

(1)

(N° 87.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 FÉVRIER 1888.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1888 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (*), PAR M. FRIS.

MESSIEURS,

L'année 1887 a fini avec une augmentation notable de recettes pour les chemins de fer. Les prévisions ont été dépassées.

Depuis longtemps, sous le coup de la crise économique, nos transports diminuaient dans des proportions inquiétantes

Le chef du Département, dès son avènement au pouvoir et tenant compte de la situation précaire, s'est appliqué, sans désorganiser les services, à maintenir une sage économie.

C'est ainsi que chaque année amenait une nouvelle réduction de dépenses.

Le projet de budget déposé par le cabinet précédent pour l'exercice 1885 prévoyait des crédits pour fr. 91,961,588 00

Après revision par le Ministre actuel, les dépenses ont été ramenées à 89,037,594 00

Soit une diminution de fr. 2,923,994 00

Pour 1886 les crédits sollicités ne montent plus qu'à la somme de 86.875,269 francs, soit une nouvelle réduction de 2,162,528 francs.

(1) Budget, n° 98, VIII (session de 1886-1887).

Amendements du Gouvernement, n° 3, VIII.

(*) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE STUERS, FRIS, ANCIEN, CARLIER, NOËL et GILLIEAUX.

Enfin le budget voté pour 1887 se chiffre par 83,968,500 francs, soit une économie de 2,906,719 francs sur l'exercice de 1886.

Le budget de 1887 accuse donc une diminution de 7,993,058 francs sur le budget primitivement proposé pour 1885.

Ainsi présentée, la gestion de l'honorable Ministre offre, pour les trois derniers exercices, ce résultat remarquable qu'en prenant pour terme de comparaison le budget de 1885, une somme de 16,003,361 francs a été économisée, sans que l'organisation de notre railway ait souffert sous aucun rapport.

La minorité de la section centrale croit devoir attribuer la diminution des dépenses que nous venons de signaler, à une série de causes indépendantes de la gestion du chef actuel du Département. Ces causes seraient notamment :

Les économies produites par les mesures prises sous le Ministère précédent ;

La baisse de prix des matières premières et la réduction des salaires qui a été la conséquence naturelle de la décroissance du trafic ;

L'épuisement des approvisionnements et l'absence de renouvellement du matériel. Celui-ci, à la fin de 1886, était inférieur d'une locomotive, de 106 tenders, de 1838 wagons à ce qu'il aurait dû être normalement, et aucune commande n'a été exécutée en 1887.

La majorité de la section centrale ne s'est pas ralliée à cette manière de voir.

Le budget amendé pour 1888 propose des crédits pour la somme de 86,866,778 francs, soit avec l'exercice 1887 une différence en plus de 2,898,228 francs.

L'augmentation du trafic justifie et nécessite cet accroissement de dépenses.

Le tableau suivant le détaille par service :

	Budget 1887.	Budget 1888.	Augmentation.
Administration centrale. . . . fr.	344,650	354,073	9,423
Chemins de fer	63,969,672	68,623,837	2,654,165
Postes et télégraphes	13,323,326	13,519,349	196,023
Marine	4,191,627	4,229,242	37,615
Services divers	139,273	140,275	1,000
Fr.	83,968,550	86,866,778	2,898,228

Cette augmentation, qui s'applique spécialement aux chemins de fer, est affectée aux services de la traction et du matériel, des voies et travaux et des transports.

On ne peut qu'applaudir à cette extension de dépenses qui sera compensée, et au delà, par le bénéfice qu'assure le développement des transports.

Le tableau suivant donne le mouvement pendant les deux dernières années. Si le progrès constaté pour les derniers mois de 1887 se maintient, et tout nous permet de l'espérer, le Gouvernement a pour obligation d'assurer toutes les nécessités du service.

Comparaison des recettes mensuelles (au profit du Trésor) pour les exercices 1886-1887.

	1886.	1887.	DIFFÉRENCES.
Janvier	7,809,005 38	8,784,271 20	975,265 82
Février	7,825,889 38	8,226,923 01	401,033 63
Mars	8,765,924 78	9,269,057 48	503,132 70
Avril	8,756,718 24	9,440,766 77	684,048 53
Mai	9,443,000 87	9,647,886 62	204,885 75
Juin	8,946,963 01	9,706,583 93	759,620 92
Juillet	9,892,581 33	10,066,835 38	174,254 05
Août	10,437,468 49	11,154,945 65	717,477 16
Septembre	10,466,646 44	11,162,977 34	696,331 23
Octobre	10,669,700 »	10,994,639 86	324,939 89
Novembre	9,541,569 58	(¹) 10,463,000 »	(¹) 921,430 42
Décembre	10,059,764 58	(²) 11,010,000 »	(²) 950,235 42
Total	112,615,231 75	119,927,887 24	7,312,655 49

Discussion en sections.

Le budget a donné lieu à très peu de discussion en sections.

Les 2^e, 4^e, 5^e et 6^e sections l'ont adopté sans observations.

La 1^{re} section estime qu'il sera possible, grâce à l'augmentation des crédits sollicités, d'améliorer la position du personnel, tout en diminuant dans une juste mesure le nombre actuel des employés.

Elle engage, en outre, le Gouvernement à se débarrasser le plus avantageusement possible du matériel hors de service.

La 3^e section émet le vœu de centraliser les services du chemin de fer tant à Bruxelles qu'en province.

(¹) Approximatif.

(²) Évaluation.

Dans cette même section, on a discuté l'organisation du service Douvres-Ostende, et ensuite la question de l'éméritat pour les fonctionnaires arrivés à un certain âge. L'éméritat serait établi par une réduction plus grande à opérer sur les traitements.

SECTION CENTRALE.

Discussion générale.

La section centrale, tout en discutant les divers chapitres du budget et en l'adoptant à l'unanimité, a porté son attention sur quelques questions particulières qui seront rencontrées dans le rapport.

En présence de la sobriété des sections dans leurs remarques, la discussion a été nécessairement très limitée.

