attention de l'honorable ministre sur la situation du personnel ouvrier de l'arsenal de Malines et je le prie de soumettre cette question à un examen nouveau, qui, je crois, sera satisfaisant pour ces agents. Un grand découragement règne parmi les ouvriers de la division des voitures parce que la situation de ces travailleurs est inférieure à celle de leurs collègues de la division des locomotives.

Faut-il, pour travailler aux ateliers des locomotives, des forgerons, des ajusteurs, des tourneurs, etc., plus habiles que pour travailler aux ateliers de voitures? Non certes, surtout aujourd'hui qu'une grande partie du travail est effectué à la machine. Pourquoi alors accorder plus facilement et plus rapidement des augmentations de salaire aux uns qu'aux autres?

Dans le courant de l'année passée plus de 1,000 ouvriers de l'atelier des locomotives ont reçu une augmentation de salaire et, dans le même espace de temps, pas le quart, ou moins de 250 ouvriers, de l'atelier des voitures ont été augmentés. Observons que le personnel des voitures est plus nombreux que celui des locomotives.

Parmi les ouvriers entrés à la même époque et au même salaire, les uns à la division des locomotives, les autres à la division des voitures, ce sont toujours ceux de la première division qui ont actuellement le salaire le plus élevé et même qui ont reçu plusieurs augmentations de plus que leurs compagnons des voitures.

Il se fait que des manœuvres de même ancienneté, ayant identiquement les mêmes services à faire, les uns à la première division, les autres à la deuxième, et qui souvent même travaillent ensemble à la manœuvre des véhicules dans les cours des arsenaux sont payés à des taux différents suivant qu'ils appartiennent à la première ou à la deuxième division. Il y a là une infériorité flagrante, que rien ne justifie.

Des ouvriers de métier, menuisiers, forgerons, etc., des ateliers de voitures mettent, en moyenne, vingt ans pour arriver au minime salaire de 3 francs, alors que l'on trouve aux locomotives des ouvriers n'ayant à surveiller que le travail d'une machine-outil, qui gagnent plus de 4 francs.

Comment, dès lors s'étonner du mauvais effet que cette situation anor-

male produit sur le personnel de la deuxième division? N'est elle pas propre à écarter les bons ouvriers? N'y a-t-il pas à craindre, du mécontentement qui en résulte, que les ouvriers ne négligent leur besogne ou n'y mettent plus la même ardeur, le même goût?

Enfin, cette disproportion dans les faveurs accordées aux deux ateliers centraux de Malines fait naître parmi les ouvriers des idées de nature à compromettre l'autorité de leurs chefs : ils attribuent, en effet, à l'influence de ceux-ci la facilité plus ou moins grande avec laquelle on leur accorde des augmentations, — ce qui est inexact, je le sais bien.

Il n'est pas jusqu'à certaine presse locale qui n'exploite la question dans un sens plus ou moins équivoque.

Il convient aussi de remarquer que les augmentations accordées aux ouvriers des locomotives ne sont nullement exagérées. Bien des ouvriers de mérite attendent encore beaucoup trop longtemps une élévation de leur salaire.

Je signale encore très rapidement, et en passant, la réclamation qui a été adressée à M. le ministre au sujet des jours fixés pour le paiement des salaires.

Enfin, je ne puis m'empêcher d'appeler l'attention de M. Vandennepeereboom sur la caisse des pensions.

A mon avis, il vaudrait mieux fixer une limite d'âge de retraite, 60 ans par exemple, à laquelle l'ouvrier pourrait se retirer et recevoir une pension plus forte, pension qui devrait s'élever à la moitié au lieu du tiers du salaire, comme actuellement.

Quoi qu'il en soit, je reconnais que M. le ministre a fait beaucoup pour les ouvriers et, parmi ceux qui travaillent à l'arsenal, il y en a, en grand nombre qui sont prêts à reconnaître que, sous aucune administration, autant n'a été fait pour le petit personnel que sous celle du ministre actuel.

Mais c'est précisément parce qu'on connaît si bien les dispositions de M. Vandennepeereboom qu'on les escompte encore davantage et qu'on espère que les griefs que j'ai signalés — griefs qui sont relatés à la fin de mon rapport — seront examinés avec bienveillance.

J'ai parlé également des serre-freins et je crois qu'il y a quelque chose à faire en leur faveur, de même que pour les veilleurs de nuit, les pointeurs et les magasiniers.

Il y a une série de petits ouvriers, dont nous appuyons toujours les réclamations, quand elles sont fondées, auprès de M. le ministre. Nous n'avons pas le temps de nous appesantir sur ce point cette fois, mais je prie M. le ministre de contrôler ces observations de près et de nous donner l'assurance qu'il veillera à ce que, dans un court délai, il ne restera plus qu'éloges et reconnaissance envers son administration.

Avant de me rasseoir, j'appelle l'attention de M. le ministre sur le personnel de l'exploitation.

Il est toujours à la peine et se trouve être le moins bien partagé. J'espère que l'administration saura se souvenir de l'active coopération du personnel des stations pendant le trafic intense qui s'est produit durant la période de l'exposition de Bruxelles et que des indemnités et des gratifications seront accordées à cette occasion.

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT.

**M. Uilens.** — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport de la section centrale chargée d'examiner : 1° la proposition de loi portant une disposition additionnelle à l'article 82 de la loi du 21 avril 1840 sur les mines, minières et carrières ; 2° le projet de loi concernant la police et la surveillance des carrières.

— Impression, distribution et mise à la suite de l'ordre du jour.

#### REPRISE DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE DU BUDGET DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES POUR L'EXERCICE 1898.

**M. Heynen.** — J'ai une série d'observations à présenter sur des questions d'intérêt local. Pour gagner du temps, je les signalerai directement à M. le ministre après la clôture de la session.

Je me proposais, en outre, d'examiner la question des tarifs et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Je me bornerai à faire remarquer que M. le ministre, répondant tantôt à M. Fagnart à propos de la brochure de la Fédération des associations commerciales et industrielles, n'a pas touché le reproche, qui lui est fait, de réduire, au détriment de nos productions nationales, les tarifs de transit, d'exportation et d'importation, autrement dit, d'abaisser les tarifs internationaux sans compensation pour nos tarifs intérieurs.

Quant à ceux-ci, leur unification serait désirable, car pourquoi ne pas appliquer, par exemple, au Luxembourg les tarifs de faveur accordés au transport de charbons destinés à la Flandre? Je pourrais citer d'autres faits.

J'insiste de nouveau, vu l'urgence de la mesure, pour qu'il soit accordé douze heures effectives de jour, au lieu de huit, pour le déchargement d'un wagon, lorsque le destinataire habite à une grande distance de la station.

**M. Vandennepeereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — L'honorable membre exprime le regret que je ne me sois pas expliqué tantôt sur un des points importants...

**M. Heynen.** — Qui sont discutés dans la brochure!

**M. Vandennepeereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — ... discutés dans la brochure dont j'ai parlé.

Je croyais rencontrer les intentions de la Chambre en répondant seulement aux deux points signalés par M. Fagnart; mais il suffit que M. Heynen désire que je m'explique sur le point qu'il a signalé pour que je m'empresse de donner quelques explications à ce sujet.

C'est une vieille question; elle date de 1852; pendant près de quarante ans, elle n'a donné lieu à aucune observation; aujourd'hui, on la discute et on la critique.

Messieurs, les tarifs de transit ont donné deux résultats considérables : ils ont développé le commerce de nos ports et ils ont assuré aux chemins de fer des recettes très importantes.

Grâce à ces tarifs, nous sommes parvenus, mes prédécesseurs et moi, à conquérir cet immense transit pour la Belgique et à cueillir les deux riches fruits dont je viens de parler. Aussi personne n'oserait nous conseiller de les abroger. On épêche ces tarifs, on montre quelques anomalies, quelques inconvénients, on découvre quelques épines, mais personne n'oserait y toucher : il y aurait une diminution de la richesse du pays.

Comment attaque-t-on ces tarifs? Pour ceux qui ne connaissent pas les affaires, on prend au milieu de ce faisceau de tarifs, trois ou quatre points qui présentent des anomalies aux yeux d'un public peu instruit et on les met en vedette. Voilà, dit-on, comment on administre : on transporte des marchandises étrangères à des conditions plus favorables que les marchandises belges : et on triomphe facilement devant les badauds.

Ces anomalies dans les tarifs sont inévitables. Ceux qui ont créé ces tarifs savaient parfaitement qu'il n'est pas possible d'arriver à une perfection absolue, pas plus dans les tarifs que dans toute autre chose. Il y a toujours, à côté de très grands avantages, certains inconvénients. Or, nos tarifs présentent cet inconvénient que, quand il s'agit de tarifier des marchandises provenant d'établissements étrangers situés à proximité des frontières, — et ces établissements sont peu nombreux, — on arrive, dans certains cas et pour certaines marchandises, à avoir pour les étrangers des taxes inférieures à celles des usines belges.

J'ai eu souvent l'occasion de démontrer que l'industrie belge ne subit de là aucun préjudice grave, puisque, en l'absence de ces tarifs, les produits étrangers passeraient à d'autres ports, avec des conditions de transport à peu près analogues.

Il est d'ailleurs impossible d'établir des zones pour la fixation de ces tarifs. Il faut prendre les tarifs tout entiers avec leurs inconvénients ou les abroger tout entiers!

