

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 21 JUIN 1922.

Projet de loi prorogeant le délai pour l'application aux concessions de tramways des tarifs de péage majorés (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Ainsi que le rappelle l'Exposé des motifs, la loi du 18 juillet 1919 a autorisé le Gouvernement à majorer les charges de péage des concessions de tramways pour une période d'un an et à se substituer éventuellement aux autres pouvoirs concédants pour poursuivre la réalisation de ces concessions ou en effectuer le rachat.

Le délai d'application de cette loi a été prorogé successivement par les lois du 16 août 1920, 29 avril 1921 et 31 décembre 1921.

Le dernier délai de prorogation expire le 30 juin prochain et le projet de loi qui nous est présenté tend à proroger la loi du 18 juillet 1919 pour une nouvelle période d'un an.

Vu l'instabilité des conditions économiques, toutes les Sections ont été d'avis qu'il n'est pas possible d'instaurer, en ce moment, un régime définitif pour les tramways et qu'une nouvelle prorogation de la loi du 18 juillet 1919 s'impose.

Mais plusieurs membres ont pensé qu'il fallait réduire, à six ou même à trois mois, le délai de prorogation d'un an proposé par l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics.

(1) Projet de loi, n° 200.

(2) La Section centrale, présidée par M. Tibbaut, était composée de MM. Vanden Corput, de Burfiel, Claes, Mélekmans, Schaetzen.

Avant de se prononcer à cet égard, la Section centrale a jugé utile de demander au Gouvernement où en étaient les études entamées, en 1919, et quels avaient été les résultats de la majoration des péages, tant au point de vue du personnel que des concessionnaires des lignes en exploitation. Déférant à cette demande, le Gouvernement a fourni les renseignements suivants :

*
* *
*

Lors de la discussion de la loi du 18 juillet 1919, les fins auxquelles seraient destinées les augmentations de tarifs de tramways, furent exposées à la Chambre. Il ne s'agissait pas, disait l'un des honorables membres, de consacrer des dividendes et il ajoutait que les augmentations de tarifs n'étaient justifiées que dans la mesure où elles étaient nécessaires pour assurer le maintien des exploitations et la rémunération nécessaire des capitaux engagés dans l'industrie. M. le Ministre de l'Agriculture marqua implicitement son accord au sujet de cette interprétation. (*Ann. Parl.*, séance du 4 juin 1919, page 1020.)

Diverses dispositions furent prises par les arrêtés royaux qui autorisèrent les majorations de tarifs, en vue de garantir l'exécution de ces conditions. Ces majorations coïncidèrent avec des améliorations du sort du personnel et des accords furent conclus à ce sujet entre les concessionnaires et le personnel, à l'intervention officieuse du Ministre, le plus souvent.

Les arrêtés royaux instituèrent notamment des fonds spéciaux, dont le boni éventuel serait affecté à un usage déterminé d'avance : abaissement des tarifs, amélioration du sort du personnel, etc. Lorsque le boni éventuel était réservé au personnel, celui-ci manifestait généralement de la défiance, contestait les résultats acquis, prétendait que la gestion eût pu être meilleure, et exprimait ses préférences pour un système de salaires consenti à forfait. Le plus souvent, le boni avant de pouvoir être établi était déjà absorbé par une majoration de salaires.

A Charleroi, cependant, fr. 13,286 en 1920 et fr. 15,740 en 1921, ont pu être répartis entre le personnel subalterne.

A Bruxelles, un fonds spécial nouveau avait été institué par l'arrêté royal du 27 novembre 1920, et il avait été entendu que les concessionnaires garantiraient au personnel un supplément de traitement d'un franc par jour et par homme, pour la répartition de ce fonds spécial. Le compte spécial antérieur était supprimé, mais serait traduit jusqu'au 1^{er} mars 1921, par une augmentation de salaire, forfaitaire, de trois francs par jour.

A l'échéance du 1^{er} mars 1921, un nouvel accord fut négocié et les salaires furent fixés dorénavant suivant une échelle basée sur l'index-number. Ce barème a été amélioré en novembre 1921.