A diverses reprises, la dissémination des nombreux locaux occupés par les différentes administrations relevant du Ministère des Chemins de fer, Postes et télégraphes, a été critiquée par la Chambre.

Une question a été posée au Gouvernement.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Où en est la solution relative à la construction des bâtiments, rue de l'Orangerie, destinés aux installations du Département des Chemins de fer ?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Cette question n'est pas du ressort exclusif du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

L'intervention de ce Département est limitée à la rédaction du programme à réaliser et à l'appréciation des projets présentés par l'architecte.

Sous ce double rapport la solution est intervenue depuis plusieurs mois.

Il appartient maintenant au Département de l'Agriculture et des Travaux publics de poursuivre l'exécution des installations projetées.

La section constate que les charges, qui pèsent sur le Trésor, du chef de la location des locaux occupés, sont trop fortes et que l'intérêt du service exige une concentration. Elle prend acte de la réponse du Gouvernement et espère que l'accord entre les Départements intéressés amènera une prompt solution.

Dans le même ordre d'idées, la question suivante a été adressée à M. le Ministre des Chemins de fer.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

A quelle somme s'élèvent :

- a) Les loyers annuels payés pour le logement des chefs de station ;
 b) Les loyers payés en province pour les différents services administratifs ?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

a) 1° Location directe par l'État de maisons d'habitation pour <i>les chefs de station</i> . . . fr.	44,913
2° Indemnités allouées à d'autres chefs de station pour frais de loyer	40,760
Total. . . fr.	<u>85,673</u>
b) 1° Location directe par l'État de locaux affectés aux services du chemin de fer	83,748
2° Indemnités allouées à certains fonctionnaires pour le loyer de leurs bureaux.	1,200
3° Indemnités allouées à titre de frais de loyer aux agents commerciaux à l'étranger et à l'agent général des malles Ostende-Douvres	21,530
Total. . .	<u>108,498</u>
Ensemble. fr.	194,173
Au chiffre il faut ajouter pour contributions	1,600
Total général. fr.	<u>195,773</u>

Il résulte de cette réponse que la charge est très élevée. Il serait désirable de modifier cette situation en construisant dans les gares ou à proximité de celles-ci, les locaux nécessaires au service, et aux habitations des chefs de gare.

Dans bien des cas, on pourrait atteindre ce but sans grands frais. Dans presque toutes les gares il y a des parcelles de terrain appartenant à l'État, libres et inutiles.

L'installation des chefs de service a proximité du lieu où ils doivent exercer leurs fonctions est favorable sinon nécessaire.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

A part les questions examinées dans la discussion générale et qui relèvent de ce chapitre, celui-ci ne donne lieu à aucune observation.

CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER.

Voies et travaux.

Le Gouvernement, tenant compte des observations présentées dans les discussions antérieures, a inscrit au budget un crédit de 15,400 francs pour l'extension du cadre des chefs et sous-chefs de section.

Cette juste mesure sera bien accueillie, mais elle est insuffisante. La situation de ces utiles fonctionnaires, au point de vue de leur avenir, n'a pas changé. L'avancement est impossible aussi longtemps que le Gouvernement n'aura pas rendu certains emplois supérieurs accessibles aux chefs de section principaux. Comme mesure transitoire, la section recommande la création de deux grades nouveaux : ceux de chefs de section principaux de 1^{re} classe, avec maximum et minimum.

Cette solution serait favorable aussi au cadre des sous-chefs de section, qui contient des jeunes gens d'un réel mérite et dont la position est fatalement enrayée.

La section centrale a été frappée de la lenteur déplorable avec laquelle marchent certains grands travaux, et notamment la construction de la gare de Malines. Certes les fautes des entrepreneurs n'engagent pas la responsabilité de l'administration, mais on se demande si une part de ces lenteurs ne doit pas être attribuée au fait qu'on n'utilise pas, pour les études et l'exécution de ces travaux, les ingénieurs de l'État.

Parmi les agents des voies et travaux, l'attention de la section a été appelée sur la situation des *signaleurs*.

Les *signaleurs* se divisent en deux catégories : les cabiniers et les gardes-excentriques, appellations suffisamment explicites.

Il n'ont que deux jours complets de congé par mois, et la durée de leur journée de travail est de dix heures. Une fois par mois, chacun d'eux a dix-huit heures consécutives de service.

Peu de besognes exigent une attention plus constante ; aussi interdit-on aux signaleurs toute autre occupation en dehors de leurs heures de service.

Le salaire quotidien varie de fr. 2-80 à fr. 5-20, soit de 84 à 96 francs par mois, dont il y a lieu de déduire les retenues pour la masse d'habillement et la caisse de secours, soit fr. 7-60 par mois.

Le maximum de recette est donc de 89 francs, soit moins de 3 francs par jour.

Des primes, fixées à 60 francs par an et payables par trimestre, ont été distribuées aux signaleurs méritants par M. Olin. Il n'a été distribué que :

En 1884	fr.	30 francs ;
— 1885		27 —
— 1886		27 —
— 1887		15 —

Les manœuvres des gares, au contraire, touchent, à raison de certains accroissements de service, des primes qui ont atteint 54 francs lors de l'Exposition de Bruxelles et 5 francs pour le seul jour du Cinquenaire des chemins de fer en 1885.

La situation des signaleurs appelle donc des mesures d'amélioration, dont la meilleure et la plus simple serait l'affectation normale, à raison de 5 francs par mois, des 60 francs de prime annuelle instituée sous l'administration précédente.

Traction et matériel.

C'est avec satisfaction que nous enregistrons l'augmentation proposée pour l'amélioration des cadres des fonctionnaires et des employés. L'avancement, pour certains d'entre eux, peut être insuffisant, et le Gouvernement doit pouvoir compter sur le concours dévoué de ses agents, surtout en présence de la reprise des transports.

