

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1961-1962.

VERGADERING VAN 22 MAART 1962.

Ontwerp van wet betreffende het gemeenschappelijk vervoer van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen.

VERSLAG

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES VOOR DE NATIONALE OPVOEDING EN CULTUUR EN VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1) UITGEBRACHT DOOR DE H. **VANDEPUTTE**.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie van Verkeerswezen heeft in gemeenschappelijke vergadering met Uw Commissie voor Nationale Opvoeding en Cultuur een bespreking gewijd aan onderhavig ontwerp van wet zoals het door de Kamer van Volksvertegenwoordigers naar de Senaat werd overgezonden.

De Minister van Verkeerswezen heeft als inleiding tot het debat een overzicht gegeven van de historiek en de doelstellingen van het ontwerp.

De organisatie van het leerlingenvervoer stemt niet meer overeen met de verkeerstechnische noodwendigheden : er is een onverantwoorde vermenigvuldiging van autobussen die het leerlingenvervoer verzekeren voor verschillende onderwijsinstellingen en daarenboven op dezelfde reisweg en zelfs met dezelfde uurregeling als de autobussen van de openbare vervoerdiensten.

De Commissie van het schoolpakt heeft deze toestand bestudeerd en de Minister van Verkeerswezen verzocht een wetsontwerp in te dienen tot reglementering van het leerlingenvervoer.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissies deelgenomen :

De heren Delpont en Jespers, voorzitters; Block, Claeys, Coppens, Cuvelier, De Block, Delbouille, Demarneffe, Feron, Goossens, Hambye, Hanotte, Henckaerts, Janne, Jennard, Lauwereins, Leynen, Neefs, Philips, Pontus, Stubbe, Trappeniers, Vandekerckhove, Vandenbussche, Van den Storme, Vandermeulen, Versieren, Meij. Wibaut en de heer Vandeputte, verslaggever.

R. A 6258.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

142 (Zitting 1961-1962) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1961-1962.

SEANCE DU 22 MARS 1962

Projet de loi relatif au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement.

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS REUNIES DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE LA CULTURE ET DE COMMUNICATIONS ET P.T.T. (1) PAR M. **VANDEPUTTE**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Communications et votre Commission de l'Education nationale et de la Culture ont consacré une réunion commune à l'examen du présent projet de loi, que la Chambre des Représentants a transmis au Sénat.

Introduisant le débat, le Ministre des Communications a fait l'historique du projet et il en a exposé les objectifs.

L'organisation du transport des élèves ne répond plus aux nécessités actuelles de la circulation : on assiste à une prolifération injustifiée des autobus qui assurent le transport des élèves de différents établissements d'enseignement; de surcroît, ils suivent le même itinéraire, voire le même horaire que les autobus des services de transport en commun.

La Commission du Pacte scolaire a étudié cette situation et elle a prié le Ministre des Communications de déposer un projet de loi réglementant le transfert des élèves.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations des Commissions :

MM. Delpont et Jespers, présidents; Block, Claeys, Coppens, Cuvelier, De Block, Delbouille, Demarneffe, Feron, Goossens, Hambye, Hanotte, Henckaerts, Janne, Jennard, Lauwereins, Leynen, Neefs, Philips, Pontus, Stubbe, Trappeniers, Vandekerckhove, Vandenbussche, Van den Storme, Vandermeulen, Versieren, M^{lle} Wibaut et M. Vandeputte rapporteur.

R. A 6258.

Voir :

Document du Sénat :

142 (Session de 1961-1962) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Bij art. 11 van de Besluitwet van 30 december 1946 werd reeds alle bezoldigd vervoer van personen, dus ook van leerlingen, aan een machtiging onderworpen. Aldus bestaan er op dit ogenblik ongeveer 1.000 machtigingen voor bezoldigd leerlingenvervoer. Het is, de bedoeling met dit wetsontwerp ook het onbezoldigd gemeenschappelijk leerlingenvervoer aan een machtiging te onderwerpen.

De aanvragen om machtiging tot gemeenschappelijk, al dan niet bezoldigd, leerlingenvervoer zullen moeten voorgelegd worden aan een Commissie voor advies die bij onderhavige wet zal worden opgericht.

De Commissie zal worden voorgezeten door een magistraat en samengesteld uit vier vertegenwoordigers van het officieel en vier vertegenwoordigers van het vrij onderwijs alsmede technici van het Ministerie van Verkeerswezen.

De Commissie zal haar advies overmaken aan de Minister en de Minister-Adjunct van Nationale Opvoeding en Cultuur. Deze Ministers maken op hun beurt hun advies, met het advies van de Commissie, over aan de Minister van Verkeerswezen die beslist. Indien de Minister zich bij het ontvangen advies niet kan aansluiten, moet hij, vooraleer te beslissen, de kwestie aan de Ministerraad voorleggen.

De bestaande diensten van gemeenschappelijk vervoer van leerlingen mogen in ieder geval tot het einde van het schooljaar 1961-1962 in bedrijf gehouden worden.

Deze nogal omslachtige procedure is geroepen om zowel de belangen van het onderwijs als de verkeers-technische belangen op harmonische wijze te vrijwaren.

De Kamer heeft haar goedkeuring gehecht aan de voorgelegde tekst en de Minister hoopt dat de Senaat zulks eveneens zal willen doen.

ALGEMENE BESPREKING.

Een senator, die van geen enkele der twee verenigde Commissies lid is, wenste zijn opvatting ter zake aan de leden voor te leggen.

Hij drukte de wens uit dat het behandelde vraagstuk openhartig zou worden besproken. De regering, zo zegde hij, krijgt hier het recht elk gemeenschappelijk leerlingenvervoer te verbieden. Er zijn in de wet zelfs geen criteria voorzien om de beslissing te verantwoorden.