Qu'a-t-on répondu lorsque nous avons montré les avantages qui ont été recueillis, mis en présence de quelques inconvénients? On a dit : Il y a un moyen bien simple de donner satisfaction : unifiez les tarifs, faites qu'en service intérieur, on accorde les taxes du tarif de transit! On dit cela sans aucune réflexion, — je ne parle pas de mon excellent ami, M. Heynen, qui est grand partisan des tarifs de transit je parle de ceux qui discutent et qui écrivent en dehors de cette enceinte, que je voudrais voir ici, pour leur montrer combien, en suivant leurs conseils, on arriverait à des conséquences désastreuses! On perd de vue qu'en appliquant les bases des tarifs de transit aux transports en service intérieur, on s'exposerait à imposer au trésor une diminution de recettes qui compromettrait l'équilibre du budget.

Il faut, je le répète, choisir entre ces deux alternatives : ou maintenir les tarifs de transit avec de légers inconvénients, ou les supprimer en faisant perdre au pays une des principales sources de sa richesse.

Je voudrais mettre en demeure les hommes qui critiquent les tarifs de transit de venir prendre place au banc ministériel et d'assumer la responsabilité d'une pareille décision.

On se plaint des tarifs; mais on oublie que les réductions consenties depuis quelques années s'élèvent à une somme de plus de 10 millions par an; on perd de vue les nombreux tarifs d'importation et d'exportation, qui ont rendu tant de services à notre industrie.

Mon honorable ami, M. Heynen, a demandé de prolonger le délai accordé pour le déchargement des wagons dans les gares situées à la campagne. Je tâcherai de lui donner satisfaction.

Plusieurs de mes collègues ont manifesté le regret du peu de temps qui est à la disposition de la Chambre pour discuter mon budget; je m'associe à ces regrets, car personne ne souhaite plus que moi de pouvoir examiner d'une manière étendue et minutieuse les actes de l'administration des chemins de fer.

La Chambre désire que le gouvernement traite avec bienveillance le personnel des lignes reprises. J'ai l'intention de me conformer à ce désir : je l'ai promis et je renouvelle ma promesse.

Dans une note que je viens d'adresser à la section centrale, j'indique d'une manière très précise le traitement qui sera fait au petit personnel

des administrations reprises. Pour un grand nombre d'agents et d'ouvriers, la situation sera améliorée. C'est ainsi que, pour les lignes reprises aux environs de Gand, les petits salaires ont été relevés.

Le personnel du Grand Central, en présence de l'explication que j'avais donnée, a soulevé une revendication en plus. On m'affirme que les commis du Grand-Central réclament le traitement des commis du chemin de fer de l'Etat. Cela n'est pas admissible en présence de la situation qui serait faite aux commis auxiliaires qui sont en fonctions depuis de nombreuses années.

Je leur ai dit : Vous conserverez votre grade de commis, et vous aurez un traitement dont le maximum est supérieur à celui qui était donné par le Grand-Central. En outre, vous aurez deux avantages : 1° la faculté de passer un examen pour obtenir le grade et le traitement des commis du chemin de fer de l'Etat ; 2° un certain nombre de places dans les grades supérieurs seront réservées aux agents repris.

Mais il ne serait pas juste de nuire aux agents de l'Etat...

**M. Fagnart.** — M. le ministre n'avait-il pas parlé de faire deux cadres différents ?

**M. Vandenpeereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Oui, et je maintiens ce que j'ai dit ; mais il ne peut être question d'avoir des cadres séparés pour les grades supérieurs.

J'ai été extrêmement surpris de voir mon honorable ami, M. Renkin, dans son discours, prendre texte d'une brochure qu'il venait de recevoir et qui constitue un véritable réquisitoire contre l'administration de la marine.

L'honorable M. Fagnart a suivi ce système pour les tarifs des chemins de fer ; je le comprends jusqu'à un certain point de la part d'un membre de l'opposition, mais je m'étonne qu'il soit suivi par un membre de la majorité.

Tout le discours est la reproduction de la brochure publiée par quelques officiers. Ce n'est pas à pareille source qu'il faut boire : c'est une source impure. (*Rires à droite.*)

**M. Raepsaet.** — Comme les sources de l'Espierre !

**M. Vandenpeereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — S'il s'était donné la peine de venir m'en dire un mot, j'aurais pu l'éclairer.

Vous savez combien j'aime l'administration de la marine ; j'ai tâché de faire tout le bien possible au personnel de cette administration ; mais je constate avec le plus vif regret qu'il y a dans ses rangs quelques officiers qui sont absolument indisciplinés ; ils sont en correspondance avec les journaux et ils écrivent des brochures. Encore s'ils disaient la vérité, mais ils la tronquent sciemment. Ce sont des indisciplinés, et c'est chez ceux-là qu'on s'inspire, qu'on va s'instruire !

Qu'on vienne dire à mon administration qu'il y a telle amélioration à réaliser et j'écouterai ; qu'on me signale telle modification qui doit être apportée à la situation et je serai à votre disposition dans les limites de mes forces et de mes crédits ; mais on ne peut ainsi critiquer une administration tout entière, une administration vaillante, en faveur de laquelle nous avons travaillé depuis quatorze ans, et dire sous l'inspiration d'indisciplinés qui finiront mal : Tout est mauvais ! Ce n'est pas là un système de discussion. J'arrive, moi, avec des arguments sérieux, je prends des chiffres de crédits qui ont été dépensés pour la marine, les cadres qui ont été formés, les augmentations de traitement accordées, les mesures prises et j'oppose victorieusement toutes ces choses — qui sont des faits — de simples paroles.

On n'a rien fait ? Quand je suis arrivé au pouvoir, on a créé du matériel, on a augmenté la flotte ; mais on dit que c'est tout et que le personnel a été négligé !

Il n'y a rien d'aussi éloquent que les chiffres et cela vaut mieux que les brochures.

**M. Defnet.** — Il y a aussi des chiffres dans les brochures.

**M. Anseele.** — Les chiffres dans la brochure sont éloquents aussi !

**M. Vandenpeereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Ils peuvent paraître éloquents dans un certain milieu, mais pas dans un milieu comme celui-ci, où l'on veut des arguments sérieux.

**M. Renkin.** — Nous attendons vos arguments !

**M. Vandenpeereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Le 31 décembre 1884, le personnel de la marine comprenait 966 fonctionnaires, employés et ouvriers ; au 31 décembre 1897, ce nombre s'élevait à 1,510, soit une augmentation de 544.

En 1885 le budget comprend, pour traitements fixes et salaires, la somme de 1,050,126 francs ; en 1898, le budget, pour les mêmes articles, s'élève à 1,724,211 francs, soit une augmentation de 674,085 francs.

De 1885 à 1897, les promotions accordées s'élèvent à près de 600,000 francs.

Les crédits alloués par la Chambre pour le repos du personnel s'élè-

vent à 50,400 francs. C'est d'une insuffisance de repos qu'on se plaint et c'est naturel : l'indiscipline et la fainéantise sont deux choses qui marchent ensemble !

**M. Anseele.** — Alors tous les rentiers doivent être des révolutionnaires !

**M. Vandenpeereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — J'ai sous les yeux un tableau indiquant exactement les heures de service : je l'ai fait établir au moment où j'ai entendu dire que le personnel ne jouissait pas du repos réglementaire. Voici ce que je lis dans ce relevé : Pendant une période de six mois, — octobre 1897 à mars 1898, — 13 officiers ont eu tous les repos prescrits par le règlement, pour 13 autres, un seul jour a manqué et enfin pour 2 officiers deux jours ont manqué. C'est après cela qu'on vient dire que les repos réglementaires n'ont pas été accordés !

Nous avons 9 équipages complets pour 6 navires en ligne ; mais on voudrait un équipage de réserve, afin que jamais un officier, lorsque son bateau n'est pas en service, ne soit astreint à remplacer un collègue malade, en congé ou au repos.

Cela est inadmissible, car, à ce compte, lorsqu'un navire est en réparation pendant plusieurs mois, l'équipage resterait inoccupé. Lorsque de pareilles prétentions se produisent, n'ai-je pas le droit de dire qu'elles émanent de personnes qui ne comprennent pas leur devoir vis-à-vis de l'administration ? On envoie des articles aux journaux, articles qui sont faux, et on sait qu'ils sont faux, et on espère produire ainsi une certaine pression sur l'opinion publique.

C'est dans cet ordre d'idées que, récemment, on affirmait que, du 27 au 30 janvier, les agents du paquebot *Marie-Henriette* avaient eu, pour 3 jours et 2 nuits de travail, 10 heures de repos seulement.

Or, j'ai sous les yeux un tableau, dressé par les officiers intéressés, d'où il résulte que, sur 4 jours, ils ont eu 52 heures de service, 9 heures de repos à bord et 55 heures de repos à domicile, et si on détache le quatrième jour, comme on le demandait tantôt, on arrive au résultat suivant : sur 3 jours, un officier a eu 29 heures de travail, 9 heures de repos à bord, 54 heures de repos à domicile ; un autre, 28 heures de travail, 8 heures et demie de repos à bord et 55 heures et demie de repos à domicile ; un troisième a eu 29 heures et demie de travail, 8 heures et demie de repos à bord, 54 heures de repos à domicile.

On se plaint du traitement, mais je pense que c'est à tort, car il y a des officiers qui sont arrivés au grade de commandant au bout de six, huit, neuf années. Il y a certainement des carrières dans lesquelles les traitements sont plus élevés, mais les agents de l'Etat ont d'autres avantages, notamment la fixité de la position et l'éventualité d'une pension.

On a soulevé une autre prétention : on voudrait que les places de commissaire maritime soient réservées aux officiers.