La section n'a pas hésité à admettre l'augmentation de 242,100 francs pour le salaire des agents payés à la tâche ou à la journée. Mais il semble que si le recrutement d'un personnel ouvrier plus nombreux nécessite ce nouveau crédit, il y a lieu de ne pas perdre de vue que, depuis de longues années, alors que la situation des finances de l'État et plus spécialement de celles du chemin de fer ne permettait que des économies, les ouvriers de l'État — tant des gares que des voies et des ateliers centraux — ont vu leur salaire uniformément maintenu à l'ancien taux.

L'exécution de l'article 5 de la loi du 16 août 1887 a amené une modification dans le payement des salaires.

Un ordre de service, du 30 novembre 1887, prescrit d'opérer sur l'acompte payé la première quinzaine à l'ouvrier une réduction au multiple immédiatement inférieur de 5 francs.

Il s'ensuit que sur un modique salaire, il peut être retenu 5 francs et cela à chaque payement à valoir, qui comprend la période du 1^{er} au 15 du mois.

Cette modification a soulevé diverses réclamations, et cependant la loi en vertu de laquelle elle a été introduite a été faite en faveur des ouvriers.

Les difficultés et les complications de comptabilité semblent avoir rendu nécessaire la réduction imposée. On les aurait évitées tout aussi bien en

négligeant les centimes et en faisant porter l'acompte sur un chiffre rond. Dans tous les cas, la nécessité de réduire éventuellement de 5 francs n'est nullement démontrée. La section signale ces observations à l'honorable Ministre des Chemins de fer, et elle espère qu'il trouvera moyen de concilier tous les intérêts

Avant de quitter ce terrain, il y a lieu aussi d'attirer l'attention du chef du Département sur le règlement du travail à la tâche et le paiement des économies. Les erreurs sont faciles en cette matière, et le mauvais vouloir des agents qui fournissent la tâche et de ceux qui relèvent le travail est possible.

L'utilisation du matériel et spécialement des locomotives dont la disproportion avec les besoins réels a été signalée dans le budget de 1886, a préoccupé la section, et la question suivante a été posée.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Quels sont les résultats des essais faits sur les lignes du Luxembourg en vue d'augmenter le parcours effectif des locomotives ?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Le service à double équipe pour la remorque des trains de marchandises sur la ligne du Luxembourg remonte au commencement de l'exercice 1886.

Depuis, ce service a été successivement étendu et comprend aujourd'hui plus de 120 machinistes associés deux à deux sur la ligne de Bruxelles à Arlon. Sur la section de Namur à Jemelle, notamment, tous les services sont à double équipe. Les résultats obtenus par l'organisation du roulement en double équipe sont les suivants :

50 à 60 locomotives d'anciens types, peu convenables pour la traction des convois de marchandises sur la ligne accidentée du Luxembourg, ont pu être retirées du service de cette ligne et en partie versées dans d'autres dépôts de locomotives où leur utilisation est plus complète.

Le parcours moyen mensuel des locomotives à marchandises de la ligne du Luxembourg, qui n'était que d'environ 3,000 kilomètres, s'est élevé, pour le matériel de traction, faisant partie du service à double équipe, à environ 5,800 kilomètres, soit près du double.

Quant aux consommations de charbons des machines faisant le service des doubles équipes, elles restent dans la moyenne des

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

consommations ordinaires des locomotives, mais on s'aperçoit qu'elles augmentent assez vite quand les équipes deviennent multiples, c'est-à-dire quand par suite des nécessités courantes du service, telles que avaries aux moteurs, retards dans la marche des trains, plusieurs agents, non-associés, desservent successivement la même machine.

L'équipe double n'a pas eu pour conséquence d'augmenter le nombre des machinistes et chauffeurs de la ligne du Luxembourg ; ce qui se conçoit aisément, puisque, sur cette ligne, l'accouplement de deux services comporte une durée de parcours et de stationnement ne dépassant pas 24 heures ; que ces deux services soient assurés par une machine ou par deux machines, il faudra toujours réquisitionner deux personnels.

Il résulte de la réponse faite à la question relative à l'utilisation des machines motrices, que les expériences faites sur la ligne du Luxembourg — en ce qui concerne le trafic des marchandises — paraissent concluantes.

Le parcours moyen mensuel des locomotives s'est élevé de 3,000 à 3,800 kilomètres, ce qui a permis de faire le service avec un nombre de moteurs proportionnellement réduit.

Les objections faites au système de la double équipe — à savoir que, la responsabilité étant divisée, la bonne tenue des machines en souffrirait, ce qui entraînerait inévitablement une augmentation dans la consommation journalière et une majoration des frais d'entretien — ne paraissent donc pas fondées.

Des transports.

L'organisation des trains légers a donné lieu à des appréciations en sens divers. La question a été longuement traitée, lors de la discussion du budget de 1887.

Voulant apprécier les résultats obtenus, la section a adressé au Gouvernement la question suivante :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Quel a été le parcours kilométrique des trains légers et le nombre des voyageurs transportés par ces trains ?

Sur les lignes où des services de trains légers ont été organisés, on s'est borné simplement à substituer du matériel et

des moteurs légers au matériel et aux locomotives ordinaires et à réaliser les réductions de personnel que comportait cette substitution. Il s'ensuit qu'il n'y a pas eu sur ces lignes, en règle générale, augmentation du nombre de trains et l'on n'a pas jusqu'ici, pour ce motif, fait tenir attachement du mouvement des voyageurs transportés.

Il n'est pas possible, dès lors, de satisfaire à la question posée ci-contre pour les trains légers proprement dits.

Ci-joint un tableau indiquant, par ligne, quel a été le parcours kilométrique des trains légers, pendant le mois d'octobre 1887.

Des attachements, en ce qui concerne le nombre de voyageurs transportés, n'ont été tenus que pour les trains-tramways parce qu'il s'agissait d'extensions de service complètement indépendantes des services de trains ordinaires.

Des services de l'espèce ont été organisés sur les lignes de Gosselies (ville) à Dampremy, de Liège (Vivegnis) à Rivage et de Liège (Longdoz) à Chénée et à Pépinster et voici les renseignements relatifs à ces services :

1° Ligne de Gosselies (ville) à Dampremy.