Hij vroeg zich af of het vervoer van leerlingen, die wonen binnen de kring van 4 km. van een school, werkelijk moet verboden worden. Als deze regel wordt toegepast, zo meent deze senator, betekent dit de dood van sommige onderwijsinstellingen. Dit vervoer is noodzakelijk in sommige omstandigheden omwille van de veiligheid der kinderen. Geen autobus betekent in dergelijke omstandigheden ook geen onderwijs. Indien de regering het lokaal onderwijs wil zien verdwijnen, dan moet zij het duidelijk zeggen en de uitschakeling niet nastreven langs de onrechtstreekse weg van het leerlingenvervoer. Het is een kwestie van politieke eerlijkheid.

L'article 11 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 avait déjà soumis à autorisation tout transport rémunéré de personnes, et, par conséquent, les transports d'élèves. C'est ainsi qu'il existe actuellement quelque mille autorisations de transport rémunéré d'élèves. C'est le but du présent projet que de soumettre également à autorisation le transport en commun non rémunéré des élèves.

Les demandes d'autorisation relatives aux transport en commun des élèves, que ce transport soit rémunéré ou non, devront être soumises à une commission consultative, qui sera créée en vertu de la présente loi.

Cette Commission sera présidée par un magistrat et composée de quatre représentants de l'enseignement officiel et de quatre représentants de l'enseignement libre, ainsi que de techniciens du Ministère des Communications.

La Commission transmettra son avis au Ministre et au Ministre-adjoint de l'Education nationale et de la Culture. A leur tour, ces Ministres transmettront leur avis, accompagné de celui de la Commission, au Ministre des Communications, qui statuera. Si ce dernier ne peut marquer son accord sur l'avis reçu, il devra soumettre la question au Conseil des Ministres avant de prendre une décision.

Les services assurant actuellement le transport en commun des élèves pourront, de toute manière, continuer à fonctionner jusqu'à la fin de l'année scolaire 1961-1962.

Cette mesure de prudence est destinée à sauvegarder harmonieusement aussi bien les intérêts de l'enseignement que ceux de la circulation routière.

La Chambre a adopté le texte proposé et le Ministre espère que le Sénat voudra bien faire de même.

DISCUSSION GENERALE.

Un sénateur, qui n'est membre d'aucune des deux commissions, a tenu à faire connaître à celle-ci son opinion en la matière.

Il a exprimé le vœu que le problème en discussion soit traité dans un esprit de franchise. Le Gouvernement, a-t-il déclaré, se voit accorder le droit d'interdire tout transport en commun des élèves. La loi ne prévoit même pas de critères pour justifier la décision.

L'intervenant s'est demandé si le transport des élèves habitant dans un rayon de 4 km. d'une école doit vraiment être interdit. A son avis, si l'on applique cette règle, ce sera la mort de certains établissements d'enseignement. Ce transport est parfois une nécessité si l'on veut assurer la sécurité des enfants. En pareil cas, supprimer l'autobus reviendrait à les priver d'enseignement. Si l'intention du Gouvernement est de provoquer la disparition des établissements locaux, il doit le dire clairement et non tenter de l'éliminer indirectement en interdisant le transport des élèves. C'est là une question d'honnêteté politique.

Het besproken ontwerp laat een volstrekte regeringswillekeur toe. Er is in de Commissie zelfs geen vertegenwoordiging van het gemeentelijk onderwijs voorzien.

In zoverre het ontwerp een technische ordening van het leerlingenvervoer nastreeft nl. dat éénzelfde bus de leerlingen van alle onderwijsinstellingen in de streek moet kunnen vervoeren, is de senator akkoord.

Teneinde op de verdere bespreking in de Commissie geen misverstand te laten wegen heeft de Minister van Verkeerswezen onmiddellijk op deze bedenkingen geantwoord als volgt :

1. De Minister van Verkeerswezen is er niet om het leerlingenvervoer te verbieden, wel om machtigingen te verlenen en eventueel te weigeren indien de aanvraag van uit verkeerstechnisch oogpunt niet kan verantwoord worden.

2. De wet op het schoolpact voorziet in art. 4 in welke voorwaarden sommige leerlingen recht hebben op gratis vervoer. Dat wil niet zeggen dat het gemeenschappelijk vervoer van leerlingen die niet aan deze voorwaarden voldoen, niet meer zou toegelaten worden. Hier gaat het dan over commoditeitsvervoer.

3. Dé bestaande vervoerdiensten zullen als verworven rechten beschouwd worden, tenzij zij werkelijk als misbruiken dienen bestempeld.

4. Men mag niet verwarren tussen bezoldigd en niet bezoldigd vervoer. Het bezoldigd vervoer is nu reeds aan een machtiging onderworpen. Voortaan zal echter ook voor het onbezoldigd vervoer een machtiging moeten aangevraagd worden.

5. Het is algemeen bekend dat bussen van openbare diensten en van verschillende scholen dezelfde reisweg afleggen en aldus een ongebreidelde concurrentie tussen de scholen in de hand werken. Het is de bedoeling van het ontwerp aan deze misbruiken een einde te stellen.

Een commissaris heeft op zijn beurt de historiek geschetst van het behandelde vraagstuk.

Er bestaat, zo zegde hij, niet alleen een ongezone concurrentie inzake leerlingenvervoer tussen de verschillende onderwijsnetten, maar zelfs verschillende onderwijsinstellingen die tot eenzelfde onderwijsnet behoren, doen mekaar onderlinge concurrentie aan met het vervoer van leerlingen.

De concurrentie neemt steeds scherpere vormen aan : het worden echte publiciteitskaravanen van autobussen met allerlei opschriften die op de bussen worden aangebracht.

Het gaat hier niet meer om leerlingenvervoer dat aan een noodzakelijkheid beantwoordt, maar om commoditeitsvervoer.

Het is Minister Larock die deze concurrentie bestempeld heeft als « la guerre des petits pieds » en de wens heeft uitgedrukt dat de discriminatie terzake zou worden uitgeschakeld.