Je pose la question à mon honorable ami : Les places de commissaire de 4<sup>e</sup> classe ne pourront presque jamais convenir ; il faudrait donc donner une des classes supérieures et priver d'avancement d'anciens agents ? Il y a là un personnel qui attend sa promotion : est-ce que vous allez la lui refuser ? J'ai à veiller à tous les intérêts et à observer des règles de justice vis-à-vis de tous et je ne sacrifierai pas les petits commissaires maritimes au profit d'officiers qui écrivent des brochures ! (*Rires.*)

Mais le grand grief c'est que les places ne sont pas occupées, qu'il y a des « faisant fonctions » et que les cadres ne sont pas remplis. Qu'on se donne la peine de lire le règlement : il faut ces aines conditions pour être promu ; la question est de savoir s'il y a des officiers en ordre utile pour être promus. Je sais bien qu'on l'affirme, mais on affirme le contraire de la vérité. Voilà la situation ! Et je dis à l'honorable membre : Ce n'est pas sur des documents pareils qu'on se base : il faut voir l'ensemble d'une situation et ne pas entendre seulement deux ou trois personnes !

M. Van der Heyde m'a demandé de m'occuper des victimes des accidents de la dernière tempête d'Ostende. Je me suis empressé, dès que j'ai connu l'accident, de faire distribuer des indemnités aux veuves et aux orphelins.

Les honorables MM. Mousset et De Lalieux se sont intéressés à toute une série de petits employés : les commis auxiliaires, les facteurs de station, les classeurs, les visiteurs de matériel, les dessinateurs et les piqueurs temporaires. L'honorable M. De Lalieux a parlé également des ouvriers de remise. Je leur promets d'examiner ces observations avec bienveillance.

Je suis heureux d'annoncer à ces honorables membres que je m'occupe pour le moment des agents temporaires.

Mes honorables collègues apprendront avec satisfaction que j'ai supprimé d'un seul coup tous les cautionnements, qui donnaient lieu à des plaintes si vives et si fondées. Je n'ai maintenu que ceux que la loi m'obligeait à maintenir. (*Très bien ! sur divers bancs.*)

Aujourd'hui que les agents ne sont plus dans les griffes des usuriers, je n'ai contre moi que les usuriers (*rires*), mais j'ai pour moi tous les petits employés.

L'honorable M. Anseele m'a demandé où en était la promesse que j'avais faite l'année dernière relativement au personnel et il m'a mis en demeure de donner des explications précises. Je lui réponds que j'ai tenu

ma promesse en continuant à améliorer la situation du personnel, but que je poursuis depuis de longues années. Je l'ai fait notamment pour ce qui concerne l'habitation des ouvriers.

J'ai le plaisir d'annoncer à l'honorable membre que, dès que l'ensemble des lignes sera repris, je prendrai des mesures pour améliorer pour tout l'ensemble du réseau la situation du petit personnel.

L'honorable M. Fris a parlé des ouvriers de l'arsenal de Malines. J'examine leur position en ce moment et, dès à présent, je suis heureux de pouvoir annoncer à l'honorable membre qu'une des revendications de ces ouvriers vient de recevoir une solution satisfaisante. Ils seront tous payés une fois par semaine, un jour autre que le lundi ou le samedi.

Les honorables MM. Van der Heyde et Malempré se sont occupés des serre-freins. Depuis de nombreuses années, on s'occupe de la question des guérites des serre-freins dans les trains. J'ai déjà amélioré leur situation sous ce rapport et je continuerai à le faire au grand avantage de ces braves ouvriers.

L'honorable M. De Laliex a appelé mon attention sur le recrutement des ouvriers provisoires, qui, après un premier examen, sont astreints à en subir un second, à la suite duquel ils sont fréquemment congédiés.

J'ai recommandé de veiller de plus près au premier examen et de faire en sorte que le second ne soit plus nécessaire. Il y avait là une situation mauvaise à laquelle il fallait couper court; vous pouvez compter sur moi pour la faire promptement disparaître.

L'honorable M. Malempré a signalé la situation des commissionnaires à la gare de Verviers, qui, outre leur besogne ordinaire, sont astreints à certains travaux qu'ils doivent exécuter sans rétribution. Je ferai examiner s'il n'y a pas lieu de leur accorder une rémunération de ce chef.

**M. Malempré.** — Je vous en remercie.

**M. Vandepereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — L'honorable membre m'a dit que quelques ouvriers ne jouissent pas du repos hebdomadaire.

**M. Malempré.** — On me l'a affirmé!

**M. Vandepereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je vous affirme, moi, que j'ai, dans mon cabinet, pour les 42.000 ouvriers de l'administration, le service réglé jour par jour, heure par heure. Je suis convaincu que les chefs, sachant l'intérêt que j'attache au repos hebdomadaire, n'oseraient pas me donner des indications inexacts. J'y veille, d'ailleurs, de très près et je ne laisse jamais passer une infraction sans de très vives observations. Vous comprenez ce que cela veut dire: s'il y a un abus réel, il y sera mis bon ordre et promptement.

L'honorable membre dit qu'on lui a rapporté — il ne le sait pas de science personnelle...

**M. Malempré.** — Non!

**M. Vandepereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — ... qu'un ouvrier aurait été injustement congédié et remplacé par un autre ouvrier placé sous la protection d'un haut personnage. Si le fait est vrai, l'injustice sera réparée: le haut personnage ne m'arrêtera pas!

L'honorable M. Carton de Wiart a bien voulu appeler mon attention sur un point important. Dans le but d'unifier la radiation des peines encourues avec l'octroi de la décoration civique, on a établi une certaine connexité entre les deux mesures. J'examinerai s'il n'y a pas lieu d'effacer comme précédemment les peines, sans tenir compte de la croix civique. A première vue, cela me paraît équitable. Si l'honorable membre a raison, il obtiendra satisfaction. Je ne m'obstine pas, et, si j'ai tort, je le reconnaitrai.

J'arrive aux travaux.

L'honorable M. Woeste insiste pour que l'on achève prochainement la gare d'Alost. Nous sommes sur le point de terminer les expropriations de terrains. Dès que nous serons en possession de ces terrains, je m'empresserai de mettre en adjudication les premiers travaux et je marcherai d'autant plus rapidement que les sommes nécessaires sont à ma disposition.

A Baerdegem et Appelsterre, j'espère arriver très prochainement à un résultat qui donnera satisfaction aux populations.

L'honorable M. Raepsaet a parlé des gares de Michelbeke et de Munckswalm. Je viens de recevoir les dossiers de ces affaires; elles seront soumises à une instruction et j'aurai l'honneur d'en faire connaître le résultat à mon honorable ami.

J'ai l'intention de compléter la gare d'Audenarde par un hangar aux marchandises dont la construction a été décidée.

Je ferai ce qui est possible pour améliorer la situation de la gare de Syngem.

L'honorable M. Hubert a appelé mon attention sur l'installation du Grand-Central à Vireux. Dès que je serai en possession de la ligne, c'est-à-dire le 1<sup>er</sup> juillet, j'examinerai la question dont il s'agit.

L'honorable M. Fris se plaint amèrement, avec raison peut-être, de la

situation qui est faite à Malines. Je lui ai promis depuis de longues années d'améliorer cette situation. Je suis arrêté, non par une question de dépense, mais par les transformations que doit subir la gare.

Dès que le projet sera arrêté, je compléterai, suivant son désir, les installations, et je lui exprime mes regrets de l'avoir fait attendre si longtemps avant d'avoir pu lui donner satisfaction.

L'honorable M. Fagnart a parlé du passage à niveau qui existe à Charleroi et dont la suppression permettrait l'érection d'un quartier important.

**M. Fagnart.** — L'aménagement de terrains domaniaux!

**M. Vandepereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — La question qui est soulevée est extrêmement importante, non seulement au point de vue de la ville de Charleroi, mais aussi au point de vue de l'Etat. Dès que nous serons en possession du Grand-Central, — et je l'ai déjà promis, au Sénat, à l'honorable bourgmestre de Charleroi, — nous ferons tout ce qui sera possible pour arriver rapidement à une solution.

L'honorable M. Woeste a parlé des projets de lignes vicinales de Ninove à Meirelbeke, d'Assche à Oordegem et de Wetteren à Sottegem.

Ces affaires sont actuellement en instruction, et j'espère qu'elles recevront une solution favorable aux intérêts des populations.

Je fais la même réponse en ce qui concerne le chemin de fer de Dison, dont a parlé l'honorable M. Malempré.

L'honorable M. Raepsaet me rappelle une promesse faite: le dédoublement de la ligne de Denderleeuw à Courtrai.

Je suis heureux de lui annoncer que j'ai donné l'ordre de commencer les travaux. On marchera rapidement et tout sera terminé l'année prochaine.

L'honorable membre a également appelé mon attention sur l'exploitation du raccordement Orroir-Celles-Escanaffles. Je regrette de ne pouvoir lui donner satisfaction à ce sujet. Je lui communiquerai le dossier de cette affaire et il pourra apprécier les difficultés devant lesquelles je me trouve.

Enfin, l'honorable M. Malempré a parlé de la création du chemin de fer de Malmédy à Stavelot. L'étude que j'avais promise lors de la discussion de mon précédent budget n'est pas complètement terminée, mais j'espère que le gouvernement pourra prendre à cet égard une décision prochainement.

L'honorable M. Hubert a appelé mon attention sur un point très important pour son arrondissement: il signale qu'il serait utile de créer une ligne reliant Cerfontaine à Florennes. J'ai promis à l'honorable membre, et je lui renouvelle cette promesse, que, dès que nous serons en possession du Grand-Central, je m'empresserai de faire étudier le tracé de cette ligne nouvelle et, sans que je me prononce dès ce moment d'une manière définitive, l'honorable membre peut avoir l'assurance que je ferai tout ce qui est possible pour donner satisfaction aux intérêts très considérables engagés dans la question.

