

(N° 347)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 JUIN 1923.

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 COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. CLAES.

MESSIEURS,

Depuis la mise en vigueur de la loi du 18 juillet 1919, les Compagnies de Tramways sont soumises à un régime provisoire, que le Gouvernement propose de proroger, sauf en ce qui concerne le réseau de Gand pour lequel il préconise un régime définitif. Ce régime provisoire est dû à la situation difficile dans laquelle les concessionnaires de tramways se trouvent depuis la guerre, par suite des réquisitions de l'autorité occupante, des entraves apportées par elle dans les services et aussi à cause du renchérissement considérable des matières premières et de la main-d'œuvre qui s'est produit, après l'armistice et n'a guère diminué jusqu'à présent.

C'est pour ces motifs que le Gouvernement a été autorisé, il y a quatre ans, à majorer temporairement les taux de péage établis par les cahiers des charges régissant les concessions de tramways.

I. — La prorogation du régime provisoire.

Plusieurs lois ont successivement prorogé celle du 18 juillet 1919. La dernière en date est du 30 juin 1922. Elle expire à la fin de ce mois. Le projet de loi, qui nous est présenté, est donc d'une urgence extrême.

Avant de se prononcer sur ce projet, la Commission a tenu à s'enquérir de l'état d'avancement des travaux accomplis par des Commissions d'études.

(1) Projet de loi, n° 323.

(2) La Commission, présidée par M. TIBBAUT, était composée de MM. BERTRAND, CLAES, COCQ, DE BURLET, MELCKMASS, PÉPIN, SCHAEZEN et VANDEN CORPUT.

Les études des Commissions régionales de Gand et de Bruxelles sont terminées. Nous parlerons plus loin de la convention de Gand.

Celle rédigée pour l'agglomération bruxelloise vient d'être transmise pour examen et approbation aux administrations communales. Elle se rapproche sensiblement de la convention de Gand.

A Liège, l'administration communale étudie un nouveau projet tendant à fusionner le réseau des Tramways Liégeois avec les lignes de l'Est-Ouest.

A Anvers, les concessionnaires ont sollicité eux-mêmes la mise en réadjudication de la concession sur laquelle le Gouvernement pourra statuer, en vertu du § 2 de l'article 1^{er} de la loi du 18 juillet 1919. L'élaboration d'un nouveau cahier des charges est présentement à l'étude.

Quand ces divers travaux prendront-ils fin? Nul ne pourrait le dire, mais nous pensons avec l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics qu'il est possible d'entrevoir, dans un délai assez rapproché, des solutions satisfaisantes.

Envisageant surtout l'intérêt du public, qui réclame l'extension et l'amélioration des services de tramways, auxquelles il ne faut pas songer tant que durera le régime provisoire, la Commission estime que le Gouvernement ne doit rien négliger pour faire approuver, sans retard et au fur et à mesure de l'achèvement des études, la mise en vigueur d'un régime définitif pour chaque groupe de concessions.

Aussi la Commission ne peut-elle souscrire à la prorogation indéfinie de la situation instable actuelle, dont tout le monde se plaint à juste titre, et propose-t-elle d'amender l'article premier du projet de loi en y ajoutant *in fine* la disposition suivante : *Ce délai ne peut dépasser le 30 juin 1924.*

II. — La convention de Gand.

C'est mue par la même préoccupation que la Commission, à l'exception d'un de ses membres, propose à la Chambre de voter l'article 2 du projet de loi permettant au Gouvernement d'approuver la convention à conelure éventuellement entre le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics et la Société anonyme des Tramways Électriques de Gand.

Ce projet de convention annexé à l'Exposé des motifs sera joint aux cahiers des charges, de même que la lettre du 6 avril 1923 énumérant les extensions que la Société s'engage à créer dans les délais fixés et à condition que la convention soit approuvée par les pouvoirs compétents et mise en vigueur.

Le public retirera un grand avantage de ces extensions réclamées depuis longtemps.

D'autre part, le projet de convention nous paraît résoudre d'heureuse façon les questions, qui se posent, en matière de transports en commun.

Le statut du personnel fait l'objet d'un accord spécial, qui nous a été communiqué. Il a été admis, après une discussion approfondie, par les représentants de la Société et par ceux du personnel. Il vise la reconnaissance des syndicats,

les conditions et la durée du travail, la masse d'habillement, les salaires, les congés, les heures supplémentaires, etc.