Le projet en discussion ouvre largement la porte à l'arbitraire gouvernemental. Il n'est pas prévu que la Commission comprendra un délégué de l'enseignement communal.

L'intervenant est d'accord sur le projet dans la mesure où celui-ci vise à coordonner le transport des élèves sur le plan technique, en prévoyant que le même autobus doit pouvoir transporter les élèves de tous les établissements d'enseignement de la région.

Afin d'éviter tout malentendu dans la suite du débat en Commission, le Ministre des Communications a immédiatement répondu en formulant les observations suivantes :

1. Le Ministre des Communications n'a pas pour mission d'interdire le transport des élèves, mais d'accorder des autorisations et, éventuellement, de les refuser si la demande ne peut se justifier au point de vue de la technique de la circulation.

2. La loi sur le pacte scolaire détermine, à l'article 4, les conditions auxquelles certains élèves ont droit au transport gratuit. Cela ne veut pas dire que le transport en commun des élèves qui ne remplissent pas ces conditions ne sera plus autorisé. Le transport se justifie alors par des raisons de facilité.

3. L'existence des services de transport actuels sera considérée comme un droit acquis, à moins que ceux-ci ne doivent vraiment être qualifiés d'abusifs.

4. Il ne faut pas confondre le transport rémunéré et le transport non rémunéré. Le transport rémunéré est d'ores et déjà soumis à autorisation. Mais dorénavant, l'autorisation sera également obligatoire pour le transport non rémunéré.

5. Il est de notoriété publique que des autobus appartenant à des services publics et d'autres autobus desservant différentes écoles parcourent le même itinéraire et que de cette façon, ils favorisent une concurrence effrénée entre les écoles. Le projet entend mettre fin à pareils abus.

Un commissaire a esquissé, à son tour, un historique du problème de discussion.

Il n'y a pas seulement, a-t-il dit, une concurrence malsaine entre les divers réseaux d'enseignement en ce qui concerne le transport des élèves, mais on voit même divers établissements d'enseignement appartenant au même réseau se faire une concurrence identique.

Le concurrence devient de plus en plus âpre : on finit par voir défiler de véritables caravanes publicitaires d'autobus couverts d'inscriptions diverses.

Il ne s'agit plus de transporter les élèves par nécessité, mais d'une pure solution de facilité.

C'est le Ministre Larock qui a appelé cette concurrence « la guerre des petits pieds » et qui a exprimé le souhait de voir disparaître toute discrimination en la matière.

Het is op 17 augustus 1960 dat een omzendbrief van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur de algemene lijnen van de voorgestane regeling heeft bekendgemaakt.

Hierin was gezegd dat geen eigen schoolbussen meer het leerlingenvervoer zouden verzorgen tenzij wanneer geen andere vervoerdiensten konden worden ingericht. Daarenboven moesten de ingelegde bussen toegankelijk zijn voor de leerlingen van alle scholen en tenslotte zouden alle aanvragen worden onderworpen aan een Commissie waarvan de samenstelling in de omzendbrief zelf werd meegedeeld. Deze Commissie zou worden voorgezeten door een ambtenaar van het Ministerie van Verkeerswezen. Zij zou oordelen over de verantwoording van de aanvragen zowel in het belang van het onderwijs als van de verkeerstechniek, met name bv. de reisweg en de uurregeling.

Ook het kosteloos vervoer moest aan deze regeling onderworpen worden. Daarenboven vermeldde de omzendbrief uitdrukkelijk dat het kosteloos vervoer van leerlingen behoudens vergunningen in buitengewone omstandigheden als een oneerlijke concurrentie diende beschouwd en onderworpen was aan de bepalingen van art. 42 van de wet op het schoolpakt.

Het vervoer van leerlingen voorzien in art. 4 van de schoolwet, nl. het wettelijk kosteloos vervoer, is hiermee niet bedoeld. Maar diegenen die van het wettelijk kosteloos vervoer kunnen genieten, zijn niet talrijk en met de dag, wegens de stichting van vele scholen, steeds schaarser in getal.

Dientengevolge was de commissaris van oordeel dat alle bestaande machtigingen en ook de bestaande kosteloze vervoerdiensten aan de Commissie moeten onderworpen worden ten zelfden titel als de nieuwe in te richten diensten. Indien zulks niet gebeurt, kan de bestaande ongezone concurrentie ongehinderd voortduren.

Het oorspronkelijk werk van de Commissie van het schoolpakt moet gaaf gehouden worden en een zogenaamd konflikt tussen de belangen van het onderwijs en het verkeerstechnisch aspekt mag geen aanleiding zijn om de inhoud van het akkoord, dat in de Schoolpaktecommissie tot stand gekomen is, te ontledigen.

Indien de verworven rechten zonder meer worden behouden is de concurrentie met meer dan 1.000 schoolbussen nog voor lange jaren aan de gang. Behelzen « verworven rechten » ook dat nieuwe bussen de bestaande zullen aflossen, dan is de concurrentie eeuwigdurend.

Het heeft geen zin te willen reglementeren indien aan de voorafbestaande concurrentie meteen geen einde wordt gesteld. Het past dat hier duidelijk worde uitgemaakt wat onder « verworven rechten » dient verstaan. Er wordt niet geëist dat de bestaande vervoerdiensten van de dag op de andere worden afgeschaft, maar elk concurrentiekarakter moet eraan ontnomen worden. Daarom moet alle segregatie van kinderen ophouden en moeten de bussen « van de verworven rechten » even goed alle schoolkinderen zonder onderscheid van onderwijsnet vervoeren, zonder enige discriminatoire behandeling, en in volstrekte gelijke voorwaarden.

Une circulaire du Ministère de l'Education nationale et de la Culture en date du 17 août 1960 a fait connaître les lignes générales du régime proposé.

