

## Chambre des Représentants

---

SÉANCE DU 4 DÉCEMBRE 1900.

---

**Proposition de loi ordonnant une enquête parlementaire sur l'organisation actuelle et l'exploitation des chemins de fer de l'État et sur les réformes à y apporter.**

---

### DÉVELOPPEMENTS.

---

MESSIEURS,

Depuis un certain temps, les plaintes du public en ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer de l'État deviennent de plus en plus vives et de plus en plus nombreuses. L'hiver dernier, le gâchis a atteint des proportions inconnues jusqu'à présent. Ainsi que le constate l'exposé fait récemment par la Chambre de commerce d'Anvers, « des trains entiers sont restés des semaines en souffrance », il y a eu « suspension des expéditions » et des « envois ont disparu sans laisser de trace ».

Et cependant l'intensité des transports ne s'est pas accrue subitement, dans une mesure extraordinaire. Depuis 1880, la progression du trafic sur nos voies ferrées suit une ligne très régulière et, en ce qui concerne spécialement l'année 1899, l'exposé de la Chambre de commerce d'Anvers établit que le mouvement des wagons dans les gares d'Anvers — le baromètre de notre circulation par rails — ne dépassait que de 143 wagons par jour celui de l'année précédente et était inférieure de 115 wagons à celui de 1897.

Interpellé dans différentes circonstances au sujet des causes de cette perturbation, M. le Ministre des chemins de fer n'a fourni que des explications vagues et il s'est abstenu d'esquisser un programme de réformes ayant pour but d'y mettre fin. Il ne semble pas non plus, ainsi que le montre la réponse dilatoire faite aux sixième et septième questions posées, l'année dernière, par la section centrale examinant le budget des chemins de fer, que l'honorable chef de ce département se soit préoccupé de rechercher à qui il fallait faire remonter la responsabilité d'une situation qui avait pour seule cause l'imprévoyance, ce qui est venu renforcer considérablement l'idée accréditée dans le public, que les fonctionnaires chargés de la direction de nos voies ferrées échappent à toute responsabilité.

Enfin, Messieurs, l'encombrement récent de certaines de nos grandes gares et l'irrégularité quotidienne de la marche des trains portent à admettre que les mesures n'ont pas été prises pour éviter le retour d'inconvénients dont notre industrie et notre commerce ont si gravement souffert.

Les sommes considérables consacrées dans ces dernières années à la construction de bâtiments de gares, qui, malgré ces dépenses, sont loin de présenter les facilités d'exploitation et le confort des installations similaires des pays voisins ; le recours à des constructeurs et à des ingénieurs étrangers, pour l'étude de certaines de nos machines, alors que par son initiative, ses recherches, ses procédés d'exécution, la Belgique avait occupé jusqu'à présent une place distinguée parmi les pays constructeurs de locomotives ; la sécurité sérieusement contestée, à l'occasion d'accidents graves, de nos systèmes de signalisation : tous ces faits indiquent également que des réformes profondes doivent être introduites dans l'organisation, le fonctionnement et l'administration de nos chemins de fer.

Cette grave question préoccupe en ce moment la plupart des chambres de commerce du pays et l'Union syndicale de Bruxelles, qui préconisent l'institution de comités consultatifs des chemins de fer, comités qui seraient composés de techniciens et de délégués de nos principales industries.

Notre proposition d'enquête nous paraît plus pratique, car elle est appelée à faire la lumière complète sur les vices de l'organisation de nos chemins de fer et leur exploitation et permet, chose importante, d'entendre ceux qui, à un titre quelconque, sont à même d'indiquer les remèdes qu'ils croient nécessaires.

Il va sans dire que notre proposition ne revêt aucun caractère de blâme à l'adresse de l'honorable chef du département des chemins de fer. Celui-ci, en effet, ne peut être rendu responsable du gâchis dont on se plaint. Il n'y a pas longtemps que M. Liebaert est à la tête de notre railway, et il est fort probable que c'est bien plus le système en vigueur qui est en défaut que les hommes.

Théoriquement, c'est le ministre qui est responsable devant le Parlement. En fait, cette responsabilité n'existe point.

Sans préjuger des résultats de l'enquête que nous vous proposons de voter, nous pensons que le principal vice du régime d'exploitation de nos chemins de fer réside dans l'absence de responsabilité, même morale, des chefs de service.

Est-il besoin d'ajouter que le droit de contrôle des Chambres est purement théorique aussi, puisque l'usage veut que le ministre couvre toujours ses fonctionnaires et que jamais les Chambres ne rendent responsable le chef du département en cause ?