Pendant la période de septembre 1886 à juillet 1887 (11 mois), les trains-tramways ont transporté 223,091 voyageurs, le nombre de trains-kilomètres a été de 67,031.

2° Ligne de Liège (Vivegnis) à Rivage.

Pendant la période d'avril à août 1887 (5 mois), les trains-tramways ont transporté 46,707 voyageurs; le nombre de trains-kilomètres a été de 57,248.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

3° Ligne de Liège (Longdoz) à Chênée et à Pépinster.

Pendant les mois d'avril et mai derniers, les trains-tramways ont transporté 61,694 voyageurs; le nombre de trains-kilomètres a été de 19,910.

Il est à remarquer qu'il s'agit d'un service mixte qui ne peut, en réalité, être considéré comme service de trains-tramways que sur le parcours de Chênée à Pépinster.

Entre Liège (Longdoz) et Chênée, c'est un véritable service de trains légers qui assure tout le trafic de la ligne en lieu et place du service par trains ordinaires qui y était établi autrefois.

Il existe encore un service de trains-tramways sur les lignes du Flénu; mais, il va subir sous peu des modifications.

Lignes sur lesquelles ont circulé des trains légers en octobre 1887.

LIGNE DE		NOMBRE de TRAINS.	Parcours kilométrique. — Mois d'octobre 1887.
DÉPART.	ARRIVÉE.		
Bruxelles-Nord	Tervueren.	8	4,321.4
Bruxelles-Nord	Malines.	2	4,264.8
Bruxelles-Nord	Tirlemont.	46	15,506.2
Tirlemont	Tongres.	44	19,873.4
Tirlemont	Moll	10	24,297.0
Landen	Ciney.	44	26,734.4
Rivage.	Stoumont.	42	77,923.6
Alost	Moerbeke	46	16,002.2
		8	8,134.4
Alost	Renaix	42	44,227.6
Alost	Anvers-Sud	6	7,161.0
Eecloo.	Moerbeke	46	15,774.4
Moerbeke	Saint-Gilles		
Gand-Sud	Gand-Rabot	46	5,403.0
Heyst	Bruges	42	8,667.6

LIGNE DE		NOMBRE de TRAINS.	Parcours kilométrique. — Mois d'octobre 1887.
DÉPART.	ARRIVÉE.		
Bruges	Ostende	2	1,395.0
Gand	Ostende	2	4,160.2
Dixmude	Nieuport-Bains	14	6,795.2
Courtrai	Renaix	25	17,109.9
Saint-Ghislain	Warquignies	2	1,717.4
Saint-Ghislain	Mons	4	508.4
Saint-Ghislain	Mons	2	564.2
Saint-Ghislain	Jurbise	40	3,720.0
Saint-Ghislain	Frameries	4	1,054.0
Saint-Ghislain	Roisin	4	849.4
Roisin	Dour	5	1,922.0
Dour	Quiévrain	6	1,283.4
Dour	Saint-Ghislain	4	254.2
Saint-Ghislain	Blaton	2	874.2
Blaton	Bernissart	44	1,866.2
Bernissart	Péruwelz	2	657.2
Bruxelles-Nord	Bruxelles-Quartier-Léopold	2	396.8
Bruxelles-Quartier-Léopold	Ottignies	14	2,726.2
Namur	Assesse	2	1,140.8
Namur	Gembloux	3	1,590.3
Gembloux	Ramillies	4	554.9
Ramillies	Namur	5	3,549.5
Tamines	Gembloux	4	530.4
Tamines	Namur	3	1,822.8
Tamines	Namur	4	675.8
Tamines	Acoz	18	13,485.0

Deux nouveaux services de trains légers sont établis depuis le 3 novembre, l'un sur la ligne de Piéton à Luttre et l'autre sur celle de Piéton à Fleurus.

Sur la ligne de Piéton à Luttre le nombre de trains-kilomètres est de 72 par jour (6 trains) et de 236 trains-kilomètres par jour (11 trains) sur celle de Piéton à Fleurus.

A en juger par la réponse fournie, il est impossible de se former une idée exacte des conséquences de la mesure prise.

Nous estimons donc que l'organisation des trains légers se trouve toujours dans la période d'essai et qu'il faut attendre une application plus complète pour décider si réellement elle répond au but proposé.

Parmi les chiffres justifiant l'augmentation de crédit de 245,023 francs, il faut noter celui de 12,000 francs destiné à la création d'une agence commerciale à Bâle et à la réorganisation de l'agence d'Anvers; le Gouvernement voudra bien examiner s'il n'y a pas lieu de multiplier le nombre de ces agences à l'étranger.

Les grandes compagnies de chemins de fer possèdent de nombreuses agences et le résultat en est très favorable.

Le chiffre de 213,000 francs destiné à améliorer le cadre des fonctionnaires et agents du service des transports doit être signalé. La section est convaincue que la répartition se fera avec discernement et que la position des employés à traitement minime sera prise en sérieuse considération.

Le personnel de l'exploitation à qui incombe le service le plus dur doit être encouragé. Se préoccupant de la situation des gardes et chefs gardes, il a été demandé à M. le Ministre :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Où en est la question de la mise à la retraite des chefs-gardes à l'âge de cinquante ans ?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

La loi du 21 juillet 1844 établissait une distinction entre les fonctions sédentaires et les fonctions actives, en ce qui concerne l'âge et la durée des services exigés pour la mise à la retraite, en dehors des cas d'accidents.

Voici ce qu'on lit, à ce sujet, dans les développements produits à la Chambre, le 22 janvier 1884 (document n° 63), par M. Seailquin, à l'appui du projet amendé déposé par la commission spéciale que la Chambre avait chargé de formuler :

- « Le projet de loi que j'ai eu l'honneur
- » de déposer laisse subsister une distinc-
- » tion que la loi du 17 février 1849 avait
- » en partie supprimée.
- » La loi de 1844 distinguait entre les
- » agents chargés de fonctions sédentaires,
- » et qui n'étaient admis à la retraite qu'à

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

» soixante-cinq ans, après trente ans de
 » service et à raison de 1/100, et ceux qui
 » avaient passé au moins vingt années en
 » service actif et qui avaient droit à la
 » pension à l'âge de cinquante-cinq ans,
 » après vingt-cinq années de service à
 » raison de 1/100.