Suivant l'arrêté royal du 30 avril 1921, les fonds spéciaux ont été abrogés au 1^{er} mars précédent, mais les concessionnaires eurent à créer des comptes de gestion établis dans la forme à déterminer par le Ministre. Pour l'exercice allant du 1^{er} mars 1921 au 28 février 1922, le compte de gestion est en équilibre aux Tramways Bruxellois. Il y a même un léger boni de 100,000 francs

environ. Aux Économiques, le compte solde en déficit. Il est à prévoir que la diminution de salaire de fr. 0.50 par jour, opérée depuis le 1^{er} mai 1922, à raison de la situation de l'index-number, permettra, si cette situation se maintient, d'envisager une certaine réduction de tarifs pour les Tramways Bruxellois.

A Liège et à Anvers, les fonds spéciaux ont aussi été supprimés, à l'occasion d'augmentations de salaires consenties forfaitairement au personnel. A Anvers, les comptes soldent en déficit. A Liège, de légères réductions de tarifs ont été consenties (arrêté royal du 4 mars 1922). Aux Tramways Liégeois et aux tramways Liège-Seraing, les comptes soldent légèrement en déficit. A l'Est-Ouest, il y a boni de 69,000 francs environ pour les mois de janvier à mars 1922. Une nouvelle réduction de tarifs pour ce dernier réseau pourrait être mis à l'étude.

A Gand et à Verviers, les fonds spéciaux ont clôturé en déficit.

*
*
*

Il est très malaisé d'évaluer exactement le produit de l'augmentation des tarifs. Les recettes sont influencées en moins, principalement au début, par une diminution de trafic.

Si l'activité industrielle augmente, il y a, par contre, intensification relative du trafic.

Les modifications dans le système de tarification, par sections ou à prix unique, dans le régime des correspondances, etc., rendent difficile la comparaison des recettes nouvelles avec les recettes normales d'avant-guerre, ou avec celles de la période précédant la modification des tarifs.

Si l'on établit pour l'ensemble du pays, une comparaison des recettes de 1913 avec celles de 1921, et si l'on fait de même pour les dépenses d'exploitation pures, non compris la rémunération du capital, les amortissements, etc., on constate que les recettes ont triplé par rapport à 1913, tandis que les dépenses se sont multipliées par 4,6.

Nous sommes bien loin de la situation d'avant-guerre, même en supposant que la valeur du franc-papier, fut restée la même.

Les salaires du personnel ont quadruplé en moyenne.

L'augmentation des dépenses par rapport aux recettes est d'ailleurs un fait qui se constate également dans les deux grandes régies de Chemins de fer, en Belgique : aux Chemins de fer de l'État, le déficit pour 1921 a été évalué par M. le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes à vingt-cinq millions (séance de la Chambre du 8 juin 1922); à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, on a enregistré en 1921, un déficit d'exploitation de 689,000 francs pour les lignes que cette Société exploite elle-même.

La situation actuelle des tramways en Belgique n'est donc défavorable au public qu'à un seul point de vue, c'est que l'instabilité de la situation empêche pratiquement les concessionnaires de faire les dépenses d'amélioration que le public peut estimer nécessaires.

L'étude des modifications projetées pour le régime des tramways a été confiée à des Commissions régionales instituées par le Gouvernement, conformément à la loi et composées de membres, qui représentent les divers pouvoirs publics, les concessionnaires et le personnel subalterne des tramways. Aucune de ces commissions n'a suspendu ses travaux. A Bruxelles, à Anvers et à Liège, les études ont été poussées assez loin, paraît-il.

Mais ainsi que l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics le signale dans l'Exposé des motifs, des hésitations se manifestent de la part des délégués des organismes intéressés.

Les administrateurs communaux notamment, se préoccupent, à juste titre, de la répercussion que les décisions à prendre pourraient avoir sur les finances communales. Ils se demandent aussi si les modifications de régime envisagées seraient profitables au public.

Les exploitants des lignes concédées et leur personnel ne sont pas moins perplexes. Le problème est compliqué et malaisé à résoudre.

*
* *

Un membre de la Section centrale a exprimé le désir de voir créer un fonds spécial où serait versé le produit des diminutions de salaires basées sur l'index-number, suivant les conventions intervenues, entre les concessionnaires et leur personnel. Ce fonds spécial servirait à abaisser les tarifs.

Le même membre s'est réservé la faculté de poser à l'honorable Ministre quelques questions, notamment en ce qui concerne le tarif réduit, dont bénéficient certains employés et ouvriers.