L'article 5 de la convention fait dépendre les modifications de salaires de la décision d'une Commission présidée par M. le Gouverneur de la Flandre orientale et composée de délégués du Gouvernement, de la Province, de la ville de Gand, de la Société et du Personnel. Cette Commission aura à tenir compte des salaires payés par l'industrie locale, les pouvoirs publics et les Compagnies de Tramways du pays. Elle s'inspirera aussi du coût de la vie. L'intervention de cette Commission constitue une garantie sérieuse pour les parties en présence. Elle écarte toute crainte d'abus. La Société s'engage, en outre, à participer à la formation d'une Caisse de pensions en faveur de ses agents et ouvriers.

Les redevances dues à la ville de Gand et aux communes suburbaines, ainsi que les clauses de rachat sont basées sur des données précises. Elles sont plus favorables que celles prévues par les cahiers des charges des concessions.

Les commentaires de l'Exposé des motifs sont exacts à cet égard. La formule nouvelle, qui met les tarifs en concordance avec les dépenses, empêche la Société de fixer arbitrairement les tarifs, soit pour augmenter les redevances des pouvoirs publics, soit pour accroître ses bénéfices.

Les prix de base sont les prix actuels. Ils varieront par paliers de fr. 0.025 suivant les taux du salaire horaire moyen et du prix de l'électricité fournie par la ville de Gand, deux éléments de calcul faciles à contrôler. Au surplus, il ne faut pas perdre de vue que les exploitants de tramways ne retireraient aucun profit d'une exagération de leurs tarifs, toute hausse non justifiée ayant pour conséquence inéluctable de provoquer un abaissement du nombre des voyageurs, surtout sur un réseau peu étendu comme celui de Gand.

Tous les intérêts étant respectés par le projet de convention et celui-ci ayant recueilli l'approbation de la Députation permanente, de la ville de Gand et des communes suburbaines, à l'exception de Ledeborg, la Chambre fera œuvre sage en autorisant le Gouvernement à l'approuver à son tour. L'expérience qui sera faite, à Gand, répondra non seulement aux vœux des autorités compétentes et de la population, elle fournira également des indications précieuses sur les réformes à réaliser ailleurs pour assurer la bonne marche des services de tramways, dont le fonctionnement régulier est si intimement lié à la vie et à la prospérité des grandes villes et agglomérations.

Le Rapporteur,
R. CLAES.

Le Président,
E. TIBBAUT.

(Voir ci-contre le texte amendé par la Commission.)

Texte amendé par la Commission. | Tekst door de Commissie gewijzigd.

ARTICLE PREMIER.

Le délai d'application de la loi du 30 juin 1922, est prorogé jusqu'à la mise en vigueur d'un régime nouveau d'exploitation des tramways, successivement pour chaque groupe de concessions accordées au même concessionnaire. *Ce délai ne peut dépasser le 30 juin 1924.*

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à approuver la convention à conclure éventuellement entre le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics et la Société anonyme des Tramways Électriques de Gand, suivant le projet annexé à la présente loi.

EERSTE ARTIKEL.

De termijn, gedurende welken de wet van 30 Juni 1922 van toepassing is, wordt verlengd tot het van kracht worden eener nieuwe regeling van het trambedrijf, achtereenvolgens voor elke groep concessiën verleend aan denzelfden concessiehouder. *Die termijn neemt een einde op 30 Juni 1924.*

ART. 2.

De Regeering wordt gemachtigd om de overeenkomst goed te keuren, welke, bij voorkomend geval, tusschen den Minister van Landbouw en Openbare Werken en de « Société anonyme des Tramways Électriques de Gand » zal gesloten worden volgens het aan deze wet toegevoegd ontwerp.

ERRATUM.

Il résulte d'une communication du Gouvernement qu'à l'article 2, alinéa 4, du projet de convention annexé au projet de loi, il y a lieu de lire « 500 à 525 volts » à la place de « 500 volts ».

Uit eene mededeeling van de Regeering blijkt dat in artikel 2, lid 4, van het ontwerp van overeenkomst, toegevoegd aan het wetsontwerp, moet gelezen worden « 500 tot 525 volts » in plaats van « 500 volts ».

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 15 JUNI 1923.

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **CLAES**.

MIJNE HEEREN,

Sedert het van kracht worden der wet van 18 Juli 1919, zijn de Tram-Compagnies onderworpen aan een voorloopig regime dat de Regeering voorstelt te verlengen, behalve voor wat betreft het net van Gent, waarvoor zij een definitief regime aanprijst. Dit voorloopig regime is te danken aan den toestand waarin de concessiehouders van tramwegen zich sedert den oorlog bevinden, ten gevolge van de opeischingen door de bezettende overheid, de belemmeringen door deze aangebracht in de diensten en ook wegens de aanzienlijke prijsstijging van de grondstoffen en van de dagloonen welke, sedert den wapenstilstand, zich heeft voorgedaan en nog niet verminderd is.