Il y était dit que les écoles ne disposeraient plus de leurs propres autobus pour assurer le transport des élèves, sauf lorsqu'il ne serait pas possible d'organiser d'autres services de transport. De plus, les autobus affectés à ce service devaient être accessibles aux élèves de toutes les écoles et enfin, toutes les demandes seraient soumises à une commission dont la même circulaire indiquait la composition. Cette commission serait présidée par un fonctionnaire du Ministère des Communications. Elle aurait à apprécier le bien-fondé des demandes, tant dans l'intérêt de l'enseignement que dans celui de la circulation routière, notamment en ce qui concerne l'itinéraire et l'horaire.

Les transports gratuits eux-mêmes devaient être soumis à ce régime. De plus, la circulaire déclarait expressément que le transport gratuit des élèves, sauf autorisation délivrée dans des circonstances exceptionnelles, devait être considéré comme une forme de concurrence déloyale et qu'il tombait sous le coup des dispositions de l'article 42 de la loi sur le pacte scolaire.

Il ne faut pas entendre par là le transport des élèves qui est prévu à l'article 4 de la loi scolaire, à savoir le transport gratuit en vertu de la loi. Mais il n'y a que peu de bénéficiaires de ce transport gratuit et leur nombre ne cesse de décroître de jour en jour, à cause de la création de multiples écoles nouvelles.

En conséquence, l'intervenant a estimé que toutes les autorisations accordées à ce jour, ainsi que les services de transport gratuit qui existent actuellement, devaient être soumis à la commission au même titre que les nouveaux services qui seront encore créés. Faute de quoi, la concurrence malsaine qui sévit actuellement pourra se poursuivre sans entraves.

L'œuvre de la Commission du Pacte scolaire doit rester intacte et un prétendu conflit entre les intérêts de l'enseignement et les nécessités de la circulation ne saurait fournir un prétexte à ceux qui voudraient vider de sa substance l'accord conclu au sein de la Commission du Pacte scolaire.

Si les droits acquis sont purement et simplement maintenus, la concurrence que se livrent plus de 1000 autobus scolaires se poursuivra pendant de longues années. Et si ces « droits acquis » impliquent, par ailleurs, que de nouveaux autobus doivent prendre la relève des véhicules actuels, cette concurrence s'éternisera.

Une réglementation n'aura de sens que si elle met fin, du même coup, à la concurrence actuelle. Il importe de définir clairement ce qu'il faut entendre par « droits acquis ». Personne n'exige que les services de transport existants soient supprimés d'un jour à l'autre, mais il faut leur enlever tout caractère de concurrence. Pour cela, il faut que cesse toute ségrégation des enfants et que les autobus fonctionnant en vertu des « droits acquis » transportent tous les élèves, sans tenir compte du réseau d'enseignement auquel ils appartiennent, sans aucune discrimination et dans des conditions d'égalité absolue.

Een ander commissaris bevestigt dat het ontwerp moet beantwoorden aan de bestaande noden van leerlingenvervoer zonder de concurrentie en het opbod tussen onderwijsinstellingen toe te laten. De geldverspilling moet ophouden. Het heeft geen zin een nieuwe vervoerdienst te scheppen als een reeds bestaande voldoening geeft. Er mag, inzake vervoer, geen onderscheid gemaakt worden tussen de leerlingen van verschillende scholen.

Het onderhavig wetsontwerp is een kaderwet en moet worden toegepast in het kader van het schoolpakt. De verklaringen die de Minister van Verkeerswezen in de Kamer heeft afgelegd, zouden in de Senaat moeten herhaald worden en zo mogelijk verduidelijkt. Waar er sprake is van verworven rechten kan er geen sprake zijn van verworven misbruiken. De Commissie moet over de eventuele misbruiken oordelen. Wanneer de Commissie oordeelt dat de bestaande vervoerdienst verantwoord is, geldt het verworven recht hier alleen voor het niet-toepassen van de regels van prioriteit. Er moet aan de verklaringen van de Minister geen ruimere draagkracht gegeven worden dan zij hebben; de objectieve inhoud moet echter bevestigd.

Zonder deze elementen te willen overdrijven vestigde deze commissaris de aandacht op het feit dat de overschakeling van bestaande vervoerdiensten van scholen naar de openbare vervoerdiensten of beroepsvervoerders toch een nadelige invloed zou kunnen hebben inzake veiligheid van de leerlingen en de financiële lasten.

Hij hoopte dat het ontwerp een gunstige oplossing zal brengen indien de Minister zijn verklaringen van de Kamer betreffende de samenstelling van de Commissie en betreffende het intern vervoer van de onderwijsinstelling (bv. van school naar zwemkom) in de Senaat wil bevestigen.

Een andere commissaris verklaarde zich zonder voorbehoud akkoord met de doelstelling van het ontwerp. De tekst lijkt hem echter ondoeltreffend. De tekst zal, naar zijn mening, tot veel discussies aanleiding geven. Een doeltreffende tekst moet duidelijk zijn en mag geen afwijkende interpretaties mogelijk maken. Dezelfde commissaris verklaart dat de Minister door zijn verklaringen in de Kamer de draagkracht van het ontwerp gedeeltelijk heeft ontzenuwd. Dit is o.m. het geval met de verklaring betreffende het zogenaamd intern vervoer. Indien dat werkelijk de bedoeling is, dan ware het beter geweest zulks uitdrukkelijk in de tekst van de wet neer te schrijven. De tekst van artikel 5 is evenmin in overeenstemming met de verklaring van de Minister. De tekst van artikel 1 betreffende de « zes plaatsen » zal eveneens tot veel betwistingen aanleiding geven.

Aansluitend bij de vorige tussenkomsten werden door verschillende commissarissen nog een reeks vragen gesteld en bedenkingen naar voren gebracht. Hieronder volgen ze :

1. Wanneer een aangevraagde machtiging geweigerd wordt, of wanneer de Ministerraad een ongunstig advies geeft, is er dan beroep mogelijk ?

