

(1)

(N° 32)

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 18 DÉCEMBRE 1924

Rapport de la Commission de l'Agriculture, chargée de l'examen des Projets de Loi :

1^o 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 ;

2^o Autorisant le Gouvernement à approuver une convention à conclure avec la Société anonyme des « Railways Economiques de Liège-Seraing et extensions », en vue de substituer un régime définitif au régime provisoire d'exploitation du réseau de tramways concédé à cette Société ;

3^o Autorisant le Gouvernement à approuver une convention à conclure avec la Société anonyme « Tramways Electriques du Pays de Charleroi et extensions », en vue de substituer un régime définitif au régime provisoire d'exploitation des réseaux de tramways concédés à la dite Société.

(Voir les nos 380, 381, 382, 401, 408, 413, 414, 426, 431, 432 (session de 1923-1924), 13 (session de 1924-1925) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 28 novembre, 3 et 11 décembre 1924.)

Présents : MM. VAN DEN BUSSCHE, président f. f. ; BRAFFORT ; le chevalier DE VRIÈRE, GUYAUX, LION, MOUSTY et LEYNIERS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Considérations générales aux trois projets.

Les projets de lois qui sont soumis à vos délibérations ont pour but de mettre fin au régime provisoire, qui régit les concessions de tramways, prorogées d'année en année depuis quatre ans.

Ils sont relatifs aux réseaux de Bruxelles, Liège-Seraing, Charleroi.

Les Chambres législatives ont compris le grave inconvénient qui devait inévitablement résulter de cette situation instable ; à plusieurs reprises, la Chambre et le Sénat ont exprimé le désir d'y voir mettre fin. Pour ces motifs, il a été donné mission au Gouvernement (arrêté royal du 25 juin 1923) d'élaborer un projet de loi destiné à arrêter d'une façon définitive le statut des tramways.

Il est, au surplus, évident que les Sociétés exploitantes ne sauraient investir dans leurs affaires des nouveaux capitaux aussi longtemps que l'exploitation du réseau reste réglée par un régime provisoire.

Le but de la convention est donc de permettre, d'une part, aux Sociétés exploitantes d'améliorer le service, de construire des extensions de lignes, d'améliorer l'état du matériel et des voitures et d'envisager l'intensification des parcours. D'autre part, les redevances aux pouvoirs publics ont été considérablement augmentées, les clauses de rachat ont été revues et modifiées dans un sens avantageux au pouvoir concédant ; les conditions de travail et les avantages consentis au personnel ont été fixés sous forme de statuts, etc.

La plupart de ces questions d'urgente nécessité, exigent des capitaux importants nouveaux qu'à très juste titre les Sociétés exploitantes se sont toujours refusées à investir aussi longtemps qu'il ne leur était pas assuré une certaine stabilité.

Le projet de convention qui est soumis à la ratification du Sénat est, au surplus, le résultat de longs travaux, ainsi qu'il a été expliqué dans le rapport fait au nom de la Section centrale à la Chambre des Représentants.

Ce projet apporte une solution heureuse au problème posé, en matière des transports en commun, par suite des variations économiques résultant de la guerre.

Le régime provisoire qui règle en ce moment les tarifs des tramways, empêche les Compagnies de donner à leur exploitation le développement indispensable pour faire face au trafic actuel.

La convention nouvelle règle donc définitivement cette question des tarifs en fixant, sous forme de formule, les résultats des variations des tarifs que le Gouvernement a pu suivre depuis l'armistice.

La conclusion à laquelle s'est arrêtée votre Commission, c'est que la convention proposée doit être considérée comme très satisfaisante. L'intérêt du public, principal intéressé, exige qu'elle soit votée.

La Commission insiste sur l'urgence qu'il y a à ne pas en retarder le vote, sous peine de léser de graves intérêts dont les premières victimes seraient les pouvoirs publics.

TRAMWAYS BRUXELLOIS.

Le projet relatif à cette Société fut soumis en 1923 à une Commission gouvernementale.

Les travaux se terminèrent en avril et le projet fut approuvé à l'unanimité.

