

(1)
(N° 443)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 JUILLET 1924.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à approuver une convention à conclure avec la Société anonyme « Les Tramways Bruxellois » en vue de substituer un régime définitif au régime provisoire d'exploitation des réseaux de tramways concédés à la dite Société.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le libellé des rapports des sections révèle qu'au cours de l'examen du projet de nombreuses objections ont été soulevées. Elles visaient surtout la tardivité du dépôt du projet, l'absence de documents, les avantages que se réservait la Société concessionnaire. Ces objections ont été rencontrées par les partisans du projet, et la Convention fut favorablement avisée par cinq sections.

*
* * *

Le régime provisoire, que régit les concessions de tramways, a été successivement prorogé depuis quatre ans. Il y a lieu, personne n'en doute, d'y mettre fin.

Déjà la Commission chargée, en juin 1923, d'examiner le projet de loi prorogeant le délai pour l'application aux concessions de Tramways des tarifs de péages majorés, s'exprimait comme suit dans son rapport : « Envisageant surtout l'intérêt du public qui réclame l'extention 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. »

(1) Projet de loi, n° 380.

(2) La Section centrale était composée de MM. PIRMEZ président, DE BUE, DU BUS DE WARNAFFE, UYTROEVER, BOLOGNE, BRAUN et RAMAEEKS.

La proposition actuelle qui a pour objet de rétablir un régime définitif est donc la résultante de cette opinion d'ailleurs généralement admise.

Trois projets de conventions sont soumis à l'approbation de la Chambre; ils sont relatifs aux réseaux de Charleroi, de Liège et de Bruxelles.

Il n'est pas nécessaire de démontrer l'évidente urgence de trouver des formules définitives. La situation actuelle met les sociétés concessionnaires dans l'impossibilité de maintenir leur exploitation en harmonie avec les nécessités de l'intérêt général. L'organisation des services, le développement du réseau, l'état du matériel et des voitures, l'intensification des parcours, l'accroissement des départs dans les moments d'affluence et bien d'autres questions encore réclament des solutions, et il se comprend que la société ne soit pas en mesure d'y affecter les capitaux nécessaires tant qu'elle est soumise à un régime provisoire.

Le problème a été abordé et mis à l'étude il y a trois ans. En 1923 le projet fut étudié par une Commission gouvernementale et après un examen très approfondi, qui entraîna de profondes modifications, il fut soumis à une Commission intercommunale convoquée à l'initiative de la ville de Bruxelles et comprenant 26 membres représentant toutes les communes du Grand Bruxelles. Après avoir subi de nouvelles modifications, le projet fut approuvé par 9 voix contre 1 et 2 abstentions; c'est ce projet modifié qui fut soumis par les soins du Gouvernement à l'avis de toutes les communes. Chacune des communes l'a examiné et discuté séparément. L'avis de toutes les communes est joint au dossier soumis à la Section centrale.

Le projet obtint un avis favorable dans 10 communes, à savoir : Bruxelles, Auderghem, Etterbeek, Jette-Saint-Pierre, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre.

Il n'est pas sans intérêt d'ajouter qu'il a rencontré l'approbation de la Députation permanente du Conseil provincial du Brabant.

Sept conseils communaux ont émis des avis défavorables, Schaerbeek, Anderlecht, Forest, Molenbeek, Evere, Ixelles, Tervueren. Seules les communes d'Ixelles et Forest motivent les oppositions par des considérations de principe, les autres motivent leur opposition par des considérations d'intérêt local auxquelles la Société ne se refuse d'ailleurs pas de donner satisfaction. C'est aussi à raison de considérations locales que Vilvorde refuse de se prononcer.

*
* *

Un rapport d'experts désignés par la Commission Intercommunale des Tramways, pour l'examen des propositions de la Société des Tramways Bruxellois, peut encore être utilement invoqué en faveur des conventions dont l'approbation est demandée.

*
* *

Il résulte de cet exposé que bien peu de conventions relatives à des questions, en vérité d'intérêt local, quoique très important, ont été l'objet d'une aussi longue étude et d'une collaboration aussi étendue. Aussi peut-on soutenir

qu'étant données les études auxquelles ont participé non seulement les techniciens de l'Administration centrale mais encore ceux des Administrations locales, il serait superflu que votre rapporteur discutât longuement les aspects techniques du problème.