*
* *

Les décisions finales incombent au Gouvernement.

Avant de les prendre, il devra être certain qu'elles concilieront équitablement les intérêts en présence et qu'elles seront plus favorables pour le public que le régime provisoire actuel.

Tout le monde souhaite que le Gouvernement fixe le régime définitif des tramways, le plus tôt possible. Le pourra-t-il d'ici à trois mois ou à six mois ?

Nous ne le croyons pas, car rien ne permet de prévoir une baisse notable des frais d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du matériel, d'ici à la fin de l'année courante.

Il importe, dès lors, de ne rien brusquer, d'autant plus que les décisions gouvernementales influencées par une échéance trop rapprochée pourraient, en cas d'insuccès, avoir pour conséquence fâcheuse une désorganisation des services de tramways, dont le public serait la principale victime.

C'est pour ces motifs, que la Section centrale à l'unanimité, moins deux abstentions s'est ralliée au projet de loi et propose à la Chambre de proroger, jusqu'au 30 juin 1925, le délai d'application des tarifs de péage majorés.

Le Rapporteur,

R. CLAES.

Le Président,

EM TIBBAUT.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 21 JUNI 1922.

Wetsontwerp

of verlenging van het tijdsbestek voor de toepassing der verhoogde tarieven op de tramvergunningen (1).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER CLAES.

MIJNE HEEREN,

Zooals de Memorie van Toelichting het zegt, heeft de wet van 18 Juli 1919 de Regeering gemachtigd de tarieven der tramvergunningen te verhoogen voor den termijn van één jaar en zich, bij voorkomend geval, in de plaats te stellen van de overige vergunninggevende machten ten einde de uitvoering van deze vergunningen of de naasting er van te bewerkstelligen.

De toepassingstermijn van deze wet werd achtereenvolgens verlengd door de wetten van 16 Augustus 1920, 29 April 1921 en 31 December 1921.

De laatste termijn van verlenging eindigt op 30 Juni aanstaande en het ons voorgelegd wetsontwerp heeft ten doel, den geldigheidsduur der wet van 18 Juli 1919 te verlengen voor een nieuwen termijn van één jaar.

Daar de economische toestanden nog onzeker zijn, waren al de Afdelingen van gevoelen, dat het niet mogelijk is thans eene definitieve regeling voor de trams tot stand te brengen en dat eene nieuwe verlenging van den geldigheidsduur der wet van 18 Juli 1919 volstrekt noodig is.

Verscheidene leden meenden echter dat men den duur der verlenging voor één jaar, voorgesteld door den achtbaren Minister van Landbouw en Openbare Werken, diende te verminderen tot zes of zelfs tot drie maanden.

Alvorens hieromtrent te beslissen, achtte de Middenafdeeling het nuttig, aan de Regeering te vragen hoever de in 1919 begonnen studiën gevorderd waren en welke de uitslagen waren van de verhooging der tarieven, zoowel

(1) Wetsontwerp, n° 200.

(2) Samenstelling van de Middenafdeeling: de heeren Tibbaut, voorzitter, Van den Corput, de Burlet, Pepin, Claes, Melckmans en Schaetzen.

ten opzichte van het personeel als ten opzichte van de concessiehouders der in bedrijf genomen lijnen. De Regeering, gevolg gevende aan die vraag, deed de volgende inlichtingen geworden :

* * *

Bij de behandeling der wet van 18 Juli 1919, werd in de Kamer uiteengezet waartoe de verhoogingen der tramtarieven zouden bestemd worden. Het was er niet om te doen, zegde een van de achtbare leden, dividend mogelijk te maken; hij voegde erbij dat de tariefverhoogingen slechts gewettigd waren in zooverre zij noodig waren om de bedrijven in stand te houden en de noodige bezoldiging der in het bedrijf aangewende kapitalen te verzekeren. De Minister van Landbouw was het met deze verklaring stilzwijgend eens. (*Hand.*, Vergadering van 4 Juni 1919, bl. 1020.)

Verscheidene schikkingen werden door de Koninklijke besluiten, die de tariefverhoogingen toestonden, getroffen om de naleving van die voorwaarden te verzekeren. Die verhoogingen gingen gepaard met verbeteringen van den toestand van het personeel, en tusschen de concessiehouders en het personeel werden, meesttijds door het officieus toedoen van den Minister, overeenkomsten hieromtrent gesloten.