» Cependant, la commission appelée à
 » délibérer sur ce point, a pensé qu'il
 » convenait d'établir une égalité parfaite
 » entre tous les services, d'autant plus
 » que les faits étaient venus démentir la
 » présomption consistant à croire que la
 » vie sédentaire était plus favorable que
 » la vie active à la longévité. La Chambre
 » appréciera. »

Les rapports des sections centrales qui se sont occupées du projet, ni les amendements présentés plus tard par le Gouvernement, n'ont plus fait mention de la distinction que faisait la loi de 1844 et que celle de 1849 avait abolie et la loi du 10 janvier 1886 a, en conséquence, été votée sans aucune modification quant au point en question.

La Chambre a donc voulu qu'il n'y eût plus de distinction entre les fonctions sédentaires et actives, c'est-à-dire qu'elle a admis la proposition de la commission spéciale qui a présenté le projet de loi de janvier 1884.

Deux questions sont nées des délibérations de la section au sujet des tarifs réduits.

Les voici avec les réponses données par le Gouvernement :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Quels sont les résultats produits au point de vue du tonnage et des recettes par catégorie de marchandises, à la suite des réductions opérées depuis deux ans sur les tarifs ?

La statistique par nature de marchandises ayant été supprimée le 3 décembre 1882 (décision ministérielle, service général, n° 16612 s^l), il n'est pas possible de répondre à cette question.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

N'y aurait il pas lieu d'appliquer le tarif spécial n° 28 aux transports de pulpes et de betteraves, ainsi que de tarifer les pailles au poids, au lieu de leur appliquer la disposition de l'article 58 des conditions générales ?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Le tarif spécial n° 28 ne devait, dans le principe, s'appliquer qu'à la chaux destinée à l'amendement des terres.

Il a ensuite été décidé qu'il serait étendu à d'autres matières de minime ou de nulle valeur qui ne se transportent guère ou pas par chemin de fer, telles que les boues et immondices de ville, etc.

Les pulpes de betteraves ont une certaine valeur et les envois par chemin de fer sont très importants.

Leur admission au T. S. n° 28 provoquerait une diminution assez considérable des recettes.

Dans ces conditions, il n'a pas été possible de donner satisfaction à l'agriculture.

* *
*

En ce qui concerne la paille, le tonnage du matériel est loin d'être utilisé dans des proportions convenables.

C'est ainsi que sur un wagon de 10 tonnes on ne charge en moyenne que 2000 kilogrammes de paille ordinaire.

Les prix de la 3^e classe sont dès lors, conformément à l'article 58 des conditions réglementaires, appliqués sur un poids de 3000 kilogrammes.

Il en résulte qu'en égard au matériel employé, la taxe appliquée aux transports de l'espèce n'est pas élevée.

Cette question si complexe de la réduction des tarifs a été, nous le reconnaissons volontiers, l'objet de l'étude du Département depuis plusieurs années. Elle est fort délicate. On ne saurait la dégager du lien qui la rattache à nos relations internationales, pas plus qu'on ne peut perdre de vue la nécessité de maintenir le coefficient d'exploitation dans des conditions normales.

Il faut louer le Gouvernement d'être entré, avec prudence, dans la voie des réductions tout en cherchant à donner satisfaction aux grands intérêts agricoles et industriels du pays ; il persévéra dans sa ligne de conduite, s'efforçant surtout d'éviter autant que possible les inégalités qui se manifestent dans l'application des tarifs réduits.

L'attention de M. le Ministre des Chemins de fer a été fréquemment

appelée sur ce point et les réclamations qui lui sont parvenues appellent son examen.

Le tableau suivant relève les réductions de tarif accordées depuis le 1^{er} février 1887 au 1^{er} février 1888.

Il justifie les appréciations émises ci-dessus :

Tableau des réductions de prix de transport accordées depuis le 1^{er} février 1887 jusqu'au 1^{er} février 1888.

1. Services Intérieur et mixtes.

Le tarif spécial mis en vigueur le 15 avril 1886 en faveur *des combustibles*, et consacrant des réductions de 1 franc et fr. 1-25 sur les prix du tarif normal, a été successivement étendu aux destinations suivantes : *Courtrai, Harlebeke, Weerde, Calmpthout, Cappellen, Eeckeren, Esschen, Meirelbeke, Menin, Exaerde, Moorslede - Passchendaele, Ninove, Olsene, Puers, Quatrecht, Vilvorde, Staden, Comines, Wervicq, Ypres, Vieux-Dieu, Le Touquet, Wondelgem, Waesmunster et Desselghem.*

Le tarif spécial n° 22, introduit le 1^{er} mai 1886, pour les transports de goudron minéral solide à l'importation maritime, et consacrant sur les prix de la 4^e classe une réduction de fr. 1-55 avec minimum de perception de fr. 5-25, a successivement été étendu aux stations ci-après desservant des usines à briquettes.

Bracquagnies, Haine-Saint-Paul, Liège-Vivegnis, Val-Saint-Lambert, Roux, Frameries (Temple), Dampremy (Blanchisserie-Sacré-Madame), Le Vieux-Campinaire (Bois communal de Fleurus) et Beyne (charbonnage de Wéristen).