**M. Hubert.** — Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. Vandepereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Les honorables MM. Hubert, Woeste, Fagnart, Raepsaet et Malempré m'ont demandé des modifications aux horaires des trains et la création de trains nouveaux. Dès que la session sera terminée, je ferai examiner ces demandes par mon administration.

**M. Hubert.** — Ce serait simplement une autorisation à accorder au Grand-Central de changer l'horaire des trains à partir du 1<sup>er</sup> juillet.

**M. Vandepereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je n'ai pas le droit de donner des ordres au Grand-Central. Je n'ai pas autorité pour cela; mais, si je puis obtenir la chose à l'amiable, je le ferai bien volontiers.

**M. Hubert.** — Je suis convaincu que vous pourrez ainsi me donner satisfaction et je vous en remercie.

**M. Vandepereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — L'honorable M. Carton de Wiart me demande d'améliorer les voitures de 5<sup>e</sup> classe en y plaçant pendant l'été des stores ou des volets. J'ai déjà dit à la Chambre que la fusion des deux classes, qui a été acceptée ici à la quasi-unanimité, me permettra, j'espère, de réaliser de très grands bénéfices et je profiterai de l'occasion pour en consacrer une large part à l'amélioration des voitures de 5<sup>e</sup> classe.

L'honorable membre a parlé des améliorations à apporter aux barrières et des accidents qu'on pourrait éviter. A ce point de vue, deux mesures importantes ont été prises. Des millions ont été dépensés pour supprimer un certain nombre de passages à niveau et, chaque année, j'inscris à mon budget une somme de 400.000 francs pour en supprimer de nouveau: il faut, en effet, faire aux passages à niveau une guerre acharnée. L'autre mesure que je suis heureux d'avoir pu prendre, et que je dois à un ingénieur qui a rendu un véritable service au personnel des chemins de fer, c'est l'invention d'une barrière roulante fonctionnant à distance appelée « barrière Plateau », du nom d'un fonctionnaire auquel je rends hommage. Au lieu de traverser les voies, les gardes-barrières peuvent faire mouvoir celles-ci en restant à distance et il se trouve que nous évitons ainsi un

grand nombre d'accidents. Actuellement, les deux tiers des barrières sont transformées et le tiers restant sera terminé au cours de cette année.

L'honorable M. Carton de Wiart voudrait voir peindre les barrières en couleur vive, pour qu'on les aperçoive de loin. L'idée me paraît bonne et je tâcherai de la réaliser.

L'honorable membre voudrait aussi voir augmenter les bornes-postes dans les villes et à la campagne. L'établissement des boîtes ne coûte pas grand'chose, mais ce qui coûte, c'est le personnel qui doit lever ces boîtes. En effet, l'installation de 100 ou 200 boîtes de plus dans la ville de Bruxelles, par exemple, ne coûterait presque rien, mais il faudrait augmenter considérablement le nombre des facteurs pour les lever régulièrement. Quoi qu'il en soit, j'étudie en ce moment le moyen d'améliorer encore le service de la poste pour les grandes villes et tout spécialement l'extension du service pour la banlieue de ces villes.

J'ai l'intention d'établir dans les grands centres des bureaux auxiliaires. A Londres, ce système a produit d'excellents résultats et j'ai envoyé un fonctionnaire pour étudier la situation sur place.

**M. Fris**, rapporteur. — A Paris également !

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — A Paris, il produit également de bons résultats.

Mon honorable ami, M. Raepsaet, voudrait voir établir le réseau téléphonique dans un grand nombre de communes. La Chambre sait que c'est là mon intention, et j'espère que, avant une dizaine d'années, le téléphone sera établi dans toutes les communes du pays (*très bien !*) et qu'il aura la même étendue que le réseau télégraphique.

Toutefois, je dois faire observer qu'on n'arrivera à ce résultat qu'à deux conditions : la première, qu'on ne marche pas trop vite, et la seconde, qu'on ne constitue pas le budget téléphonique en perte, car tout service qui clôt en déficit déchoit. Il faut donc maintenir les ressources et ne pas marcher trop vite.

Dans ces conditions, j'espère que, d'ici à dix ans, nous aurons dans le pays autant de bureaux téléphoniques qu'il y a actuellement de bureaux télégraphiques.

Une autre question concernant la marine a été soulevée : c'est l'établissement de signaux de tempête.

En présence de la controverse qui existe sur l'utilité ou la non-utilité de ces signaux sur notre littoral, j'ai décidé de faire un essai. Je dois déclarer, pour que la responsabilité de l'Etat ne soit pas entraînée, que l'accident arrivé l'autre jour n'est pas dû à l'absence de signaux.

Quoi qu'il en soit, je le répète, j'ai décidé de faire un essai sur quelques points de la côte, mais je ne suis pas convaincu d'arriver à un résultat efficace.

**M. Carton de Wiart**. — Il ne faut pas procéder à cette expérience avec des idées préconçues !

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je vais établir ces signaux dans les meilleures conditions, comme cela existe en Angleterre. Je n'épargnerai aucune dépense, mais j'agis sans foi. (*Rires.*) Mieux vaut le reconnaître et, puisque la Chambre exprime le désir que je fasse un essai, je m'incline devant elle, en avouant toutefois que je lui ai résisté souvent. (*Nouveaux rires.*)

Un mot encore et je termine.

On a attaqué la Société Nationale des chemins de fer vicinaux. Je ne soutiendrai pas que tout y est absolument parfait, pas plus que je ne le prétendrai pour ce qui concerne le chemin de fer de l'Etat. Je suis très convaincu qu'on peut, aux chemins de fer vicinaux comme au chemin de fer de l'Etat, signaler des lacunes, qu'on peut désirer améliorer telle ou telle situation au point de vue du personnel, au point de vue du service ; j'en suis convaincu et, si la question était placée sur ce terrain, j'écouterais, mais quand on dit d'une manière générale que le service est défectueux, je n'écoute plus, pas plus pour les chemins de fer vicinaux que pour le chemin de fer de l'Etat. Il est impossible de rencontrer des critiques aussi vagues !

**M. Defnet**. — J'ai été très modéré dans mes affirmations.

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je dis que c'est une accusation sans précision.

Ce que j'affirme, moi, c'est que cette administration marche bien, qu'elle a rendu au pays des services que nul ne pouvait prévoir au moment de la création de la société, en 1884.

Les lignes en exploitation comprennent plus de 1,600 kilomètres...

**M. Defnet**. — Il ne s'agit pas de cela : il s'agit des abus que j'ai signalés très nettement.

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Quand on attaque quelqu'un, j'ai le droit de le défendre et il ne s'agit pas de savoir si je dois le défendre par le flanc droit ou par le flanc gauche.

**M. Defnet**. — Vous plaidez mal des deux côtés !

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je prends le flanc droit et je dis qu'il n'y a que des éloges à décerner à l'administration et qu'elle a rendu d'immenses services ; j'ajoute qu'il y a des hommes d'élite qui dirigent l'administration.

Maintenant je passe au flanc gauche. (*On rit.*)

Vous prétendez que le personnel n'est pas toujours assez bien traité ; que, dans certains cas, la durée des services est trop longue ; que certains salaires ne sont pas assez élevés. C'est possible, quoique nous soyons habitués à entendre les mêmes plaintes à propos de toutes les administrations.

S'il y a des réclamations fondées, je suis prêt à y faire droit, d'accord avec la Société Nationale, dont je suis certain d'avoir le concours.

Veillez donc, je vous en prie, répondant à l'invitation que je vous adresse, nous aider à atteindre le but que nous poursuivons. Citez-nous des faits !

**M. Anseele**. — M. Defnet n'a fait que cela !

**M. Defnet**. — Je demande la parole.

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je n'ai pas entendu des faits précis...

L'honorable membre a dit qu'il y a surmenage : il faut voir ce qu'il entend par là. On prétend aussi que le personnel des chemins de fer de l'Etat est surmené, et cependant vous savez ce qui a été réalisé pour assurer les repos. Je désire très vivement que le même résultat soit atteint pour le personnel des chemins de fer vicinaux. S'il y a des améliorations à réaliser, signalez-les : je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir pour que le personnel obtienne satisfaction.

**M. Lefebvre**. — Tenant compte du désir qu'a la Chambre de terminer cette discussion, je serai très bref.

Je n'ai, du reste, que quelques recommandations à faire à l'honorable ministre des chemins de fer.

Voici la première. Un certain nombre de gardes-barrières de la ligne de Malines à Termonde se plaignent du nombre d'heures de travail qu'ils ont à faire le dimanche. Ces ouvriers commencent leur besogne le samedi, à 6 heures du soir, pour ne finir que le lendemain matin, à 8 heures ; ils ont donc un travail de nuit de quatorze heures ; cette durée me semble excessive, et il y a lieu d'observer qu'ils ne sont pas payés pour les deux heures de travail supplémentaire qui leur sont imposées. De plus, ces ouvriers doivent reprendre leur besogne le dimanche soir à 6 heures, de sorte qu'ils n'ont jamais un jour complet de repos le dimanche.

J'ai eu l'occasion, précédemment, d'appeler l'attention de l'honorable ministre sur cette situation ; je me permets aujourd'hui de le faire encore et d'espérer qu'une solution favorable interviendra.