2. Is het organiseren van onbezoldigd leerlingenvervoer een sociaal voordeel volgens de geest van het schoolpakt ?

Un autre commissaire affirme que le projet doit répondre aux nécessités actuelles en matière de transport des élèves, sans toutefois permettre la concurrence et la surenchère entre les divers établissements d'enseignement. Il faut que cessent les gaspillages. Il est tout à fait illogique de créer un nouveau service de transport lorsqu'un service existant donne satisfaction. Aucune discrimination ne peut être faite entre élèves d'écoles différentes.

Il s'agit d'une loi de cadre dont l'application doit s'insérer dans le Pacte scolaire. Il conviendrait que le Ministre des Communications renouvelle au Sénat, en les précisant si possible, les déclarations qu'il a faites à la Chambre. Maintien des « droits acquis » ne signifie pas maintien des abus. C'est à la Commission qu'il appartiendra de se prononcer sur l'existence de certains abus. Si elle estime qu'un service de transport existant se justifie, il n'y aura « droit acquis » qu'en ce qui concerne la non-application des règles de priorité. Il ne faut pas donner aux déclarations du Ministre une portée plus large qu'elles n'ont en réalité, mais leur portée réelle doit être confirmée.

Sans vouloir exagérer l'importance de son observation, l'intervenant a tenu à souligner que le fait de supprimer certains services de transport desservant les écoles et de recourir aux services publics, ou aux transporteurs professionnels, pourrait être préjudiciable à la sécurité des élèves et aggraver les charges financières.

Il a exprimé l'espoir que le projet apportera au problème une solution favorable, si le Ministre veut bien confirmer au Sénat les déclarations qu'il a faites à la Chambre concernant la composition de la Commission et les transports internes des établissements d'enseignement (par exemple, de l'école au bassin de natation).

Un autre commissaire déclare souscrire sans réserve au principe du projet. Toutefois, le texte lui paraît inadéquat. A son avis, il sera une source de controverses. Un texte efficace doit être clair et ne saurait laisser la porte ouverte à des interprétations divergentes. Le même commissaire a déclaré que, par ses déclarations à la Chambre, le Ministre a enlevé au projet une partie de sa portée. C'est notamment le cas en ce qui concerne les « transports internes ». Si ces déclarations reflètent vraiment ses intentions, il eût mieux valu les consigner explicitement dans le texte du projet. Le libellé de l'article 5 n'est pas davantage conforme à la déclaration du Ministre. De même, les mots « six places », qui figurent à l'article premier, donneront lieu à de multiples contestations.

A la suite des interventions précédentes, plusieurs commissaires ont posé une série de questions, que voici :

1. Quand l'autorisation sollicitée est refusée ou quand le Conseil des Ministres donne un avis défavorable, un recours est-il prévu ?

2. L'organisation de transports non rénumérés d'élèves constitue-t-elle un avantage social si l'on se réfère à l'esprit du Pacte scolaire ?

3. Wanneer een gemeentebestuur een machtiging bekomt voor het leerlingenvervoer van eigen school, moet het dan ook de leerlingen van andere scholen op dezelfde bussen toelaten ?

4. Zal de eventuele regularisatie van de bestaande machtigingen of bestaande onbezoldigde vervoerdiensten mogelijk zijn in de korte tijdspanne van twee maanden, want de bestaande machtigingen vervallen uiterlijk op 30 juni 1962.

5. Zullen de uitgereikte machtigingen uitdrukkelijk de reisweg en de uurregeling vermelden ? Daarenboven moet worden gewaakt over de veiligheid van het verkeer en de kinderen.

6. Kan de Minister aan een gemeentebestuur de machtiging voor leerlingenvervoer weigeren zonder een andere vervoerdienst in de plaats te stellen ?

7. De Commissie van het Schoolpakt heeft de kwestie van de verworven rechten niet behandeld. Dit is een belangrijke kwestie. Worden de verworven rechten ja dan neen, buiten de concurrentie-regeling gehouden ? Wat met de verworven publiciteit op de bussen voor een enkele school bv. ?

Het is begrijpelijk dat sommigen bekommerd zijn met het gebruik van het bestaande materiaal, maar dit mag niet primeren op de zorg om de ongezonde concurrentie uit te schakelen. Wanneer een school van één onderwijsnet een vervoerdienst heeft ingericht en geen leerlingen toelaat van de school van een ander onderwijsnet, zal dat dan als een misbruik dan wel als een verworven recht worden aangezien ?

Zal de Commissie bevoegd zijn deze toestand te wijzigen ?

8. Kunnen er sancties getroffen worden wanneer misbruiken worden vastgesteld ?

9. Wat gebeurt er wanneer de Ministers tot wier bevoegdheid de Nationale Opvoeding en Cultuur behoort, geen advies overmaken aan Verkeerswezen of wanneer de twee Ministers niet akkoord zijn ?

10. Zal het feit of het al dan niet om bezoldigd vervoer gaat, een element zijn dat doorslaggevend kan zijn voor de Commissie bij het uitbrengen van een advies ?

11. Zal de publiciteit voor « gratis eetmalen » op de bussen nog verder toegelaten worden ?

12. Welke is de juiste betekenis van de prioriteitsregels waarover sprake ? Als er slechts één aanvraag is, bv. van diegene die bij de prioriteitsregels slechts in vierde orde komt, kan dan de Minister weigeren onder voorwendsel van de prioriteitsregels en het vervoer aan een prioriteit-hebbende toevertrouwen ?

3. L'administration communale qui a obtenu une autorisation pour le transport des élèves de ses écoles est-elle tenue d'admettre que les élèves d'autres établissements utilisent les mêmes autobus ?

4. La régularisation éventuelle des autorisations existantes ou des services de transport non rémunérés qui fonctionnent actuellement pourra-t-elle se faire en deux mois ? C'est un délai fort court, les autorisations viendront à échéance le 30 juin 1962 au plus tard.

5. Les autorisations délivrées mentionneront-elles expressément l'itinéraire et l'horaire ? En outre, il est nécessaire de veiller à la sécurité de la circulation et des enfants.