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1 ^{er} mai 1887. | Introduction du gravier brut et du gravier tamisé mais non lavé au tarif spécial n° 28. |
| 1 ^{er} juin 1887. | Admission des bordures de trottoirs d'une manière générale à la 4 ^e classe. |
| 25 juin 1887. | Réduction de fr. 0-25 accordée sur les prix du tarif spécial n° 13 (service intérieur et mixtes), pour les transports de <i>minerais de fer et de pyrites</i> comportant 100,000 et 200,000 kilogrammes, du Luxembourg belge vers les bassins industriels du pays. Ces nouveaux prix sont, en outre, étendus aux transports de <i>scories de forge</i> . |
| 1 ^{er} juillet 1887. | Classification des déchets de tanneries à la 3 ^e classe du tarif n° 3. |
| 11 juillet 1887. | Classification des <i>pelles (escoupes) en fer ou en acier</i> à la 2 ^e classe et admission de cette marchandise au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime. |
| 27 juillet 1887. | Admission de la <i>chaux broyée ou en poudre (en vrac, en sacs, en barils ou en tonneaux)</i> au tarif |

- spécial n° 3 d'exportation maritime en lieu et place du tarif spécial n° 7 (4^e classe).
- 15 septembre 1887. Admission du *fumier* au tarif spécial n° 28 des services intérieur et mixtes.
- 15 septembre 1887. Classification des *paquets hydrofuges (bois et ciment combinés)* à la 2^e classe et admission de ce produit au tarif spécial n° 6 (3^e classe) d'exportation maritime.
- 28 septembre 1887. Extension du tarif spécial n° 2 des services intérieur et mixtes aux *déchets de carrières, moellons, pierrailles et macadam* destinés à être embarqués sur *bateaux d'intérieur*.
- 15 novembre 1887. Classification des *scories phosphatées en poudre ou en morceaux* à la 4^e classe et admission de ce produit aux tarifs spéciaux n°s 23 et 28.
- 1^{er} décembre 1887. Le minimum de poids fixé pour jouir des prix du tarif spécial n° 2 est réduit de 100,000 à 50,000 kilogrammes.
- 1^{er} décembre 1887. Extension du tarif spécial n° 30 à la *viande de porc* et aux *lapins abattus*.
- 1^{er} janvier 1888. Création d'un tarif spécial d'importation maritime, comportant une réduction de fr. 0-75 par tonne sur les prix de la 4^e classe en faveur des transports de *sel brut (sel gemme ou sel marin)*.
- 1^{er} janvier 1888. Extension du tarif spécial n° 28 aux transports de *chaux et de cendres de chaux* pour l'amendement des terres, effectués pendant le mois de *janvier*.

II. Service belge-néerlandais.

- 1^{er} avril 1887. Classification à la 3^e section des écorces servant à la fabrication de la pâte à papier.
- 1^{er} mai 1887. Création d'un tarif spécial applicable aux expéditions de houille, coke et briquettes de charbon comportant 10,000 kilogrammes au moins ou payant pour ce poids, effectuées des stations charbonnières du bassin de Liège vers certaines stations néerlandaises du Grand-Central belge (Fauquemont, Meerssen, Sempelveld et Wylré).
- 15 juin 1887. Extension de ce dernier tarif aux stations de la ligne de Maestricht à Ruremonde.
- 1^{er} octobre 1887. Mise en vigueur d'un nouveau tarif belge-néerlandais, comprenant en plus que le précédent (édition du 1^{er} juillet 1880) la tarification des stations néerlandaises du chemin de fer Grand-Central belge et de la ligne de Hasselt à Maeseyck.

La classification des marchandises a été, autant que possible, mise en harmonie avec celles des services intérieur et mixtes.

III. Service belge-sud-ouest-allemand.

- 10 février 1887.** Les minima de 100 et de 200 tonnes exigés pour obtenir l'application des réductions de fr. 0-75 et de 1 franc par 1,000 kilogrammes, dont jouissent les envois de houille et de coke effectués de la Belgique en destination de certaines gares badoises, ont été abaissés à 50 et à 100 tonnes.
- 22 mars 1887.** Les réductions de fr. 0-75 et de 1 franc par tonne, concédées le 1^{er} janvier 1887 en faveur des transports de houille et de coke effectués par quantités de 50 et 100 tonnes de la Belgique vers les stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine situées au sud de la ligne de Chambrey à Sarreguemines, ont été rendues applicables aux envois de l'espèce en destination des gares comprises sur la ligne même de Chambrey à Sarreguemines (Chambrey, Château-Salins, Sarréable, Sarreguemines et Vie).
- 21 mai 1887.** Les réductions de fr. 0-75 et de 1 franc par tonne, dont jouissent les houilles et cokes belges expédiés en destination du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine ci-dessus désignées, réductions qui précédemment n'étaient obtenues qu'à la condition que les cinq ou dix wagons fussent adressés à un seul destinataire, ont été rendues applicables aussi dans les cas où les cinq ou dix wagons, présentés à la fois au transport par un même expéditeur, sont destinés à plusieurs des stations jouissant du tarif réduit.

IV. Service franco-belge-nord.

- 21 février 1887.** Réduction de fr. 1-25 pour les envois de 100 tonnes, et de fr. 1-50 pour les envois de 200 tonnes, sur les prix de la 4^e classe du barème intérieur, en faveur des minerais d'Espagne expédiés des ports de Gand, Anvers et Terneuzen aux points frontières de Quiévrain, Péruwelz et Quévy.
- Novembre 1887.** Création d'un tarif accordant une réduction de fr. 0-50 par tonne pour les transports de houille, etc., par 50 tonnes effectués au départ des bassins de Mons, du Centre et de Charleroi vers le Nord de la France par les voies de Blandain, Mouseron, Le Touquet, Abeele et Adinkerke.

Autorisation de grouper les transports par 50 tonnes jusqu'aux points de sortie précités de Belgique, même lorsque les wagons ne sont pas adressés à un même destinataire, ni à une même destination en France.

V. Service franco-belge-est.

28 septembre 1887. Réduction de fr. 1-25 par tonne pour les envois par 100 tonnes de minerais d'Espagne effectués des ports de Gand, Anvers et Terneuzen aux points frontières de Vierves et de Givet.

Novembre 1887. Création d'un tarif à prix réduits pour les transports par 100 tonnes de houilles, etc., expédiés de l'Est de la France, viâ Erquelinnes, Momignies, Doirch frontière et Vierves frontière, au départ des bassins de Mons, du Centre et de Charleroi.