Door de Koninklijke besluiten werden opgericht, onder andere, bijzondere fondsen, waarvan het eventueel overschot zou bestemd worden tot een vooraf bepaald gebruik : tariefverlaging, verbetering van den toestand van het personeel, enz. Wanneer het eventueel overschot voor het personeel voorbehouden werd, gaf dit personeel over 't algemeen blijk van wantrouwen; het betwistte de verkregen uitkomsten, beweerde dat het beheer kon beter geweest zijn, en drukte zijn voorkeur uit voor eene vooraf bepaalde vaste loonregeling. In de meeste gevallen was het overschot alvorens te kunnen vastgesteld worden, reeds opgeslorpt door eene loonsverhoging.

Nochtans konden, te Charleroi, fr. 13,286 in 1920 en fr. 15,740 in 1921, onder het lager personeel uitgekeerd worden.

Te Brussel was een nieuw bijzonder fonds opgericht geworden bij Koninklijk besluit van 27 November 1920, en men was overeengekomen dat voor de uitkeering uit dit bijzonder fonds, de concessiehouders aan het personeel een aanvullend loon van één frank per dag en per man zouden waarborgen. De vroegere bijzondere rekening was afgeschaft, doch tot 1 Maart 1921 zou daartegenover staan eene eens voor al bepaalde loonsverhoging van drie frank per dag.

Op den vervalldag van 1 Maart 1921 werd een nieuwe overeenkomst getroffen en voortaan werden de loonen bepaald naar eene schaal gegrond op het index-number. Die loonregeling werd verbeterd in November 1921.

Volgens het Koninklijk besluit van 30 April 1921, werden de bijzondere fondsen op 1 Maart 1921 opgeheven, doch de concessiehouders moesten beheerrekeningen opmaken in den vorm te bepalen door den Minister. Voor het dienstjaar begrepen tusschen 1 Maart 1921 tot 26 Februari 1922 is de beheerrekening bij de Brusselsche Trams sluitend. Er is zelfs een gering

overschot van omtrent 100,000 frank. Bij de « Economique » sluit de rekening met een tekort. Het wordt voorzien dat de loonsvermindering van fr. 0.50 per dag, sedert 1 Mei 1922 ingevoerd, wegens den stand van het index-number, zal toelaten — bijaldien daarin geene verandering komt — eene zekere vermindering van tarief voor de Brusselsche Trams toe te staan.

Te Luik en te Aantwerpen werden ook de bijzondere fondsen afgeschaft ter gelegenheid van de salarisverhoogingen die eens vooral aan het personeel waren toegestaan; de rekeningen sluiten te Aantwerpen met een tekort. Te Luik werden lichte tariefverminderingen toegestaan (Koninklijk besluit van 4 Maart 1922).

Bij de « Tramways Liégeois » en bij de « Tramways Liège-Seraing », sluiten de rekeningen met een klein tekort. Bij de « Est-Ouest », is er een boni van 69,000 frank ongeveer voor de maanden Januari tot Maart 1922. Voor dit net zou een nieuwe tariefvermindering kunnen in aanmerking komen.

Te Gent en te Verviers, sloten de rekeningen met een tekort.

* * *

Zeër bezwaarlijk is het, op juiste wijze de opbrengst te ramen van de tariefverhooging. De ontvangsten worden, vooral in den beginne, door eene vermindering van het verkeer, op nadeelige wijze getroffen.

Vermeërdert de industriele werkzaamheid, dan versterkt, daarentegen, ook het verkeer.

De wijzigingen in het tariefsysteem, per afdeelingen of door éénigen prijs, in de regeling der verbindingen, enz., maken de vergelijking der nieuwe ontvangsten met de normale van vóór den oorlog of met die der periode welke de tariefwijziging voorafging, zeër bezwaarlijk.

Indien men voor geheel het land eene vergelijking opmaakt van de ontvangsten, in 1913, met die, in 1921, en indien men eveneens handelt voor de loutere exploitatiekosten zonder rekening te houden met de kapitaalsvergoeding, de delgingen, enz., stelt men vast dat, in vergelijking met 1913, de ontvangsten driemaal grooter zijn geworden, terwijl de uitgaven met 4.6 moeten vermenigvuldigd worden.