Le projet fut examiné ensuite par une Commission intercommunale, comprenant 26 membres, représentant 12 communes du Grand-Bruxelles. Après avoir été amendé, il fut approuvé en séance du 16 avril 1924, par 9 voix contre 1 et 2 abstentions.

Enfin, le projet amendé fut envoyé par le Gouvernement, pour avis, aux communes intéressées ; 10 communes, dont la ville de Bruxelles, émirent un vote favorable.

Les avantages qui résultent de cette convention nouvelle sont les suivants :

A. — *Au Public :*

1^o La mise en vigueur de la convention permettra d'améliorer le service, la Société ayant pris envers plusieurs communes l'engagement de créer des services nouveaux ;

2° La Société exploitante s'engage à construire pour 3,000,000 de francs d'extensions ;

3° Elle s'est engagée, par sa lettre du 29 mai 1924, adressée à la ville de Bruxelles :

a) A rechercher, dès la mise en vigueur de la convention, une solution définitive pour l'unification des réseaux ;

b) A négocier avec la Société nationale des Chemins de fer vicinaux un système permettant de délivrer des coupons de correspondance entre les deux réseaux ;

B. — *Aux Pouvoirs publics :*

1° Les redevances sont portées de 300,000 francs environ à plus de 1,000,000 de francs par an ;

2° Les clauses du rachat deviennent beaucoup plus favorables ;

C. — *Au personnel de la Compagnie :*

1° Fixation sous forme de statut annexé à la convention, des conditions et avantages consentis jusqu'à ce jour à la suite des différentes modifications des tarifs appliqués depuis la guerre.

2° Création d'une caisse de pension à laquelle la Société versera plus de 1,000,000 de francs par an, sur la base des salaires actuels.

in/ Il est à remarquer que la mise en vigueur de la convention nouvelle n'entraîne aucune augmentation des tarifs appliqués à ce jour.

Au sujet de l'article 12, alinéa 1^{er}, il avait été proposé à la Chambre des Représentants, par MM. Uytroever, Max Hallet et Fischer, un amendement ainsi libellé :

« La Société devra maintenir en faveur du personnel les conditions de travail, les salaires et avantages de toute nature stipulés dans les cahiers des charges et les conventions antérieures ou qui ont été consenties par elle, par accords directs ou par arbitrages, ainsi qu'en Commission paritaire, à l'occasion de ses demandes d'augmentation des tarifs de péage. »

Cet amendement résultait des craintes du personnel, relativement à l'interprétation qu'il croyait pouvoir donner à l'article 12 du projet de convention.

L'amendement n'était malheureusement pas recevable, il ne put donc être soumis au vote.

Pour dissiper tout malentendu sur ce point, votre Commission confirme, à l'unanimité de ses membres, qu'il est entendu qu'après le vote par le Sénat du projet de loi relatif à la convention devant régir l'exploitation des Tramways Bruxellois, le premier alinéa de l'article 12 du projet de convention aura la même signification que le premier alinéa de l'amendement présenté par MM. Uytroever et consorts pour cet article.

M. le Ministre de l'Agriculture a bien voulu nous assurer que la Société concessionnaire était, de son côté, d'accord au sujet de cette interprétation.

Enfin, un membre a demandé quelle serait la destination des fonds versés à la Caisse de pension du personnel en cas de rachat du réseau.

La réponse à cette question, pour ce qui regarde les sommes versées par la Compagnie jusqu'au jour où la nouvelle convention sera votée, se trouve dans le paragraphe suivant, extrait d'une lettre annexée à la convention, en date du 14 juin 1924 par la Société anonyme « Les Tramways Bruxellois :

« Quant aux sommes versées jusqu'à ce jour aux caisses de pension créées respectivement en faveur des employés et en faveur des agents et ouvriers

de la Société, il n'a jamais été envisagé de les désaffecter de l'usage auquel elles sont destinées. Ces fonds sont, d'ailleurs, indispensables à la Société pour assurer les pensions jusqu'à la mise en vigueur de la loi, pour parfaire les pensions des agents qui, par suite de leur âge actuel, n'obtiendraient pas la pension prévue et pour faire face aux charges qui dépasseraient l'engagement indiqué ci-dessus. Les sommes versées jusqu'à présent aux fonds de pension garderont donc leur affectation et il ne peut être question que la Société en dispose autrement. »

Pour ce qui regarde les sommes que la Compagnie exploitante servira à un fonds de pension destiné au personnel, à partir de la mise en vigueur de la nouvelle convention jusqu'à la fin de la concession, ou jusqu'au rachat éventuel, il est également entendu que ces sommes resteront uniquement affectées à assurer les pensions des agents.