Autorisation de grouper les transports de houille, etc., par 50 et 100 tonnes jusqu'aux points de sortie de Belgique, même lorsque les wagons ne sont pas adressés à un même destinataire, ni à une même destination en France.

VI. Service belge-italien.

1^{er} novembre 1887. Application sur le poids réel, mais avec minimum de 10,000 kilogr. par wagon, des prix des tarifs exceptionnels de réexpédition à Chiasso (transit), Pino (transit) et Locarno, aux envois effectués au moyen de wagons à trois ou quatre essieux.

Précédemment un minimum de 5,000 kilogr. par essieu était exigé.

16 novembre 1887. Mise en vigueur du 5^e supplément aux tarifs exceptionnels provisoires belges-italiens du 1^{er} novembre 1884, contenant notamment un tarif exceptionnel applicable aux envois de racines de chicorée.

1^{er} décembre 1887. Mise en vigueur des taxes réduites pour le transport du lait condensé de Coragno et Milan à Londres, viâ Anvers.

VII. Service belge-bavarois.

Janvier 1888. Mise en vigueur d'une taxe de fr. 46-25 pour le transport du tabac brut entre Passau et Anvers (transit).

Précédemment la taxe était de fr. 59-52.

VIII. Service belge-austro-hongrois.

1^{er} juin et 1^{er} juillet 1887. Mise en vigueur d'un nouveau tarif belge-austro-hongrois contenant notamment un tarif exceptionnel pour le transport des produits métallurgiques.

Pour la formation des prix de ce tarif, nous avons concédé les taxes de notre 4^e classe (au lieu de la 3^e) afin de favoriser l'exportation de nos produits métallurgiques vers l'Autriche-Hongrie.

Cette concession de notre part constitue, rien que pour le parcours belge, une réduction sur les prix anciens s'élevant à 2 francs par tonne pour les parcours de 125 kilomètres et plus.

IX. Service anglo-belge (via Ostende).

30 novembre 1887. Extension du tarif postal anglo-belge à différentes colonies anglaises, avec des réductions notables de prix sur les taxes anciennes, en faveur des colis postaux échangés entre la Belgique et ces colonies, viâ Ostende-Douvres.

15 janvier 1888. Mise en vigueur d'un tarif de grande vitesse pour le transport, à prix réduits, par la voie d'Ostende-Douvres, des colis marchandises d'un poids *effectif* de 50 à 200 kilogr. entre la Belgique, Londres et l'Angleterre.

Les réductions de prix, concédées par le nouveau tarif, atteignent environ 50 p. % sur les taxes anciennes.

1^{er} février 1888. Extension des prix réduits analogues aux envois effectués entre toutes les stations belges et Douvres (local), ainsi qu'aux envois effectués entre Ostende et Douvres par l'intermédiaire des paquebots de l'État (service intérieur de la Marine).

CHAPITRE III.**POSTES ET TÉLÉGRAPHES.**

Les réclamations des auxiliaires des postes ont trouvé, à diverses reprises, de l'appui à la Chambre. Le projet de budget en tient compte.

Les agents, si nombreux, des postes et des télégraphes, dont le zèle est à la hauteur de la tâche, trouveront un gage de la sympathie du Gouvernement dans les propositions d'augmentation qui sont faites.

Les employés du télégraphe, qui voient leur travail augmenter par l'extension des réseaux téléphoniques, doivent être placés dans les mêmes condi-

tions que les employés des chemins de fer; le Gouvernement trouvera, nous n'en doutons pas, un accueil favorable à la Chambre pour assurer cette assimilation.

CHAPITRE IV.

MARINE.

La section centrale, après les discussions si vives dans la presse, s'est naturellement occupée de la situation de la ligne d'Ostende à Douvres. Elle a pu se convaincre que l'honorable chef du Département et l'administration de la marine avaient le légitime souci du grand intérêt qui se rattache à la bonne organisation de cette ligne.

Certains mécomptes, au sujet desquels le Gouvernement s'est expliqué, ont contrarié les efforts faits pour le développement du service.

La construction d'un paquebot de grande vitesse, dans d'excellentes conditions, a été ordonnée.

Il entrera en service au 1^{er} juin, et tout semble présager que cette fois le succès de l'entreprise nous reviendra tout entier.

La section invite le Gouvernement à veiller avec une constante sollicitude sur tout ce qui peut assurer le perfectionnement du service. La concurrence de lignes rivales, dont la vogue passagère paraît déjà compromise, est de nature à ne pouvoir négliger aucun des éléments qui constituent une ligne de premier ordre : rapidité, sécurité, confort et régularité.

Pour se rendre compte des services rendus à la surveillance de nos côtes par l'avisos et le bateau « la Ville d'Ostende », le Gouvernement a fourni le relevé des croisières effectuées en 1886 et en 1887 dans la mer du Nord.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Combien de fois l'avisos « Ville d'Anvers » et le voilier « Ville d'Ostende » ont-ils pris la mer?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

CROISIÈRES EFFECTUÉES DANS LA MER DU NORD.

1^o Avisos « Ville d'Anvers ».

1886.

Du 23 janvier (1^{er} voyage) au 24 février.

— 27 mars au 9 mai.

— 20 octobre au 30 novembre.

— 2 décembre au 29 décembre.

1887.

Du 10 janvier au 13 février.

— 22 février au 27 mars.

— 5 avril au 18 avril.

— 30 août au 15 octobre.

— 22 octobre au 13 novembre.

— 21 novembre (actuellement en mer).

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

2° Voilier « Ville d'Ostende ».

1886.

Du 7 juin	au	24 juillet.
— 3 août	au	12 septembre.

1887.

Du 11 mai	au	19 juin.
— 4 juillet	au	13 août.

Les chapitres V et VI du budget ont donné lieu aux questions suivantes :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Quelle est la décomposition du chiffre de 5,000 francs porté au n° 50 ?