Une seconde recommandation que je tiens à faire à l'honorable ministre des chemins de fer est la suivante. Les ouvriers pointeurs de l'administration des chemins de fer demandent un salaire mensuel au lieu d'un salaire journalier ; ils désirent être assimilés, sous ce rapport, aux chefs-manœuvres et avoir les mêmes droits que ceux-ci ; les fonctions délicates que remplissent les pointeurs et les responsabilités qu'ils encourent justifient leur demande, que je n'hésite pas à appuyer.

J'appuie également les observations présentées par l'honorable M. Fris au sujet des ouvriers de la section des voitures de l'arsenal de Malines. Ces ouvriers ne sont pas traités, au point de vue des salaires, sur le même pied que ceux de la première division, celle des locomotives. Les salaires de la seconde division sont moins élevés que ceux de la première, et cependant, pour beaucoup d'ouvriers, l'ouvrage est le même dans les deux divisions. Aussi, depuis longtemps des réclamations ont été formulées à ce sujet et ont été signalées à l'honorable ministre des chemins de fer. Il est au courant de la situation et il ne peut manquer de donner satisfaction à de justes griefs.

Deux mots maintenant de certains travaux que je me permets de réclamer pour l'arrondissement que je représente spécialement dans cette Chambre.

Je tiens, tout d'abord, à remercier l'honorable ministre des travaux importants qu'il a décrétés pour la station de Hombeek.

Ces travaux sont en cours d'exécution et semblent répondre entièrement aux nécessités du service des marchandises.

Il reste à construire maintenant des bâtiments nouveaux pour remplacer ceux de la station actuelle. J'espère que les travaux pourront être entamés à bref délai.

M. le ministre nous a promis un point d'arrêt à la barrière n° 10 de la ligne de Termonde à Malines, entre la station de Hombeek et celle de Capelle-au-Bois, à la bifurcation de la ligne de Malines-Terneuzen. Cette promesse a été faite depuis longtemps. La création de ce point d'arrêt est décidée ; mais, jusqu'à présent, aucune exécution n'a été donnée à cette décision. Je demanderai à M. le ministre de bien vouloir donner des ordres pour que ce point d'arrêt puisse être mis en exploitation le plus tôt possible.

J'ai signalé, l'an dernier, les défectuosités des bâtiments de la station de Ruysbroeck-Sauvegarde; j'appelle encore sur ce point l'attention de l'honorable ministre.

Il me reste une réclamation à produire quant au service postal de la commune de Leest, service qui est très mal organisé.

Cette commune compte 1,400 habitants et le centre de la commune est située à une demi-lieue seulement du bureau des postes de Hombeek. Cependant la première distribution des correspondances n'a lieu, au village même de Leest, qu'entre 11 heures et midi. C'est une situation qui ne peut perdurer. J'engage l'honorable ministre à prendre des mesures pour que la commune de Leest soit desservie d'une façon plus expéditive.

J'ai dit.

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — J'ai pris note des observations que mon honorable ami vient de me présenter. Je prends bien volontiers l'engagement de faire ce qui sera possible pour lui donner satisfaction au sujet des différents points qu'il a touchés.

**M. Lefebvre**. — Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. Renkin**. — Je me suis permis de parler de la situation du personnel de la marine. Il paraît que c'est un crime! Le seuil de l'administration de la marine est sacré! Nul n'a sans doute le droit de le franchir, puisque l'honorable ministre se fâche tout rouge à propos d'un discours où je rendais pleinement hommage à ses intentions, où je reconnaissais le progrès qu'il a déjà réalisé. L'honorable ministre a essayé de m'accabler à l'aide de sa tactique habituelle, qui consiste à décrier les arguments de l'adversaire sans les aborder directement et à annoncer des démonstrations écrasantes... sans les produire!

Nous allons voir si M. le ministre a donné une réponse satisfaisante à mes critiques. Je ne prétends pas être infaillible, j'ajoute même que, si l'honorable ministre me démontrait que je me suis trompé, je serais charmé de constater que, en réalité, l'administration de la marine est à l'abri de toute critique. Mais, si l'honorable ministre nous a annoncé des arguments absolument décisifs, il ne nous les a pas communiqués. Il a passé à côté des questions que je lui posais.

Les crédits pour l'ensemble du personnel de toute l'administration de la marine ont augmenté dans de notables proportions, nous dit-il : l'ai-je méconnu? Le total du budget de la marine est plus élevé qu'il y a dix ou quinze ans : je ne l'ai pas contesté; je n'ai point parlé de ces questions et il paraît oiseux de répondre à ce que je n'ai point dit!

J'ai dit que la situation du personnel n'était point satisfaisante. L'honorable ministre conteste-t-il les faits que j'ai avancés à cet égard en m'appuyant sur des documents officiels?

Aux termes du règlement organique, le corps des officiers de marine doit se composer de 10 commandants, 10 premiers lieutenants et 13 seconds lieutenants. En réalité, nous n'avons, à l'heure actuelle, que 7 commandants, 2 premiers lieutenants et 25 seconds lieutenants. 10 seconds lieutenants remplissent les fonctions de premier lieutenant et 3 premiers lieutenants remplissent les fonctions de commandant. Cela est-il exact?

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Voulez-vous me permettre une explication?

**M. Renkin**. — Volontiers!

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — J'ai eu l'honneur de vous dire tantôt deux choses : la première, c'est que, aux termes du règlement organique de la marine comme de l'armée, il faut réunir certaines conditions pour obtenir une promotion...

**M. Renkin**. — Je ne l'ignore pas.

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — La seconde, c'est que c'est si peu la question d'économie qui me guide, qu'à la fin de l'année tous les excédents de crédit sont distribués entre le personnel de la marine : ce n'est donc pas l'économie qui me pousse, je n'ai pas cette soif-là! (Tirez à droite.)

**M. Renkin**. — Votre explication n'est pas probante. Il ne suffit pas de nous dire qu'à la fin de l'année vous distribuez les excédents de crédit au personnel entier de la marine. Il faut payer ceux qui ont le droit de l'être. S'il est exact que trois lieutenants remplissent les fonctions de commandant, que dix seconds lieutenants remplissent les fonctions de premier lieutenant sans en toucher le traitement, cette situation est contraire au prescrit de l'article 70 du règlement organique, d'après lequel un fonctionnaire quelconque qui remplit un intérim doit toucher le traitement de celui qu'il remplace, tout au moins jusqu'à la somme de 300 francs et à la moitié des émoluments au delà de cette somme, pourvu que le traitement soit disponible.

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — C'est un argument que je n'ai pas rencontré, je le reconnais.

Si votre observation est fondée je donnerai l'ordre de payer les suppléments de traitement conformément au règlement.

**M. Renkin**. — Cette interruption me remplit de satisfaction. Elle me prouve, en effet, que, malgré l'accueil plutôt vif qu'il a fait à mon premier discours, l'honorable ministre va être amené à faire d'autres recherches encore. Je n'en demande pas plus. L'honorable ministre nous dit encore que, dans toute administration, l'avancement est subordonné à certaines conditions. Je ne l'ignore pas. Il ajoute que, si l'avancement n'a pas été accordé de manière à compléter les cadres, c'est que probablement les intéressés ne réussissaient pas ces conditions. J'ai sous les yeux le règlement organique, je l'ai examiné soigneusement avant d'aborder la discussion de ces questions spéciales, et voici ce que j'y lis au sujet des promotions :

« Art. 51. Nul n'est promu à un grade plus élevé s'il n'a servi au moins deux années comme titulaire du grade immédiatement inférieur.

« Art. 52. L'avancement est accordé à raison de l'ancienneté, du mérite, du zèle et de la conduite.

« Art. 53. Les promotions ne sont accordées que dans la limite des crédits alloués par la législature, des vacances d'emploi, des besoins du service et des traitements fixés pour chaque grade ou classe. »

Il est très facile de nous dire : Il est possible que les cadres ne soient pas complets, mais l'avancement est subordonné à certaines conditions qui, peut-être, ne sont pas réalisées! Je demande à l'honorable ministre s'il pense sérieusement que les officiers méritants qui remplissent depuis longtemps les intérim ne réunissent pas les conditions exigées par le règlement organique? Je dis qu'il n'en est absolument rien, que ces officiers réunissent les conditions d'ancienneté et de mérite exigées, car je crois qu'il n'est pas de personnel plus méritant que le corps des officiers de marine, dont une partie a été traitée, tout à l'heure, si durement par l'honorable ministre, qui, sans doute par suite d'un lapsus, a été jusqu'à les appeler « fainéants ». Il n'y a pas de corps où les punitions soient plus rares et j'avoue qu'il m'a paru étrange d'entendre qualifier aussi durement des hommes dont le service est assurément très difficile et très fatigant.

Il paraît qu'on exagère le surmenage. J'incline à le croire et j'ai eu soin de déclarer que les renseignements des journaux n'étaient pas toujours absolument exacts. La réalité du surmenage n'est pas contestable cependant. Niera-t-on que, très souvent, les équipages de nos paquebots soient de service pendant dix-huit ou dix-neuf heures? Est-il sérieux de parler de neuf heures de travail pour une traversée et ne faut-il pas considérer comme temps de travail tout le temps qui s'écoule depuis le départ du port d'Ostende jusqu'au retour du navire? Que l'honorable ministre veuille bien examiner les ordres de service des commandants, les documents officiels, et il se convaincra de ce fait indéniable que les hommes sont surmenés et que, très souvent, faute de personnel, les commandants sont obligés de retarder le repos de quinzaine dû à leurs officiers.

J'attire de nouveau l'attention de l'honorable ministre sur le fait très précis dont j'ai parlé tout à l'heure.