Notre proposition d'enquête vient donc à son heure. Le pays est en droit de connaître la vérité et il est des plus légitime de faire appel, dans ce but, à tous ceux qui sont en mesure de faire un peu de lumière et d'indiquer les remèdes à apporter à l'organisation d'un service public aussi important que nos chemins de fer.

L'article 2 de notre proposition de loi détermine les points sur lesquels porterait spécialement l'enquête proposée.

Seraient appelés à donner leur avis ou à répondre par écrit au questionnaire que la commission choisie par la Chambre aurait à rédiger, les chefs des différents services du département des chemins de fer ainsi que les fonctionnaires, les employés, les ouvriers, et, en général, les industriels et commerçants qui croient pouvoir éclairer la commission.

Dans les conditions où cette proposition d'enquête parlementaire est faite et vu les circonstances exceptionnelles que notre pays traverse, en ce qui concerne l'exploitation de nos chemins de fer, il nous parait impossible que la Chambre refuse d'y adhérer. Nous lui demandons donc de se prononcer sans retard, car il y a urgence.

Louis BERTRAND.



# PROPOSITION DE LOI.

## ARTICLE PREMIER.

Une enquête parlementaire sera ouverte à bref délai sur l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et sur les réformes à y introduire.

### ART. 2.

L'enquête sera orale et écrite, et portera spécialement sur :

1° La capacité de transport des lignes, l'installation et le développement des gares, le matériel de transport et de traction et la signalisation;

2° L'organisation de l'administration au point de vue de la structure et de l'efficacité des rouages qui la composent, de l'utilisation et de la responsabilité de ses fonctionnaires et agents de toute catégorie;

3° Les résultats économiques de l'exploitation de nos voies ferrées.

### ART. 3.

La commission d'enquête sera composée de 15 membres dont 9 à désigner par la droite, 3 par la gauche libérale et progressiste et 3 par la gauche socialiste.

### ART. 4.

La commission ainsi nommée exercera

## EERSTE ARTIKEL.

Een parlementair onderzoek zal eerlang gedaan worden naar de exploitatie van Staatsspoorwegen en de daaraan toe te brengen verbeteringen.

### ART. 2.

Het onderzoek, dat mondeling en schriftelijk zal zijn, moet inzonderheid loopen over :

1° Het vervoervermogen der lijnen, de inrichting en uitbreiding der stations, het materieel voor vervoer en tractie en de seinstelsels;

2° De inrichting van het beheer in 't opzicht van samenstelling en doelmatigheid van zijne bestanddeelen, in 't opzicht van de benutting en verantwoordelijkheid zijner ambtenaars en agenten van allen rang;

3° De economische uitslagen der exploitatie van onze spoorwegen.

### ART. 3.

De commissie van onderzoek is samengesteld uit 15 leden, waarvan 9 worden aangewezen door de rechterzijde, 3 door de liberale en progressistische linkerzijde en 3 door de socialistische linkerzijde.

### ART. 4.

De aldus benoemde commissie oefent

son droit d'enquête en vertu de la loi du 3 mai 1880. Elle pourra se fractionner en trois sections et pourra fonctionner quel que soit le nombre des membres présents.

Cette commission pourra s'adjointre un ou plusieurs secrétaires pris en dehors de son sein. Ses procès-verbaux seront publiés par les soins du *Moniteur*.

#### ART. 5.

Les fonctionnaires, employés et ouvriers qui auront déposé à l'enquête ne pourront de ce chef être l'objet d'aucune mesure disciplinaire de la part de leurs chefs.

#### ART. 6.

La commission pourra siéger en dehors du temps de session.

haar recht tot onderzoek uit krachtens de wet van 3 Mei 1880. Zij kan zich in drie afdeelingen splitsen en hare werkzaamheden verrichten, welk ook het getal vanwezige leden zij.

Deze commissie kan zich één of meer secretarissen toevoegen, buiten hare leden gekozen. Hare processenverbaal worden openbaar gemaakt door middel van het Staatsblad.

#### ART. 5.

Ambtenaren, beambten en werklieden, die het onderzoek medeondertekenden, kunnen uit dien hoofde niet blootgesteld zijn aan om 't even welken tuchtmaatregel van wege hunne dienstoversten.

#### ART. 6

De commissie mag vergaderen buiten den parlementairen zittijd.

LOUIS BERTRAND  
ANT. DELPORTE.  
TERWAGNE.  
MANSART.  
E. VANDERVELDE.  
E. ANSEELE.