6. Le Ministre peut-il refuser à une administration communale l'autorisation d'organiser un service de transport d'élèves sans remplacer celui-ci par un autre service ?

7. La Commission du Pacte scolaire n'a pas abordé la question des droits acquis. Or c'est là une question importante. Les droits acquis s'étendront-ils ou non à la concurrence ? Qu'advient-il, par exemple, des droits acquis en matière de publicité sur les autobus en faveur d'une seule école ?

Il est compréhensible que certains se préoccupent d'assurer l'utilisation du matériel existant, mais ce souci ne saurait prévaloir sur celui d'éliminer la concurrence malsaine. Lorsqu'une école appartenant à un réseau d'enseignement déterminé a organisé un service de transport et qu'elle n'admet pas que celui-ci soit utilisé par des élèves d'une école faisant partie d'un autre réseau, considérera-t-on que cela constitue un abus ou bien qu'il s'agit de l'exercice d'un droit acquis ?

La Commission aura-t-elle le pouvoir de modifier cet état de choses ?

8. Des sanctions peuvent-elles être prises lorsque l'on constate des abus ?

9. Qu'arrivera-t-il quand les Ministres qui ont l'Éducation nationale et la Culture dans leurs attributions, ne transmettront pas d'avis au Département des Communications ou lorsqu'il y aura divergence de vues entre les deux Ministres ?

10. Le fait que les transports sont rémunérés ou non constituera-t-il, le cas échéant, un élément décisif pour la Commission chargée d'émettre un avis ?

11. La publicité pour les « repas gratuits » restera-t-elle autorisée sur les autobus ?

12. Quelle est la portée exacte des règles de priorité dont il est question ? S'il n'y a qu'une seule demande, par exemple, si elle émane de celui à qui les règles de priorité n'assignent que la quatrième place, le ministre pourra-t-il refuser en prétextant la nécessité d'observer les règles de priorité et confier le transport à un prioritaire ?

Uit de algemene bespreking dienen volgende besluiten weerhouden te worden :

Alle gemeenschappelijk leerlingenvervoer, al dan niet bezoldigd, wordt aan een machtiging van de Minister van Verkeerswezen onderworpen. Het moet daarenboven toegankelijk zijn voor alle kinderen van om 't even welk onderwijsnet.

Voor alle bestaande en nieuw in te richten diensten, al of niet bezoldigd, moet een aanvraag worden ingediend bij de Commissie die bij deze wet wordt ingericht.

De bestaande vervoerdiensten zullen normaal een machtiging ontvangen tenzij het om een misbruik gaat. Voor nieuwe diensten zullen de prioriteitsregels worden toegepast.

De bestaande vervoerdiensten mogen in geen geval worden behouden indien zij niet verantwoord zijn. Het vervoer van kleine kinderen kan zelfs op een kleine gemeente in sommige omstandigheden verantwoord zijn maar het afhalen tenhuize en thuisbrengen van de kinderen is toch veelal een toegeven aan gemakzucht en ongezonde concurrentie.

De bezwaren die werden geuit door een commissaris, aangaande de nadelige gevolgen inzake veiligheid en financiële lasten bij overheveling van een bestaande privé-dienst naar de openbare diensten, kunnen gemakkelijk worden ondervangen. Het is nl. mogelijk speciale tarieven te bekomen voor leerlingenvervoer en het is eveneens mogelijk voor de scholen op speciaal gehuurde bussen een eigen bewaking in te richten.

Zowel het onderwijs ingericht door het Rijk, de provincie, de gemeente als het vrij initiatief zal in de Commissie vertegenwoordigd zijn.

Hier volgen dan de antwoorden van de Ministers op de gestelde vragen :

1. Tegen beslissingen van de Minister is beroep mogelijk bij de Raad van State (en dit zonder afbreuk te doen aan de prerogatieven van het Parlement.)

2. De Commissie van het Schoolpakt heeft als advies uitgebracht dat kosteloos leerlingenvervoer niet als sociaal voordeel mag worden beschouwd.

3. De gemachtigde vervoerdiensten, van welke aard ook, moeten voor alle leerlingen toegankelijk zijn.

4. Er zullen vóór 30 juni 1962 geen beslissingen getroffen worden binnen het raam van artikel 5 van de wet. Derhalve is de vermeende tegenstrijdigheid tussen de tekst van de wet en de verklaringen van de Minister onbestaande. Anderzijds is de Minister overtuigd dat de Commissie en de Minister tijdig klaar komen. Met het onderzoek van de bestaande machtigingen kan tijdig worden begonnen en het aantal nieuwe aanvragen zal wel niet zo groot zijn. Tenslotte is het nog altijd mogelijk binnen het raam van artikel 8 van de besluitwet van 30 december 1946 een voorlopige machtiging toe te kennen voor zes maanden.

De la discussion générale, il convient de dégager les conclusions suivantes :

Tout transport en commun d'élèves, rémunéré ou non, est soumis à l'autorisation du Ministre des Communications. De plus, il doit être accessible à tous les enfants, quel que soit le réseau d'enseignement auquel ils appartiennent.

Pour tous les services existants ou à créer, qu'ils soient rémunérés ou non, une demande doit être adressée à la Commission instituée par la présente loi.

Normalement, les services de transports existants obtiendront une autorisation, à moins qu'il ne s'agisse d'une situation abusive. Quand aux nouveaux services, les règles de priorité leur seront applicables.

En aucun cas, les services actuels ne pourront continuer à fonctionner si leur existence ne se justifie pas. Dans certaines conditions, le transport de très jeunes enfants peut même être justifié dans une petite commune, mais la prise et le retour à domicile des enfants ne constitue cependant, le plus souvent, qu'une concession à un désir de facilité et à une concurrence malsaine.