Au mois de mars dernier, le mécanicien du *Prince-Albert*, indisposé cependant, est resté quatre semaines sans repos, malgré ses réclamations et, par suite de ce surmenage, cet homme est tombé malade.

Il ne suffit donc pas de me répondre que ceux qui réclament sont de mauvais fonctionnaires! Toute la question est de savoir si le fait que j'avance est vrai ou non. S'il est vrai, il y a là une injustice criante, car il est incroyable qu'un fonctionnaire chargé d'un travail si difficile soit obligé de rester à son poste, sans repos, pendant quatre semaines, malgré les règlements.

Je reviens à la question des traitements.

Je ne l'ai pas abordée sans une certaine crainte. Il y a, depuis quelque temps, une tendance très accentuée, et parfois exagérée, à réclamer des augmentations de traitement. Je ne me suis décidé à parler des traitements des officiers de marine que parce que leurs griefs m'ont paru très justifiés, parce que leur situation m'a semblé vraiment insuffisante.

Je vous signale deux faits que je crois incontestables.

Le premier, c'est que, depuis l'inauguration de notre service des malles jusqu'en 1886, le minimum du traitement d'officiers de marine était de 5,000 francs. C'est en 1886 seulement, au moment même où la ligne Ostende-Douvres prenait son grand développement, qu'intervient un arrêté modifiant le barème ancien. Cet arrêté ramène à 2,000 francs le minimum de traitement de second lieutenant et à 2,500 francs le médium. Cette réduction était-elle rationnelle? L'honorable ministre ne l'a pas démontré.

Voici ce qui s'est passé en 1886. Notre marine marchande était alors dans une situation précaire et nos officiers trouvaient difficilement à se placer. L'Etat — agissant en cela en mauvais patron — a profité de cette concurrence pour baisser le traitement. Telle est l'origine du minimum actuel. Aujourd'hui, au point de vue du traitement, nos officiers de marine sont dans une situation inférieure à celle des officiers de toutes les lignes similaires.

L'honorable ministre a paru insinuer que mes observations n'étaient point fondées sur une étude sérieuse. Je précise donc. Sur la ligne de Calais-Douvres, le traitement du capitaine commandant est de 5,000 francs et il touche, de plus, 50 p. c. des bénéfices du buffet, soit environ 5,000 francs de supplément. Le premier officier a un traitement de

5,575 francs. Sur la ligne de Flessingue à Queensborough, le capitaine gagne 6,240 francs et il touche 1,551 francs de frais de mer; chez nous, les commandants touchent de 4,000 à 5,000 francs; les premiers lieutenants touchent 5,500 francs; les seconds lieutenants, 2,000 à 3,000 francs; leur traitement est inférieur à celui de tous les fonctionnaires qui occupent le même rang dans l'administration de la marine.

Je ne veux pas prolonger ce débat, mais je tiens à la disposition de M. le ministre les chiffres officiels démontrant la scrupuleuse exactitude de mon affirmation.

Il y a plus. On ne s'est pas contenté d'abaisser, en 1886, le barème des traitements : on a imposé au corps des officiers des dépenses d'uniformes qui obèrent leur budget.

Les frais d'équipement de l'officier s'élèvent à 1,150 francs environ. Les frais d'entretien de l'uniforme à 250 francs par an au minimum. Ils ne reçoivent, de ce chef, aucune indemnité. Cela est-il exact, oui ou non ?

J'ai demandé à M. le ministre pourquoi les emplois qui se rattachent au service maritime sont généralement donnés à d'anciens sous-officiers ou à des commis et non à des officiers de marine ?

M. le ministre me répond qu'il ne peut dépasser, au profit des officiers de marine, les commissaires maritimes de 5<sup>e</sup> et de 4<sup>e</sup> classe et priver ceux-ci de l'avancement normal.

*(Interruption de M. le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes.)*

C'est une erreur ! Sur neuf commissaires maritimes, il n'y en a que deux qui soient sortis du corps des officiers de marine. Vous ne voulez pas nuire à l'avancement régulier des commissaires maritimes ? Je le conçois ; mais cela n'explique pas que vous nommiez à ces places des personnes étrangères au service maritime. Vous avez nommé deux officiers de marine sur neuf commissaires maritimes : il n'y a donc aucun obstacle organique à la nomination d'anciens officiers de marine aux places de commissaire maritime.

Et, si vous proposiez des places de commissaires de 4<sup>e</sup> classe à certains officiers de marine, il est probable que, dans la situation actuelle, ils les accepteraient.

Le traitement de commissaire maritime de 4<sup>e</sup> classe s'élève à 2,700 francs et ces fonctionnaires touchent pour indemnité de logement 1,200 francs. Leur situation est donc pécuniairement supérieure à celle des deuxièmes lieutenants.

Où sont donc les exagérations que l'honorable ministre me reprochait ? Il les affirme : je lui demande de justifier son affirmation. Je soutiens qu'à tous les points de vue, avancement, traitement, observation du règlement organique, surmenage, mes observations étaient fondées.

L'honorable ministre m'a répondu un peu vigoureusement, je n'aurai pas la faiblesse de m'en offenser. Je ne parle pas pour le plaisir de me ménager une réponse aimable, mais bien pour attirer l'attention du ministre sur les abus que je crois exister et pour contribuer ainsi, dans la mesure de mon devoir, à améliorer l'administration du pays. Si l'honorable ministre se fâche pour cela, il a tort, voilà tout ! Si les abus que j'ai signalés existent, je le répète, ils doivent cesser ! Si on me démontre qu'ils n'existent pas, je m'inclinerai volontiers.

Mais je ne considère pas comme une démonstration suffisante le discours de l'honorable ministre. Nous dire que les officiers réclament parce qu'ils ont obtenu un jour de liberté par semaine, ils sont devenus plus fainéants est une plaisanterie que l'on peut goûter, mais qui n'a point la valeur d'un argument, d'autant moins que le repos bimensuel que l'honorable ministre a institué est fort mal observé. Je signale à son attention ce fait précis que l'on recule ou que l'on avance le jour de repos de manière à le faire coïncider avec un jour que l'officier aurait dû passer à terre, que le repos bimensuel existât ou non. *(Interruptions.)*

L'administration fait de beaux rapports, où elle démontre que les officiers ont jusqu'à quarante heures de repos en trois jours, parce qu'elle compte comme heures de repos tout le temps que n'est pas consacré au travail effectif. Que M. le ministre fasse une enquête et il verra combien la réalité vraie diffère de la réalité officiellement établie par ces beaux rapports ! Il n'est pas possible qu'un fait comme celui des voyages de la *Marie-Henriette* du 26 au 29 janvier dernier soit inventé !

Le surmenage est réel. L'insuffisance des cadres actuels ne l'est pas moins. J'allais oublier ce point : M. le ministre soutient qu'il y a assez d'officiers de marine. Si on le poussait un peu, il affirmerait qu'ils sont trop nombreux ! Si l'honorable ministre le désire, je lui indiquerai trente ou quarante voyages que nos paquebots ont accomplis cet hiver avec deux officiers seulement, alors qu'il en faudrait trois. Il y a là plus qu'une question de régularité dans le service : il y a une question de sécurité. Ce fait est facile à vérifier sur documents officiels. Les rapports de traversée le confirmeront. Il n'est donc pas si absurde de demander la création d'un état-major de réserve. Elle vous dispenserait de risquer des traversées avec des états-majors incomplets.

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Ce sont des indisciplinés qui vous donnent ces renseignements !

**M. Renkin**. — Supposons-le !

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Oui, et des fainéants !

**M. Renkin**. — Des fainéants aussi ! Vous tenez donc à ce mot regrettable ?

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Oui, je le répète !

**M. Renkin**. — Supposons donc que les officiers qui signalent ces faits soient des fainéants. Cela n'empêche que des faits ainsi précisés à propos d'un service important, difficile et dangereux doivent être vérifiés. S'il est vrai que, dans plus de quarante voyages de vos paquebots, la vie et les biens des passagers ont été confiés à un personnel réglementairement insuffisant, l'administration doit prendre des mesures.

Quiconque se dispenserait de remplir ce devoir sous prétexte que ceux qui dénoncent la situation sont des fainéants s'exposerait au reproche de témérité et risquerait d'assumer, en cas de malheur, une grave responsabilité ! C'est pourquoi j'ai signalé ces faits à l'attention de la Chambre et de l'honorable ministre.

Je ne me suis pas attaqué à l'honorable chef du département de la marine. J'ai, au contraire, rendu hommage à son initiative et aux réformes introduites par lui. Cela ne m'a point garanti de ses boutades injustement agressives. Ces détails importent peu ! Une riposte un peu vive ne saurait nuire à nos bonnes relations. Nous avons le caractère assez bien fait, l'un et l'autre, pour supporter sans rancune ces rencontres oratoires.

J'insiste pour que l'honorable ministre s'entoure de lumières nouvelles, qu'il vérifie si l'article 70 du règlement organique est observé, s'il y a des raisons réglementaires qui empêchent l'avancement normal des officiers de marine et si le personnel de notre ligne d'Ostende-Douvres n'est point surmené. Si le ministre, comme j'en suis sûr, fait droit à cette demande, il trouvera beaucoup d'abus à extirper et il reconnaîtra que mes observations étaient fondées sur la vérité et non sur d'injustes récrimination !

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — J'ai répondu avec une certaine vivacité à mon honorable ami, M. Renkin. Pourquoi ? En raison de son discours ? Absolument pas, mais parce que j'ai constaté avec chagrin, comme chef du département, qu'il se glisse dans les rangs, chez certains officiers, — notez bien que l'accusation ne porte pas sur tous, — des actes d'indiscipline profondément regrettables. Heureusement que, chez un grand nombre, je suis heureux de le constater, le sentiment du devoir est resté intact.