Wij zijn verre van den vooroorlogischen toestand af, zelfs in de veronderstelling dat de waarde van den frank-papier dezelfde ware gebleven.

De salarissen van het personeel zijn gemiddeld viermaal hooger geworden.

De toeneming der uitgaven tegenover de ontvangsten is, overigens, een feit dat eveneens wordt vastgesteld bij de twee groote Staatsbedrijven van spoorwegen in België: bij de Staatsspoorwegen was het tekort, in 1921, door den Minister van Spoorwegen, Zecewezen, Posterijen en Telegrafien geraamd op 23 miljoen (vergadering der Kamer van 8 Juni 1922); bij de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, boekte men, in 1921, een bedrijfstekort van 689,000 frank voor de lijnen welke deze Maatschappij zelf in bedrijf heeft.

De huidige toestand der tramwegen in België is dus slechts nadeelig voor

het publiek onder een enkel punt, namelijk, dat de onvastheid van den toestand practischerwijze de concessiehouders belet die verbeteringen te doen, welke het publiek noodig acht.

De studie der ontworpen wijzigingen in de regeling der tramwegen, werd toevertrouwd aan gewestelijke Commissiën door de Regeering ingesteld, overeenkomstig de wet en bestaande uit leden die de onderscheidene openbare machten, de concessiehouders en het ondergeschikt personeel der tramwegen vertegenwoordigen.

Geen der Commissiën heeft zijne werkzaamheden opgeschorst. Te Brussel, te Antwerpen en te Luik, zijn de studiën, naar het schijnt, tamelijk ver gevorderd.

Doch, zooals de Minister van Landbouw en Openbare Werken het aan toont in de Memorie van Toelichting, doen de aarzelingen zich op van den kant der afgevaardigden van de belanghebbende inrichtingen.

De gemeentebestuurders, namelijk, toonen zich terecht bezorgd om den weerslag welke de te nemen beslissingen zouden kunnen hebben op de gemeentefinanciën. Zij vragen ook of de in aanmerking genomen wijzigingen van regiem aan het publiek zullen ten goede komen.

Zij die de vergunde lijnen in bedrijf hebben, alsmede hun personeel, zijn er niet minder mede verlegen. Het problema is ingewikkeld en zwaar om op te lossen.

* *

Een lid der Middenafdeeling drukte den wensch uit, dat er een bijzonder fonds zou worden ingesteld waarin zou gestort worden de opbrengst van de op het index-number gegronde salarisverminderingen, gedaan volgens de overeenkomsten gesloten tusschen de concessiehouders en hun personeel. Dit bijzonder fonds zou dienen om de tarieven te verlagen.

Hetzelfde lid behield zich het recht voor, den Minister te ondervragen, b. v. over het verminderd tarief waaruit sommige beambten en werklieden baat trekken.

* *

De eindbeslissingen moeten door de Regeering worden getroffen.

Alvorens ze te nemen, moet deze de zekerheid hebben dat zij de tegenoverstaande belangen op billijke wijze overeenbrengen en dat zij voor het publiek gunstiger zullen zijn dan het huidige voorloopig regiem.

Iedereen wenscht dat de Regeering het definitief regiem der tramwegen zoo spoedig mogelijk vaststelle. Zal zij in staat zijn dit binnen drie of zes maanden te doen?

Wij denken het niet, want niets laat toe, vóór het einde van het loopende jaar, een werkelijke daling te voorzien in de kosten voor bedrijf, onderhoud en hernieuwing van het materieel.

Dienvolgens, mag niets overhaast worden, vooral niet omdat de Regeeringsbeslissingen, — beïnvloed door een te dicht gelegen vervalldag, — in geval van mislukking, als spijtig gevolg een ontreddering van de tram —

diensten zou medebrengen waarvan, het publiek het eerste slachtoffer zou zijn.

Om deze beweegredenen, heeft de Middenafdeeling zich eenparig, min twee onthoudingen, vereenigd met het wetsontwerp, en zij stelt aan de Kamer voor, tot 30 Juni 1923, den termijn van toepassing der verhoogde tarieven te verlengen.

De Verslaggever,

R. CLAES.

De Voorzitter,

EM. TIBBAUT.