Le projet de convention traite des tarifs, des redevances imposées à la société, des conditions de *rachat*, de l'*expiration* des concessions, du *personnel*, des lignes nouvelles à construire.

* * *

En ce qui concerne les « Tarifs » le projet de convention prend pour base les tarifs fixés par l'arrêté royal du 28 mars 1924 (tarif A).

Ils seront modifiés d'après les variations des dépenses en salaires et charbon établies par la formule $D = S + 0.005 P$.

Retenons qu'il est acquis que, depuis cinq ans, chaque variation des tarifs a été provoquée par une modification du taux des salaires, et ajoutons qu'après la dépense-salaires, la dépense-combustible représente la partie la plus importante; il est donc logique de repérer par rapport à ces deux facteurs les paliers qui font varier les tarifs.

Cette base étant admise, il suffit d'appliquer la formule préconisée aux différents tarifs mis en vigueur depuis la guerre pour établir les paliers qui y correspondent. Ce calcul a été vérifié par la Commission des techniciens, et ceux-ci ont déclaré, dans leur rapport, que la valeur des divers coefficients de la formule est telle que les résultats d'exploitation sont entièrement en concordance et que l'échelle des tarifs proposés par la société y satisfait de façon presque absolue.

En partant des tarifs dont on connaît les résultats d'application et en faisant varier ces tarifs dans des propositions qui ont pu être mesurées et chiffrées il ne semble donc pas qu'on doive appréhender des conséquences donnant lieu dans l'avenir à des critiques. Il n'est notamment pas exact que le jeu de la formule supprime tout « aléa » pour l'entreprise.

En harmonisant les tarifs d'après le taux des salaires et le prix du charbon qui sont et resteront nécessairement les deux facteurs prépondérants de la dépense d'exploitation, on ne supprime pas les aléas de l'entreprise puisque celle-ci restera toujours influencée par la situation économique générale comme le sont le commerce et l'industrie des entreprises privées, quoique celles-ci soient maîtresses de leur prix de vente.

D'ailleurs si les pouvoirs publics intéressés ont reconnu la nécessité d'adapter les tarifs aux conditions économiques nouvelles, ils ont aussi exigé que les redevances qui leur sont attribuées par les cahiers des charges soient également révisées.

Quant aux redevances.

Le projet de convention stipule que les redevances fixes seront multipliées par 3 et que les redevances variables seront portées à 15 % des bénéfices au lieu de 4 %. On constate par conséquent que ces redevances sont multipliées par 3 1/2 environ, tandis que les tarifs actuels n'atteignent en moyenne que 2 1/2 fois ceux fixés par les cahiers des charges.

Clauses de rachat, expiration des concessions.

Le projet de convention ayant pour objet principal de permettre l'engagement de capitaux nouveaux et la durée de la concession n'étant pas prolongée par la convention, les clauses relatives au rachat et à l'expiration des concessions ont dû être révisées de façon à atteindre le but cherché. D'autre part, tout en maintenant le droit de rachat d'après les clauses des cahiers des charges de 1899, c'est-à-dire sur la base des bénéfices réalisés par la société, les pouvoirs auront le droit, à partir de 1925, d'effectuer ce rachat en fixant l'indemnité d'après le montant des immobilisations. Ils pourront ainsi déterminer le prix de rachat à leur choix d'après la formule la plus avantageuse.

Personnel.

Par l'article 12 de la convention la Société s'engage à maintenir aux agents les conditions de travail et les avantages qui sont définis dans la notice annexée à la Convention. Le chapitre X de cette notice comporte l'engagement de la Société de verser à partir de la mise en vigueur de la convention, une somme égale à trois pour cent des salaires payés au personnel à un fonds de pension en faveur de celui-ci.

L'article 12 prévoit en outre l'intervention d'une commission au cas où des modifications aux accords avec le personnel auraient pour conséquence d'entraîner une variation des tarifs. Il doit être entendu, comme le demande un membre de la Section centrale, que les délégués du personnel soient nommés par celui-ci.

Cette stipulation écarte toute crainte d'abus.