Je serai toujours disposé à écouter les agents qui auraient vraiment à se plaindre ; mais, je le répète avec un profond chagrin, des officiers qui ont le droit de venir chez moi, d'aller chez leurs chefs, qui sont certains d'être bien reçus, préfèrent s'adresser à la presse, lui envoient des articles citant des faits qui presque tous sont controvérsés.

J'ai eu l'occasion, en ce qui concerne la durée des repos, de constater qu'il n'y avait rien de fondé dans les griefs et que les repos réglementaires avaient été accordés, sauf de très rares exceptions dues aux nécessités du service. Il est déplorable que des officiers de marine, des soldats, aillent ainsi la vérité !

Croyez-vous que je puisse voir une chose semblable en restant indifférent, moi qui ai la responsabilité de l'ordre dans les rangs ? Vous vous trompez si vous croyez que je ne suis pas décidé à y mettre un terme ; je constate une tendance regrettable, non pas chez tous, car c'est une vaillante petite armée, mais chez quelques-uns, car il y en a qui poussent à l'indiscipline et à la fainéantise. Des hommes qui ont une pareille attitude vis-à-vis de leurs chefs ne devraient pas rester dans les rangs : ils finiront mal, je le prédis !

**M. Defnet**. — Voilà des hommes à la mer ! *(Rires à gauche.)*

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Si vous croyez que je tolérerai cela, vous vous trompez !

**M. Defnet**. — Je dois constater qu'il y a progrès dans la façon dont M. le ministre répond aux critiques de l'opposition : il qualifiait autrefois nos discours de déclamations ; aujourd'hui, il semble plaider les circonstances atténuantes, mais il répond surtout à côté.

J'ai signalé des faits précis en ce qui concerne la Société Nationale des chemins de fer vicinaux ; je me borne à répéter les faits principaux.

Il y a, à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, des membres du conseil d'administration qui jouissent d'un traitement. Je constate, d'après le rapport de 1896, document officiel, que ces membres se partagent des tantièmes jusqu'à plus de 45,000 francs. Voilà le fait qui m'indigne ; je n'entends pas du tout discuter le travail de MM. les administrateurs, mais je pose la question à l'honorable ministre : Admettrait-il que, dans l'organisation actuelle des chemins de fer, si ceux-ci font tant de bénéfices, le traitement du ministre soit augmenté proportionnellement à ces bénéfices ? Voilà la situation qui existe aux chemins de fer vicinaux.

**M. Vandenpeereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Dans les limites fixées par la loi !

**M. Defnet**. — Je constate que ces bénéfices, actuellement, sont trop élevés et, en outre, je soutiens cette thèse : si les administrateurs doivent

recevoir des bénéfices sur l'exploitation, pourquoi tout le personnel indistinctement n'a-t-il pas droit à cette participation ?

Je regrette d'avoir dû mettre en cause notre collègue, M. Fris, l'honorable président des vicinaux, mais il y a des abus et mon devoir est de les signaler. J'ai critiqué surtout la gestion du conseil d'administration parce que je trouve inique les bénéfices accordés dans de telles conditions et au détriment des contribuables. En 1897, je répète que ces bénéfices seront de 57,000 francs, à partager entre sept administrateurs déjà rétribués.

J'ai aussi signalé ce fait étrange que, en 1891, alors qu'on augmentait les appointements des administrateurs de la Société Nationale, on diminuait ceux des employés.

**M. Fris**, rapporteur. — On n'a pas diminué ceux des employés !

**M. Defnet**. — Mais si, on a introduit des diminutions dans le barème des augmentations.

**M. Fris**, rapporteur. — Je vous demande pardon, mais vous êtes absolument dans l'erreur !

**M. Defnet**. — Depuis que j'ai soulevé la chose, vous semblez croire à une question personnelle. Vous savez bien le contraire ! Je n'ai pas de parti pris en cette matière : je remplis mon mandat en combattant avec fermeté des abus.

A propos de cette diminution d'appointements des employés, j'ai dit que le traitement initial était généralement de 950 francs.

**M. Fris**, rapporteur. — Il est actuellement de 1,050 francs. Les employés sont pris à l'essai au traitement initial de 950 francs et, dès que cet essai est terminé, ils reçoivent 1,050 francs.

**M. Defnet**. — J'ai examiné les actes de l'administration avec beaucoup de modération, et, contrairement à ce que vous disiez, je ne prétends pas que le gouvernement n'ait rien fait pour les employés du chemin de fer. Je m'apprêtais justement à citer le rapport de mon honorable contradicteur concernant le budget en discussion et je voulais constater que la Chambre avait voté des crédits jusqu'à concurrence de 1,500,000 francs pour améliorer la situation du personnel des différentes administrations de l'Etat.

Dans son rapport, M. Fris souligne les chiffres des crédits votés pour l'amélioration des traitements des petits employés dans l'administration des chemins de fer. Or, m'appuyant sur ces chiffres, je voulais justement faire un grief au conseil d'administration dont M. Fris est le président de ne pas s'occuper de la situation du petit personnel des vicinaux.

**M. Fris**, rapporteur. — Nous nous en occupons.

**M. Defnet**. — J'ai cité des chiffres concluants et vous ne protestez que fort tardivement.

L'honorable président de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux devait s'attendre au présent débat, puisque j'avais annoncé que je reviendrais à la charge dans le budget des chemins de fer. Il n'a pas cependant réfuté les chiffres d'heures de travail que j'ai donnés pour certaines lignes vicinales. Ces heures de travail atteignent parfois le chiffre de quinze par jour et je soutiens qu'une telle besogne est anormale et qu'une pareille journée constitue un vrai surmenage. Il y a certaines lignes de tramways, à Bruxelles qui ont pour concurrents des vicinaux. Si ces sociétés diminuent les heures de travail, elles ne peuvent plus soutenir la concurrence avec celles qui maintiennent des journées de quatorze et même de quinze heures. J'ai cité des faits concernant le personnel des vicinaux de la ligne de Namur à Malonne-Bois-de-Villers et de Namur à Onoz-Spy, et partout c'est la même constatation !

M. le ministre vient de déclarer qu'il avait fait supprimer certains cautionnements exigés de petits agents à l'administration de l'Etat. Or, sur certaines lignes vicinales, les receveurs, qui, au début, gagnent 50 francs pour arriver à un maximum de 90 francs par mois, sont tenus de verser un cautionnement de 200 francs ! (*Protestations à droite.*)

**M. Fris**, rapporteur. — C'est tout un système !

**M. Defnet**. — Mais j'ai des preuves en masse ; les abus sont des plus nombreux. Je reproche au conseil d'administration de ne donner aucun avantage aux ouvriers des lignes concédées, de ne pas améliorer leur situation au point de vue du salaire et des heures de travail. On ne fait rien, aux vicinaux, pour les petits et les humbles.

**M. Fris**, rapporteur. — C'est inexact !

**M. Defnet**. — Alors que vos bénéfices augmentent, vous devriez augmenter aussi notablement le traitement du petit personnel.

Dans le conseil d'administration, il y a des hommes qui s'occupent d'autres affaires industrielles et capitalistes, comme celle des Tramways liégeois, ou qui ont des intérêts dans d'autres industries ou sociétés à l'étranger. C'est, sans doute, leur droit, mais je désapprouve formellement leur manière d'administrer et la façon trop commode dont ils disposent des capitaux de l'Etat, des provinces et des communes au profit de leurs intérêts particuliers.

**M. Fris**, rapporteur. — C'est la loi et les statuts qui le veulent ainsi !

**M. Defnet**. — Oui, c'est la loi, mais je critique cette loi, qui a été votée avant que nous fussions ici et que j'aurais combattue énergiquement, parce qu'elle est contraire aux intérêts du trésor public !

**M. De Coq**. — Je remercie l'honorable ministre des chemins de fer d'avoir bien voulu faire droit aux réclamations réitérées du banc de Malines en ce qui concerne le paiement des salaires aux ouvriers de l'arsenal. La nouvelle de la prochaine mise en vigueur de cette réforme tant désirée sera accueillie par notre population ouvrière avec le plus grand enthousiasme.

Mes collègues, MM. Fris et Lefebvre, ont traité la plupart des questions qui intéressent notre arrondissement et je ne puis qu'appuyer leurs observations. Qu'il me soit permis cependant d'attirer l'attention de l'honorable ministre sur la trop grande sévérité dont font preuve les médecins en ce qui concerne l'admission des ouvriers.

Il arrive très fréquemment que des ouvriers jugés aptes à remplir leur service par les médecins de Malines, qui les soignent journellement et qui les connaissent donc parfaitement, sont réformés lors du second examen auquel ils sont soumis à Bruxelles. Certes, je suis le premier à reconnaître qu'on ne peut pas admettre des invalides, mais j'estime que les médecins de Bruxelles montrent une trop grande sévérité et qu'il ne faut pas, sans motif grave, briser la carrière de ces malheureux.

Un mot aussi d'une question que j'ai traitée l'année dernière, celle du travail à la tâche. J'ai alors exprimé mon avis et j'ai dit qu'à mon sens il serait préférable de supprimer ce travail et d'affecter à augmenter les salaires les 500,000 francs qu'on consacre d'ordinaire aux primes allouées aux ouvriers. Je sais que cet avis n'est partagé ni par l'honorable ministre des chemins de fer, ni par la plupart des fonctionnaires supérieurs de son département. Je me bornerai donc, puisque le travail à la tâche doit être maintenu, à demander que des mesures rigoureuses soient prises pour que le favoritisme ne préside pas à la répartition de ce travail.