Om deze beweegredenen heeft de Regeering, nu tien jaar geleden, toegelaten de tarieven op de tramvergunningen, bij lastkohieren vastgesteld, tijdelijk te verhoogden.

I. — De verlenging van de voorloopige regeling.

Bij onderscheidene wetten werd, achtereenvolgens die van 18 Juli 1919 verlengd. De laatste in datum is die van 30 Juni 1922. Zij verstrijkt op het einde dezer maand. Het onderhavige wetsontwerp is dus van hoogdringenden aard.

Alvorens over dit ontwerp haar gevoelen te doen kennen, heeft de Commissie

(1) Wetsontwerp, n^o 323.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer TIBBAUT, bestond uit de heeren BERTRAND, CLAES, COCQ, DE BURLET, MELCKMANS, PEPIN, SCHAEZTEN en VANDEN CORPUT.

er aan gehouden te weten, hoever de werken van de studiecocommissiën zijn gevorderd.

De studiën van de gewestelijke Commissiën van Gent en van Brussel zijn ten einde gebracht. Verder zullen wij handelen over de overeenkomst van Gent.

Die welke is opgesteld geworden voor de brusselsche agglomération werd zeer onlangs aan de gemeentebesturen tot onderzoek en goedkeuring overgemaakt. Zij is nagenoeg dezelfde als die van Gent.

Te Luik, bestudeert het gemeentebestuur een nieuw ontwerp strekkende om het net der Luikertramwegen samen te smelten met de lijnen Est-Ouest.

Te Antwerpen, hebben de concessiehouders zelf de wederaanbesteding aangevraagd van de concessie waarover de Regeering eene beslissing kan nemen, uit kracht van § 2, artikel 1, der wet van 18 Juli 1919. Men werkt aan het nieuwe lastkohier.

Wanneer zullen die onderscheidene werken afgeloopen zijn? Niemand weet het, doch wij denken, zooals de Minister van Landbouw en Openbare Werken, dat het mogelijk is, voor binnen kort, voldoeninggevende uitkomsten te voorzien.

Met het oog vooral op het belang van het publiek dat uitbreiding en verbetering eischt van de tramdiensten, waaraan niet kan worden gedacht zolang het voorloopig regime duurt, is de Commissie van oordeel dat de Regeering niets moet verwaarloozen om, onverwijld en naarmate de studiën vorderen, een definitief regime in werking te stellen voor elke groep van concessiën.

Ook kan de Commissie niet toetreden tot de verlenging in 't oneindige van den tegenwoordigen onvasten toestand waarover iedereen zich terecht beklagt, en stelt zij voor het eerste artikel van het wetsontwerp te wijzigen, met er aan het slot de volgende bepaling bij te voegen : *Die termijn neemt een einde op 30 Juni 1924.*

II. — De Overeenkomst van Gent.

Om reden van dezelfde bezorgdheid, stelt de Commissie, met uitzondering van een harer leden, aan de Kamer voor, artikel 2 van het wetsontwerp goed te keuren, waarbij de Regeering gemachtigd wordt de overeenkomst goed te keuren, welke eventueel tusschen het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken en de « Société anonyme des Tramways électriques de Gand » zal gesloten worden.

Dit ontwerp van overeenkomst, als bijlage komende van de Memorie van Toelichting, zal gevoegd worden bij de lastkohieren, evenals de brief van 6 April 1923 waarbij de uitbreidingen worden vermeld, die de Vennootschap zich verbindt binnen de bepaalde tijdsbestekken tot stand te brengen, mits de overeenkomst goedgekeurd zij door de bevoegde machten en van kracht geworden zij.

Het publiek zal van deze sedert lang geëischte uitbreidingen een groot voordeel genieten.

Anderzijds, schijnt het ontwerp van overeenkomst op eene voordeelige wijze de vraagpunten op te lossen, welke, in zake gemeenschappelijk vervoer, gedurig oprijzen.

Het statuut van het personeel maakt het voorwerp uit van een bijzondere

overeenkomst welke ons werd medegedeeld. Na een grondige bespreking, werd het aangenomen door de vertegenwoordigers van de Vennootschap en door die van het personeel. Het geldt de erkenning der syndicaten, de voorwaarden en den duur van den arbeid, de kleedingsmassa, de salarissen, de verloven, de bijkomende uren, enz.