L'on peut affirmer que la Société des Tramways Bruxellois a pour ainsi dire fait siennes toutes les suggestions de la Commission gouvernementale, de la Commission intercommunale, voire même par la Commission des techniciens désignés par certaines communes.

Comme conclusion à ces considérations votre Section centrale estime que la convention proposée est une solution satisfaisante du problème; il est de l'intérêt public qu'elle soit votée.

La mise en vigueur de la convention établira une situation qui imposera à la Société l'obligation d'aborder l'examen des problèmes nouveaux que fait naître le développement de la capitale

Votre Section centrale propose à la Chambre d'autoriser le Gouvernement à conclure avec la Société des Tramways Bruxellois la convention qui lui est soumise.

Cette décision est prise par quatre oui, une abstention et un non.

Le Rapporteur,

XAVIER DE BUE.

Le Président,

MAURICE PIRMEZ.

(N^o 413)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 JULI 1924.

Wetsontwerp waarbij de Regeering wordt gemachtigd tot het goedkeuren eener overeenkomst, te sluiten met de naamlooze vennootschap « Les Tramways Bruxellois », ten einde het huidige voorloopig stelsel van ontginning der aan die vennootschap vergunde tramwegennetten te vervangen door een definitief stelsel ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Uit de verslagen der Afdeelingen blijkt dat bij het onderzoek van het ontwerp talrijke bezwaren zijn naar voren gebracht geworden. Zij doelden vooral op de laattijdigheid van het indienen van het ontwerp, de ontstentenis van documenten, de voordeelen welke de Concessiehoudende Maatschappij zich voorbehoudt. Die bezwaren werden weerlegd door de voorstanders van het ontwerp, en de Overeenkomst werd door vijf afdeelingen goedgekeurd.

. . .

Het voorloopig regime, dat de tramvergunningen beheerscht, werd achtereenvolgens sedert vier jaar in zijn duur verlengd. Het is noodig, — niemand twijfelt er aan — er een eind aan te maken.

In Juni 1923, heeft de Commissie, belast met het onderzoek van het wetsontwerp tot verlenging van het tijdsbestek voor de toepassing der verhoogde tarieven op de tramwegvergunningen zich, in haar verslag, uitgedrukt als volgt : « Met het oog vooral op het algemeen belang, dat de uitbreiding en de verbetering van de tramwegdiensten eischt, waaraan men niet hoeft te denken

(1) Wetsontwerp, n^o 380.

(2) De Middenafdeeling bestond uit de heeren PIRMEZ, voorzitter, DE BUE, DU BUS DE WARNAFFE, UYTROEYER, BOLOGNE, BRAUN en RAMAËKERS.

zoolang het voorloopig regime duurt, is de Commissie van oordeel dat de Regeering niets moet verwaarloozen om onverwijd, en naarmate de studiën vorderen, het inwerking stellen goed te keuren van een definitief regime voor elke groep van concessie. »

Het huidige voorstel, dat voor doel heeft een definitieve regeling in te voeren, is dus het gevolg van die overigens algemeen aangenomen meening.

Drie ontwerpen van overeenkomst zijn aan de goedkeuring der Kamer onderworpen; zij betreffen de netten van Charleroi, van Luik en van Brussel.

Het is niet noodig de blijkbare dringendheid te bewijzen, definitieve formules te vinden.

De bestaande toestand stelt de concessiehoudende maatschappijen in de onmogelijkheid om haar onderneming in eenklank te houden met de noodwendigheden van het algemeen belang.

De inrichting der diensten, de uitbreiding van het net, de staat waarin het materieel en de rijtuigen verkeerden, de versterking van het verkeer, de dichtere opeenvolging der afrijdende trams in oogenblikken van grooten toeloop en nog meer andere zaken eischen een oplossing, en men begrijpt dat de maatschappij niet in staat is om daaraan de noodige kapitalen te besteden zoolang zij aan een voorloopig regime onderworpen is.