Les objections émises par un commissaire à propos des conséquences néfastes qu'entraînerait pour la sécurité et les charges financières le remplacement d'un service privé existant par le recours aux services publics, peuvent aisément être résolues. En effet, il est possible d'obtenir des tarifs spéciaux pour le transport des élèves et d'autre part rien n'empêchera les écoles d'organiser leur propre service de surveillance dans les autobus qu'elles ont spécialement loués.

L'enseignement organisé par l'Etat, la province ou la commune et celui qui relève de l'initiative privée seront représentés au sein de la Commission.

Voici les réponses des Ministres aux questions posées :

1. Les décisions du Ministre peuvent être attaquées par la voie d'un recours auprès du Conseil d'Etat, ceci sans préjudice du contrôle parlementaire.

2. La Commission du pacte scolaire a émis l'avis que le transport gratuit d'élèves ne peut être considéré comme un avantage social.

3. Les services de transport autorisés, quelle que soit leur nature, doivent être accessibles à tous les élèves.

4. Avant le 30 juin 1962, aucune décision ne sera prise dans le cadre de l'article 5 de la loi. En conséquence, la prétendue contradiction entre le texte de la loi et les déclarations du Ministre est inexistante. D'autre part, le Ministre est convaincu que la Commission et lui-même en auront terminé dans le délai prévu.

L'examen des autorisations existantes peut commencer en temps utile, et les nouvelles demandes ne seront pas très nombreuses. Enfin, conformément à l'article 8 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, il est toujours possible d'accorder une autorisation provisoire d'une durée de six mois.

5. De uitgereikte machtigingen zullen vanzelfsprekend de gevraagde gegevens bevatten aangezien reisweg en uurregeling ook op de aanvraagformulieren moeten voorkomen.

6. Indien een machtiging aangevraagd wordt voor een reisweg waar geen vervoer bestaat, dan wordt er nogal vanzelfsprekend een machtiging toegestaan.

7. Alle bestaande vervoerdiensten moeten voor advies aan de Commissie worden onderworpen. Deze Commissie zal uitspraak doen over de vraag of een bepaalde toestand al dan niet als misbruik moet bestempeld worden.

Het geval door de commissaris gesignaleerd, is onbetwistbaar een misbruik : de beschreven discriminatie mag niet worden volgehouden.

De bestaande diensten zullen slechts kunnen behouden worden op voorwaarde dat zij toegankelijk zijn voor alle leerlingen zonder onderscheid, en dat de publiciteitsborden, de bewaking en de atmosfeer van de bus geen discriminatie onder de leerlingen onderhouden.

Deze volkomen gelijke behandeling der leerlingen (met uitzondering van het wettelijk kosteloos vervoer) zal meebrengen dat in sommige gevallen — en meer bepaald in het geval door de commissaris gesignaleerd — de reisweg zal moeten aangepast worden in de richting van de verschillende scholen van elk onderwijsnet waartoe de vervoerde kinderen behoren.

8. Artikel 30 van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende de verkeersreglementering is vanzelfsprekend ook op het gemachtigd gemeenschappelijk leerlingenvervoer van toepassing.

9. De Minister van Verkeerswezen kan geen beslissing treffen zolang hij het advies van de Ministers van Nationale Opvoeding en Cultuur niet ontvangen heeft.

Het is verondersteld dat het advies van de twee Ministers eensluidend is, aangezien het artikel 2 niet spreekt over « de adviezen » maar wel « het advies ».

10. Alle aanvragen voor leerlingenvervoer, al dan niet bezoldigd, van het officieel of vrij onderwijs, enz., moeten op gelijke wijze door de Commissie worden geadviseerd op basis van dezelfde criteria.

11. De publiciteit voor « gratis eetmalen » op de bussen is verboden.

12. Alle aanvragen om machtiging voor gemeenschappelijk vervoer vallen binnen het raam van artikel 13 van de besluitwet van 30 december 1946 die de prioriteit vaststelt voor de openbare vervoerdiensten. Alle aanvragen moeten bij deze diensten worden bekend gemaakt.

5. Les autorisations qui seront accordées contiendront évidemment les éléments nécessaires, puisque les formules de demande doivent notamment indiquer l'itinéraire et l'horaire à suivre.

6. Lorsqu'une autorisation est demandée pour un itinéraire où il n'y a aucun service de transport, il est probable que l'autorisation sera accordée.

7. Tous les services de transport existants doivent faire l'objet d'un avis de la Commission. Cette commission aura à se prononcer sur le point de savoir si une situation donnée est abusive.

Le cas cité par le commissaire, l'est sans aucun doute : la discrimination telle qu'elle est décrite, ne peut être tolérée.

Les services existants ne pourront subsister, qu'à condition d'être accessibles à tous les élèves sans distinction, et pourvu que les panneaux publicitaires apposés dans l'autobus, la surveillance qui s'y exerce et l'atmosphère qui y règne n'entraînent aucune discrimination.

Cette égalité absolue entre les élèves (sauf pour ce qui concerne le transport gratuit prévu par la loi) aura pour effet que dans certains cas — et plus spécialement dans celui envisagé par le membre — l'itinéraire devra être adapté à la situation des diverses écoles de chacun des réseaux d'enseignement.

8. Bien entendu, l'art. 30 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif au transport, s'applique également aux transports en commun d'élèves pour lesquels une autorisation a été accordée.

9. Le ministre des Communications ne peut prendre aucune décision, avant d'avoir pris connaissance de l'avis des Ministres de l'Education Nationale et de la Culture.

Les avis des deux Ministres doivent être concordants, puisque l'art. 2 ne dit pas « les avis » mais « l'avis ».

10. Toutes les demandes d'autorisation de transport, rémunéré ou non, d'élèves de l'enseignement officiel ou libre doivent, de la même manière et suivant les mêmes critères être soumises à l'avis de la commission.