Un mot maintenant en ce qui concerne le personnel inférieur.

Tout d'abord, je me rallie aux observations présentées par l'honorable M. Lefebvre au sujet des pointeurs, et j'ajoute même que ces agents, qui sont considérés comme ouvriers au point de vue du salaire, ne jouissent pas des avantages attachés à cette qualité ; ainsi, j'ai vu tout récemment M. le ministre des finances refuser obstinément à l'un de ces pointeurs le bénéfice de la loi sur les habitations ouvrières. C'est donc avec raison que ces modestes agents demandent qu'il soit mis fin à cette anomalie et qu'on leur alloue un traitement mensuel.

J'appuie également la demande des magasiniers, qui désirent être rangés dans la catégorie des huissiers et des messagers. Pour être magasinier, il faut subir un examen qui est quasi le même que celui imposé aux agréés ; leurs fonctions sont plus importantes et leur responsabilité plus étendue que celle des agents auxquels ils demandent à être assimilés. Je prie donc l'honorable ministre de vouloir bien faire droit à leur réclamation.

**M. Vandepereboom**, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je suis heureux d'annoncer à l'honorable M. De Coq que j'ai donné des ordres aux médecins de se montrer moins sévères pour l'admission des ouvriers. J'avais constaté qu'un grand nombre d'ouvriers écartés avaient servi dans l'armée et qu'on avait apporté une sévérité excessive dans l'examen médical. Je suis d'accord sur ce point avec l'honorable membre.

**M. le président**. — Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ? Je la déclare close.

Nous passons à la discussion des articles.

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — Administration centrale.

« Art. 1<sup>er</sup>. Traitement du ministre, 21,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 2. Traitements des fonctionnaires et employés, 114,600 francs. »

— Adopté.

« Art. 3. Frais de route et de séjour du ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale, 4,500 francs. »

— Adopté.

« Art. 4. Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service, 27,150 francs. »

— Adopté.

« Art. 5. Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, travaux d'entretien et d'aménagement à l'hôtel ministériel ; menues dépenses, 60,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 6. Honoraires des avocats du département, 44,000 francs. »

— Adopté.

## CHAPITRE II. — Chemins de fer.

Section 1<sup>re</sup>. — Services communs.

« Art. 7. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 569,509 francs. »

— Adopté.

« Art. 8. Salaires des agréés et des ouvriers, 160,969 francs. »

— Adopté.

« Art. 9. Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc., 787,552 francs. »

— Adopté.

« Art. 10. Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration, 152,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 11. Secours exceptionnels aux ouvriers qui, par suite de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position digne d'intérêt et, en cas de décès, à leurs familles, 150,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 12. Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales; congrès des chemins de fer, 14,000 francs. »

— Adopté.

## Section 2. — Voies et travaux.

« Art. 13. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 2,091,452 francs. »

— Adopté.

« Art. 14. Salaires des agréés et des ouvriers pour la surveillance et la police de la route, 7,115,561 francs. »

— Adopté.

« Art. 15. Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie, 5,869,109 francs. »

— Adopté.

« Art. 16. Outils, ustensiles et objets divers; travaux d'amélioration peu importants et loyers de locaux; travaux d'entretien et de renouvellement des voies, bâtiments, ouvrages d'art et dépendances du railway (y compris un million de francs portés précédemment au budget extraordinaire), 9,559,962 francs. »

— Adopté.

## Section 3. — Traction et matériel.

« Art. 17. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 2,256,505 francs. »

— Adopté.

« Art. 18. Salaires des agréés et des ouvriers, 17,659,790 francs. »

— Adopté.

« Art. 19. Primes d'économie et de régularité, 803,602 francs. »

— Adopté.

« Art. 20. Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois, 9,985,148 francs. »

— Adopté.

« Art. 21. Entretien, réparation et renouvellement du matériel, 19,650,907 francs. »

— Adopté.

## Section 4. — Transports. — Direction commerciale et surveillance des chemins de fer concédés.

« Art. 22. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 15,259,595 francs. »

— Adopté.

« Art. 23. Salaires des agréés et des ouvriers. Camionnage et manœuvres par chevaux, 10,555,474 francs. »

— Adopté.

« Art. 24. Primes pour encourager la marche régulière des convois, 506,781 francs. »

— Adopté.

« Art. 25. Frais d'exploitation, 2,958,249 francs. »

— Adopté.

« Art. 26. Publicité commerciale, 260,012 francs. »

— Adopté.

« Art. 27. Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, ainsi qu'aux passagers, bagages ou colis transportés à bord des paquebots d'Ostende-Douvres; contentieux, 1,146,115 francs. »

— Adopté.

## Section 5. — Perception des recettes et contrôles.

« Art. 28. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 2,121,987 francs. »

— Adopté.

« Art. 29. Salaires des agréés et des ouvriers, 152,841 francs. »

— Adopté.

« Art. 30. Primes pour application régulière de taxes, 5,000 francs. »

— Adopté.

## Section 6. — Chemins de fer en construction.

« Art. 31. Traitements et indemnités des deux ingénieurs des ponts et chaussées dont les services sont transitoirement utilisés par l'administration des chemins de fer, 17,000 francs. »

— Adopté.

## CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones.

Section 1<sup>re</sup>. — Services communs.

« Art. 32. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 127,840 francs. »

— Adopté.

« Art. 33. Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, 168,760 francs. »

— Adopté.

« Art. 34. Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc., 288,700 francs. »

— Adopté.

## Section 2. — Postes.

« Art. 35. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 5,059,038 francs. »

**M. Heynen.** — L'honorable ministre a notablement amélioré le service des postes en créant des sous-perceptions. Je l'en félicite. Je l'engage à continuer dans cette voie: la création de nouvelles sous-perceptions sera un premier pas dans la réorganisation de notre service postal.

**M. Vandenpeereboom,** ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Avec l'assentiment de la Chambre, je viens d'engager un crédit de 500,000 francs pour l'extension du service postal. Lorsque cette organisation sera complètement terminée, je tiendrai note des observations de l'honorable membre et je tâcherai de faire un second pas.

— L'article 35 est adopté.

« Art. 36. Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes, 5,571,626 francs. »

— Adopté.

« Art. 37. Transport des dépêches, 521,470 francs. »

— Adopté.

« Art. 38. Indemnités à payer aux concessionnaires ou entrepreneurs de lignes régulières de navigation transatlantique, en vertu de conventions ou d'arrangements particuliers, à titre de subvention, de minimum de produits garantis, de primes de régularité, de restitution de droits de pilotage étrangers (crédit non limitatif), 120,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 39. Indemnités et remboursements du chef des dépôts, expéditions et recouvrements confiés à la poste (crédit non limitatif), 10,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 40. Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régle, 946,950 francs. »

— Adopté.

« Art. 41. Part d'intervention de l'administration dans les frais du bureau international de Berne, 3,250 francs. »

— Adopté.

## Section 3. — Télégraphes et téléphones.

« Art. 42. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 5,978,080 francs. »

— Adopté.

« Art. 43. Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, 1,590,775 francs. »

— Adopté.

« Art. 44. Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses, 655,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 45. Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne, 2,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 46. Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous-marins anglo-belges, 50,000 francs.

« (Les crédits portés aux articles 44 et 46 pourront être réunis et transférés de l'un à l'autre de ces articles, suivant les besoins du service). »

— Adopté.

CHAPITRE IV. — *Marine.*

« Art. 47. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 1,422,844 francs. »  
— Adopté.

« Art. 48. Traitements, salaires, indemnités, frais de route, etc., des agents nommés ou payés à la tâche, à la journée ou par mois; indemnités à des agents non salariés, 501,570 francs. »

— Adopté.

« Art. 49. Remises (crédit non limitatif), 1,922,000 francs. »

— Adopté.

« Art. 50. Subsidés, 99,755 francs. »

— Adopté.

« Art. 51. Traction et matériel, 1,905,376 francs. »

— Adopté.

CHAPITRE V. — *Comité mixte de législation.*

« Art. 52. Jetons de présence des membres et frais accessoires, 5,000 francs. »

— Adopté.

## CHAPITRE VI.

« Art. 53. Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, par mesure générale ou pour un terme illimité, 102,000 francs. »

— Adopté.

## CHAPITRE VII.

« Art. 54. Pensions : premier terme, 30,000 francs. »

— Adopté.

## CHAPITRE VIII.

« Art. 55. Secours à d'anciens employés et ouvriers salariés, à leurs veuves, enfants ou familles qui se trouvent dans une situation malheureuse, 48,325 francs. »

— Adopté.

## CHAPITRE IX.

« Art. 56. Dépenses imprévues non libellées au budget, 15,750 francs.

« (Les crédits portés aux articles 2, 7, 15, 17, 22, 28, 32, 35, 42 et 47 pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.) »

— Adopté.

**M. le président.** — Il conviendra sans doute à la Chambre de passer au vote sur l'ensemble du projet de loi demain, à 5 heures. (*Adhésion.*)  
Je prie l'honorable M. Heynen, doyen d'âge de l'assemblée, de me remplacer un instant au fauteuil.

(*M. Heynen, doyen d'âge, remplace M. Snoy, premier vice-président, au fauteuil de la présidence.*)

## DÉPÔT D'UN RAPPORT.

**M. Snoy.** — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport de la commission qui a examiné le projet de loi portant exemption de tout droit d'accise pour la fabrication des vinaigres de pommes, de poires ou de miel indigène.

— Impression, distribution et mise à la suite de l'ordre du jour.

La séance est levée à 6 heures.

Demain, séance publique à 4 heures.