La somme de 5,000 francs, portée à l'article 50 du projet de budget pour 1888, représente la part incombant au Département des chemins de fer, etc., dans la dépense à laquelle donne lieu le comité mixte de législation et du contentieux.

Elle est destinée à faire face :

1° A l'indemnité de 1,200 francs allouée au secrétaire-adjoint du comité.

2° Aux jetons de présence des membres du comité.

3° A diverses dépenses, telles que : achats de livres, publications, copies de pièces ou de documents, frais d'entretien des locaux, etc.

Pour l'exercice 1886, il a été liquidé :

Pour l'indemnité du secrétaire-adjoint	fr.	1,200	»
Pour jetons de présence. . . .		1,140	»
Pour achat de livres, etc. . . .		30	»
	fr.	<u>2,370</u>	»

La dépense pour le 1^{er} semestre de 1887, s'est élevée à 960 francs.

Celle du second semestre n'est pas encore connue.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Quel est le nombre de fonctionnaires actuellement sans emploi, dont le traitement est à charge de l'article 51 ?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Il existe actuellement 34 fonctionnaires et employés dont les traitements sont imputés à charge du crédit figurant à l'article 15 du projet de budget pour 1888.

Tous ces agents ont été placés dans la section de disponibilité pour motif de santé, sauf en ce qui concerne un garde.

Ces 34 agents se répartissent ainsi qu'il suit :

3 chefs de bureau pour	
une somme de . . . fr.	10,875 »
1 chef de dépôt principal .	3,575 »
1 commis-chef	1,200 »
2 receveurs	4,666 66
4 percepteurs	11,400 »
1 chef de station	2,533 33
5 chefs gardes	5,575 »
1 chef facteur	1,875 »
4 commis	7,908 33
1 pilote	1,666 66
1 second	1,100 »
2 facteurs de station . . .	3,037 50
1 auxiliaire des postes . .	400 »
8 facteurs des postes . . .	6,375 »
1 garde	825 »
(Ce dernier en non activité	
par mesure d'ordre.)	
<u>34</u>	<u>Total fr. 62,612 48</u>

Ces réponses ne peuvent que donner satisfaction. Les nécessités de l'administration comportent, en effet, les dépenses prévues par les articles 50 et 51 et les explications en justifient l'emploi.

Depuis le dépôt du projet de budget, M. le Ministre des Chemins de fer a signalé à la section centrale une double modification.

Les chiffres restent les mêmes; le résultat de la première modification c'est une répartition entre les littéras *A*, *B* et *D* de l'article 21 du chiffre local de 600,000 francs rattaché complètement au littéra *D*.

Désormais il faudra attribuer :

Au littéra <i>A</i>	fr. 240,000
— <i>B</i>	210,000
— <i>D</i>	150,000
	<u>600,000</u>
Total.	fr. 600,000

La seconde modification comporte des transferts aux articles 31, 32, 41 et 42.

La lettre de M. le Ministre annexée au présent rapport explique la portée de ces transferts.

La section centrale ne saurait que les approuver.

Le Rapporteur,

VICTOR FRIS.

Le Président,

P. TACK.



ANNEXE N° 1.


*A Monsieur le Président de la section centrale chargée d'examiner le budget
des chemins de fer pour l'exercice 1888.*

Bruxelles, le 24 janvier 1888.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le projet de budget de mon Département pour l'exercice 1888, tel qu'il a été révisé, comporte, à l'article 21, un crédit total de 12,149,000 francs pour l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel. Cette allocation présente, sur celle qui a été votée pour l'exercice 1887, une augmentation de 600,000 francs, laquelle a été rattachée complètement au littéra *D* des développements : « renouvellement et amélioration du matériel; » tandis qu'elle doit être répartie entre les littéras *A*, *B* et *D*, à concurrence de 240,000 francs pour le littéra *A*, 210,000 francs pour le littéra *B* et 150,000 francs pour le littéra *D*.

Je vous prie de bien vouloir faire rectifier les chiffres.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.



ANNEXE N° 2.

A Monsieur le Président de la section centrale chargée de l'examen du budget des chemins de fer, postes et télégraphes, pour 1888.

Bruxelles, le 24 décembre 1887.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

A partir du 1^{er} janvier 1888, les salaires mensuels des auxiliaires des télégraphes seront transformés en traitements annuels. Les appointements fixes et les indemnités de ces agents, imputés jusqu'à présent sur les articles « Salaires » 32 « Services communs » et 42 « Télégraphes » de l'exercice 1887 doivent, par suite de cette transformation, être rattachés respectivement aux articles 31, jusqu'à concurrence de 10,560 francs et 41, jusqu'à concurrence de 273,680 francs.

Il y a également lieu de transférer une somme de 1,800 francs de l'article 42 « Salaires des Télégraphes » à l'article 41 « Traitement des Télégraphes », afin que toutes les sommes payées sur les fonds du budget, à titre de primes télégraphiques, soient imputées sur un seul article.

Cette dernière mesure aura pour résultat de simplifier la liquidation des primes télégraphiques et de faire disparaître une anomalie qui existe actuellement, à savoir que les primes payées aux auxiliaires des postes, pour coopération aux service des télégraphes, sont imputées sur les fonds de l'article « Salaires » tandis que celles payées du même chef aux commis-auxiliaires du chemin de fer sont imputées sur l'article « Traitements » bien qu'il s'agisse d'agents occupant une position similaire et jouissant, les uns et les autres, d'un traitement annuel.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien apporter au projet de budget amendé de 1888, les modifications suivantes qui consistent uniquement en transferts de crédits entre les articles relatifs au personnel de l'administration des postes et télégraphes, indiquées ci-après :

Art. 31. Porter l'allocation de	117,084 à	127,644 fr.	différence en +	10,560	
— 32. Réduire	— de	103,710 à	93,150	— en	— 10,560
— 41. Porter	— de	2,337,386 à	2,629,266	— en +	291,680
— 42. Réduire	— de	1,110,210 à	818,550	— en	— 291,680
					Différence égale . . . + 502,240 — 502,240

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération très distinguée.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.