Artikel 5 der overeenkomst doet de wijzigingen van salarissen afhangen van de beslissing eener Commissie voorgezeten door den Gouverneur van Oost-Vlaanderen en bestaande uit afgevaardigden van de Regeering, de Provincie, de stad Gent, de Vennootschap en het personeel. Deze Commissie zal moeten rekening houden met de salarissen betaald door de plaatselijke nijverheid, de openbare machten en de tramcompagnies in het land. Zij zal ook de levensduurte in 't oog houden. De tusschenkomst van deze Commissie is een ernstige waarborg voor de betrokken partijen. Zij weert elke vrees voor misbruik. De Vennootschap, daarenboven, verbindt zich deel te nemen in de vorming eener pensioenkas ten bate harer beambten en werklieden.

De aan de stad Gent en omliggende gemeenten verschuldigde sommen, alsmede de voorwaarden van overneming steunen op nauwkeurige bepalingen. Zij zijn gunstiger dan die welke voorzien zijn in het lastkohier der vergunningen.

De verklaringen van de Memorie van Toelichting zijn klaar op dit stuk. De nieuwe formule, waardoor de tarieven in overeenstemming worden gebracht met de uitgaven, belet de Maatschappij hare tarieven op willekeurige wijze vast te stellen, hetzij om de aan de openbare machten verschuldigde sommen te verhoogen, hetzij om hare inkomsten te vermeerderen.

De huidige prijzen maken den grondslag der prijzen uit. Zij zullen verschillen per trappen van fr. 0.025 volgens het bedrag van het gemiddeld uurloon en van den prijs der electriciteit geleverd door de stad Gent, twee gegevens voor de berekening gemakkelijk te controleeren. Bovendien moet men niet uit het oog verliezen, dat de exploitanten van tramways geen voordeel zouden halen uit overdreven tarieven, daar elke niet gebillijkte verhooging voor onvermijdelijk gevolg heeft het getal reizigers te doen verminderen, vooral op een weinig uitgestrekt net als dit van Gent.

Daar al de belangen door het ontwerp van overeenkomst worden geëerbiedigd, en dit ontwerp de goedkeuring heeft weggedragen van de Bestendige Deputatie, van de stad Gent en van de aangebouwde gemeenten, Ledeberg uitgezonderd, zou de Kamer verstandig handelen de Regeering te machtigen het op hare beurt goed te keuren. De proeve die men te Gent gaat nemen, zal niet alleen beantwoorden aan het verlangen van de bevoegde overheden en van de bevolking, doch zal tevens nuttige wijzigingen verschaffen voor de noodige hervormingen elders, om den goeden gang der tramdiensten te verzekeren, waarvan de goede werking zoo nauw samengaat met het leven en den voorspoed der groote steden en agglomeraties.

De Verslaggever,
R. CLAES.

De Voorzitter,
E. TIBBAUT.

(Men leze op de keerzijde den tekst, door de Commissie gewijzigd.)

Texte amendé par la Commission. | Tekst door de Commissie gewijzigd.

ARTICLE PREMIER.

Le délai d'application de la loi du 30 juin 1922, est prorogé jusqu'à la mise en vigueur d'un régime nouveau d'exploitation des tramways, successivement pour chaque groupe de concessions accordées au même concessionnaire. *Ce délai ne peut dépasser le 30 juin 1924.*

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à approuver la convention à conclure éventuellement entre le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics et la Société anonyme des Tramways Électriques de Gand, suivant le projet annexé à la présente loi.

EERSTE ARTIKEL.

De termijn, gedurende welken de wet van 30 Juni 1922 van toepassing is, wordt verlengd tot het van kracht worden eener nieuwe regeling van het trambedrijf, achtereenvolgens voor elke groep concessiën verleend aan denzelfden concessiehouder. *Die termijn neemt een einde op 30 Juni 1924.*

ART. 2.

De Regeering wordt gemachtigd om de overeenkomst goed te keuren, welke, bij voorkomend geval, tusschen den Minister van Landbouw en Openbare Werken en de « Société anonyme des Tramways Électriques de Gand » zal gesloten worden volgens het aan deze wet toegevoegd ontwerp.

ERRATUM.

Il résulte d'une communication du Gouvernement qu'à l'article 2, alinéa 4, du projet de convention annexé au projet de loi, il y a lieu de lire « 500 à 525 volts » à la place de « 500 volts ».

Uit eene mededeeling van de Regeering blijkt dat in artikel 2, lid 4, van het ontwerp van overeenkomst, toegevoegd aan het wetsontwerp, moet gelezen worden « 500 tot 525 volts » in plaats van « 500 volts ».