TRAMWAYS DE CHARLEROI.

Le projet de convention a été l'objet d'avis favorables de la part de tous les Conseils des communes intéressées et de la Députation permanente du Conseil provincial du Hainaut. Avant d'être présenté à la Chambre des Représentants, il a été amendé pour tenir compte des observations et des desiderata formulés par les pouvoirs publics lors de l'enquête administrative.

Au cours de la discussion à la Chambre des Représentants aucune critique n'a été formulée contre ce projet. M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics l'a fait remarquer en ces termes à la séance du 3 décembre 1924 :

« A Charleroi, l'accord est parfait. L'accord est parfait entre la Compagnie, le public et le personnel. »

Le projet de loi a été voté, notamment, par tous les députés de l'arrondissement de Charleroi, sans exception.

Il semble donc bien que le projet soumis aux délibérations du Sénat répond complètement aux vœux de la population et des pouvoirs publics intéressés.

TRAMWAYS DE LIÈGE-SERAING.

La convention de Liège-Seraing prévoit nécessairement une base de tarification en rapport avec les conditions économiques.

Toutes les conventions passées après la guerre à l'étranger et en Belgique, avec les concessionnaires de tramways, reposent sur le même principe.

Les facteurs qui influent sur les conditions de l'exploitation sont en ordre principal et très prédominant, les salaires et le prix de l'énergie électrique.

Dans une convention antérieure, votée l'an dernier par le Sénat, nous avons vu que les pouvoirs publics avaient pris des précautions contre un accord éventuel entre la Société concessionnaire et ses agents, pour forcer le taux des salaires.

Dans le cas présent, les communes ont manifesté l'appréhension d'un accord entre la Société concessionnaire et le producteur du courant électrique; elles ont donc demandé que le prix du charbon intervienne dans le calcul du prix de l'énergie.

La Société n'y a fait aucun obstacle et pour donner satisfaction complète aux communes, on a ajouté de commun accord à la formule habituelle, des prévisions qui font intervenir le prix du charbon pour calculer le prix du kilowatt.

C'est la remarque principale à relever dans l'examen des délibérations prises par les sept conseils communaux qui ont eu à donner leur avis sur le projet de convention.

Nous ne citons que pour mémoire la proposition qui fut faite de ne voter la nouvelle base que pour une durée de trois ans. Cette proposition perd de vue que le but de la convention est précisément d'assurer un régime définitif au concessionnaire, pour lui permettre de faire les travaux que réclame l'intérêt général du public voyageur ; il serait bien inutile de faire une convention pour transformer le régime provisoire actuel en un autre régime provisoire.

Les conseils communaux de la banlieue de Liège, après avoir formulé des objections d'ordre général ou de principe, ont formulé, en terme subsidiaire, des desiderata d'ordre particulier, pour le cas où leurs objections de principe ne seraient pas prises en considération.

Les propositions faites par le concessionnaire donnent satisfaction à ces demandes ; elles sont reprises à l'article 7 de la convention et développées dans la lettre du 6 juin 1924, à M. le Ministre de l'Agriculture.

Elles assurent d'importantes améliorations du service actuel, stipulent des redevances en faveur des communes desservies et apportent, au personnel, des avantages au point de vue des pensions.

Ajoutons pour achever que le concessionnaire a pris l'engagement de terminer les travaux avant l'expiration d'un délai de deux ans, prenant cours à partir de l'approbation de la convention ; cette observation fournit la réponse aux principales critiques qui ont été formulées dans les discussions de la Chambre.

En conséquence de ce qui précède, votre Commission propose au Sénat d'autoriser le Gouvernement à conclure avec les Sociétés de tramways précitées, les conventions telles qu'elles furent approuvées par la Chambre des Représentants.

Cette décision est prise à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. LEYNIERS.

Le Président,
C. VAN DEN BUSSCHE.