Het vraagstuk werd, nu drie jaar geleden, aangevat en ter studie gelegd. In 1923 werd het ontwerp bestudeerd door eene Regeeringscommissie, en na een zeer grondig onderzoek, dat groote wijzigingen met zich bracht, werd het onderworpen aan een Intercommunale Commissie op initiatief van de stad Brussel bijeengeroepen en bestaande uit 26 leden welke al de gemeenten van Groot-Brussel vertegenwoordigen,

Na nieuwe wijzigingen te hebben ondergaan, werd het ontwerp goedgekeurd door 9 tegen 1 stemmen en 2 onthoudingen; dit gewijzigd ontwerp werd door de zorgen der Regeering, aan het advies van al de gemeenten onderworpen. Iedere gemeente heeft het onderzocht en afzonderlijk behandeld. Het advies van al de gemeenten is gevoegd bij het dossier dat aan de Middenafdeeling is onderworpen.

Het ontwerp bekwam een gunstig advies in tien gemeenten, te weten : Brussel, Auderghem, Etterbeek, Sint-Pieters-Jette, Sint-Gillis, Sint-Joost-ten-Noode, Ukkel, Watermael-Boschvoorde, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe.

Het is niet zonder belang daarbij te voegen, dat het door de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad van Brabant is goedgekeurd geworden.

Zeven gemeenteraden hebben een ongunstig advies uitgebracht : Schaarbeek, Anderlecht, Vorst, Molenbeek, Evere, Elsene, Tervueren. Alleen de gemeenten Elsene en Vorst verklaren hun verzet door principiele bezwaren; de overige geven als redenen op beschouwingen van plaatselijk belang welke, overigens, de Maatschappij niet weigert in aanmerking te nemen. Het is ook wegens beschouwingen van plaatselijken aard dat Vilvoorde weigert zijne zienswijze te doen kennen.

* * *

Een verslag van deskundigen, door de Intercommunale Commissie der Tramwegen aangeduid tot onderzoek der voorstellen van de « Société des Tramways Bruxellois » kan insgelijks worden ingeroepen ten gunste van de overeenkomsten waarvan de goedkeuring wordt gevraagd.

* * *

Uit deze toelichting blijkt dat weinige overeenkomsten betreffende vraagstukken welke, ofschoon zeer belangwekkend, feitelijk toch van plaatselijk belang zijn, zoo lang en met zooveel medewerking werden ingestudeerd. Men kan dus stellig aannemen dat, ten aanzien van de studiën waaraan deel hebben genomen niet enkel de technici van het Hooger Bestuur maar ook die van de plaatselijke besturen, het overbodig wezen zou, moest uw verslaggever lang uitweiden over den technischen kant van het vraagstuk.

Het ontwerp van overeenkomst handelt over de tarieven, over de sommen door de Maatschappij te betalen, over de voorwaarde van *overneming*, over den *vervaltermijn* der concessiën, over het *personeel*, over de nieuwe aan te leggen lijnen.

* * *

Wat de « Tarieven » betreft, neemt de Overeenkomst tot grondslag de tarieven bepaald bij het Koninklijk besluit van 28 Maart 1924 (Tarief A).

Zij zullen gewijzigd worden volgens de schommelingen der uitgaven voor loonen en steenkolen bepaald door de formule : $D = S + 0.003 P$.

Wij moeten er op wijzen dat, sedert vijf jaren, elke verandering in de tarieven het gevolg was van eene wijziging in het bedrag der loonen, en dat, na de uitgaven voor de loonen, de uitgave voor brandstof de aanzienlijkste is; het is dus logisch naar de redenen te zoeken welke, in verband met deze twee factoren, de tarieven kunnen wijzigen.

Deze grondslag eenmaal aangenomen, volstaat het de formule toe te passen welke sedert den oorlog voor de onderscheidene bestaande tarieven wordt voorgesteld, om de daarmee overeenstemmende veranderingen vast te stellen. Deze berekening werd door de Commissie der technici onderzocht, en deze technici hebben in hun verslag verklaard, dat de waarde der onderscheidene coëfficiënten der formule van zulkdanigen aard is dat de uitslagen van het bedrijf volkomen overeenstemmen en dat de door de Maatschappij voorgestelde tarieven schier geheele voldoening schenken.

Met de tarieven aan de hand, waarvan men de uitslagen in de toepassing kent, en wanneer men deze tarieven wijzigt naar afgemeten en gecijferde verhoudingen, moet men blijkbaar geene klachten in de toekomst vreezen. Het is namelijk niet nauwkeurig te zeggen, dat door de formule elk « alca » in de onderneming verdwijnt.

Wanneer men de tarieven in verhouding brengt tot het bedrag der loonen en den prijs der steenkolen, zijnde steeds de twee voornaamste factoren in de uitgaven der onderneming, neemt men daardoor de alea's in de onderneming niet weg, vermits deze steeds onder den invloed blijft van den algemeenen economischen toestand evenals de handel en de nijverheid in de private ondernemingen, ofschoon deze vrij zijn in hunne prijzen.

Hebben de betrokken openbare machten de noodzakelijkheid erkend, de tarieven aan te passen aan de nieuwe economische toestanden, dan hebben zij, anderzijds, ook geëischt, dat de sommen welke hun door het lastenkohier worden toegekend insgelijks werden herzien.

Retributiën.

Het ontwerp van overeenkomst bepaalt, dat de vaste te betalen sommen met 3 worden vermenigvuldigd en dat de veranderlijke sommen worden gebracht op 15 t. h. der winsten in plaats van op 4 t. h. Daaruit kan men vaststellen, dat deze retributiën vermenigvuldigd zijn met ongeveer $3\frac{1}{2}$, terwijl de bestaande tarieven gemiddeld slechts $2\frac{1}{2}$ het bedrag uitmaken van die door de lastkohieren bepaald.

Bepalingen van terugkoop, vervaltermijnen van de concessies.

Daar het ontwerp van overeenkomst hoofdzakelijk voor doel heeft het beleggen van nieuwe kapitalen toe te laten, en daar de duur van de concessies niet verlengd wordt door de overeenkomst, moesten de bepalingen betreffende den terugkoop en het verstrijken van de concessies herzien worden om het beoogde doel te bereiken. Anderzijds, terwijl het recht van terugkoop volgens de bepalingen van de lastenkohieren van 1899 behouden blijft, d. w. z. op grondslag van de winsten door de maatschappij gemaakt, zullen de besturen het recht hebben, van af 1925, dien terugkoop te doen met bepaling van de vergoeding volgens het bedrag der vastgelegde kapitalen. Zij zullen aldus naar eigen keuze den prijs van terugkoop kunnen bepalen volgens de voordeeligste formule.

Personeel.

Krachtens artikel 12 van de Overeenkomst verbindt zich de Maatschappij de arbeidsvoorwaarden en de voordeelen, opgesomd in de nota bij de Overeenkomst gevoegd, ten gunste van de bedienden te handhaven. Hoofdstuk X van deze nota betreft de verbintenis van de maatschappij van af het in werking treden der overeenkomst eene som te storten, gelijk aan 3 t. h. van de aan het personeel betaalde loonen, in het pensioenfonds ten voordeele van het personeel.

Artikel 12 voorziet bovendien de tusschenkomst van eene Commissie in geval dat wijzigingen in de overeenkomsten met het personeel voor gevolg zouden hebben eene wijziging van de tarieven. Het moet wel begrepen zijn, zooals een lid van de Middenafdeeling het vraagt, dat de afgevaardigden van het personeel door dit personeel moeten benoemd worden.

Deze bepaling sluit alle vrees voor misbruiken uit.

Men kan zeggen dat de Maatschappij der Brusselsche Tramwegen de voorstellen aangenomen heeft van de Regeeringscommissie, van de Intercommunale Commissie, zelfs van de Commissie van Deskundigen benoemd door sommige gemeenten.

Als besluit van deze beschouwingen oordeelt uwe Middenafdeeling dat de voorgestelde overeenkomst eene bevredigende oplossing aan het vraagstuk geeft. Het openbaar belang vergt dat zij worde aangenomen.

Het van kracht worden der Overeenkomst zal een toestand scheppen die aan de Maatschappij de verplichting oplegt het onderzoek van de nieuwe vraagstukken, die de uitbreiding van de hoofdstad doet oprijzen, aan te vatten.

Uwe Middenafdeeling stelt aan de Kamer voor de Regeering te machtigen, met de Maatschappij der Brusselsche Tramwegen de Overeenkomst te sluiten die haar wordt voorgelegd.

Deze beslissing werd getroffen met 4 stemmen voor, 1 onthouding en 1 stem tegen.

De Verslaggever,
XAVIER DE BUE.

De Voorzitter,
MAURICE PIRMEZ.