11. Toute publicité concernant les « repas gratuits » est interdite dans les autobus.

12. Toutes demandes tendant à obtenir l'autorisation d'organiser des transports en commun, sont soumises à l'art. 13 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, qui accorde la priorité aux services publics. Toutes les demandes doivent être portées à la connaissance de ces services.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING.**Artikel één.**

Een eerste gedachtenwisseling heeft plaats gehad over de vraag of een persoon behalve zijn eigen kinderen ook die van zijn geburen naar school mag meevoeren zonder vervoermachtiging.

Het antwoord luidt : wanneer het gaat om een motorvoertuig met meer dan zes plaatsen, zonder die van de bestuurder, dan is een machtiging vereist, zelfs wanneer dat vervoer gratis gebeurt.

Bezoldigd vervoer is altijd aan een machtiging onderworpen.

De Commissie is van mening dat de tekst « zes plaatsen » zo moet verstaan worden dat niet meer dan zes personen mogen vervoerd worden. Er zij aan herinnerd dat motorvoertuigen met meer dan zes plaatsen, zonder die van de bestuurder, worden gelijkgesteld met de autobussen wat betreft de technische controle.

Een commissaris heeft de vraag gesteld of het niet beter ware geweest het zogenaamd intern vervoer bv. van de stadsschool naar de openluchtschool, van de school naar het zwembad, de schoolreizen, enz., ook aan deze wetgeving te onderwerpen.

De Minister heeft hierop geantwoord dat het niet aangewezen is al die voorbeelden in deze wet in te schrijven.

Dit artikel werd aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikelen 2 en 3.

Zonder bespreking met algemene stemmen aangenomen.

Artikel 4.

Een commissaris was de mening toegedaan dat er tegenstrijdigheid bestaat tussen de artikels 1 en 4.

De Minister heeft aan de hand van een nota van de juridische dienst van het Departement daarop als volgt geantwoord :

1. Artikel 1 is zeer algemeen en beoogt ieder gemeenschappelijk vervoer van leerlingen, tegen bezoldiging of niet, en dit bij middel van voertuigen met meer dan zes plaatsen, zonder die van de bestuurder.

Daaruit volgt dat dergelijk vervoer het voorwerp van een machtiging moet uitmaken volgens de ingewikkelde procedure door het ontwerp van wet voorzien. Aldus is de bemerking van de Raad van State te verklaren waarbij vermeld wordt dat de woorden « leerlingen van sommige onderwijsinstellingen » mochten geschrapt worden in het artikel 11 van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende de bijzondere autobusdiensten, bemerking waaraan door het artikel 4 van het wetsontwerp werd gevolg gegeven.

2. In de loop van de besprekingen van het behandeld wetsontwerp en om te antwoorden op bepaalde vragen die hem zowel door de Leden van de Kamer als van de Senaat werden gesteld, heeft de Minister, uitgaande van het standpunt dat op dit gebied een ongezone

DISCUSSION DES ARTICLES.**Article premier.**

Au cours d'un premier échange de vues, il a été demandé si une personne peut, sans autorisation, effectuer le transport à l'école, non seulement de ses propres enfants, mais encore de ceux des voisins.

Il a été répondu qu'une autorisation est requise, quand on utilisera un véhicule automobile comportant plus de six places, non comprise celle du conducteur, alors même que le transport a lieu gratuitement.

Le transport rémunéré est toujours soumis à autorisation.

La commission estime que les mots « six places » doivent être compris en ce sens, qu'on ne peut transporter plus de six personnes. Il y a lieu de rappeler qu'en matière de contrôle technique, les véhicules automobiles comportant plus de six places, non comprise celle du conducteur, sont assimilés aux autobus.

Un commissaire s'est demandé s'il n'est pas souhaitable d'étendre l'application de la présente législation aux transports dits « internes », par exemple, à ceux des bâtiments urbains à l'école en plein air; de l'école au bassin de natation; aux excursions scolaires, etc.

Dans sa réponse, le Ministre a fait remarquer qu'il ne s'indique pas d'inscrire tous ces cas particuliers dans le texte de la loi.

Cet article a été adopté à l'unanimité moins deux abstentions.

Articles 2 et 3.

Adoptés sans discussion et à l'unanimité.

Article 4.

Un commissaire pense que les articles premier et 4 sont contradictoires.

S'appuyant sur une note établie par le service juridique du département, le Ministre répond :

1. L'article premier a une portée très générale; il vise tout transport en commun d'élèves, rémunéré ou non, et ce au moyen de véhicules comportant plus de six places, non comprise celle du conducteur.

Il s'ensuit que pareil transport est soumis à autorisation, conformément à la procédure complexe prévue par le projet de loi. C'est ainsi que s'explique la remarque du Conseil d'Etat qui a proposé de supprimer les mots « des écoliers de certains établissements d'instruction » figurant à l'article 11 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, qui concerne les services spéciaux d'autobus. Il a été donné suite à cette observation par l'article 4 du présent projet.

2. Au cours de la discussion, pour répondre à certaines questions qui lui ont été posées tant par les membres de la Chambre des Représentants que par ceux du Sénat, et, partant du principe qu'il faut éviter qu'une concurrence malsaine se développe en ce

concurrentie zich niet mocht ontwikkelen, nochtans verklaard dat « de verplaatsing van leerlingen van het ene schoolgebouw naar het andere, van de school naar het zwembad, schooluitstappen, enz. niet onder toepassing van het ontwerp valt ».

Daaruit volgt niet dat dergelijk vervoer noodzakelijk vrij mag gebeuren. Alhoewel de beschouwde wet niet van toepassing is, blijft dit vervoer nochtans gebeurlijk aan de besluitwet van 30 december 1946 onderworpen, indien het bezoldigd is en valt onder één der categorieën van diensten door genoemde besluitwet voorzien (en inzonderheid de bijzondere autobusdiensten of autocardiensten).

In dat geval zal eveneens een machtiging vereist zijn, maar dan volgens de normale voorschriften van de besluitwet van 30 december 1946 : machtiging na onderzoek door de Minister.

3. In de twee veronderstellingen kan artikel 4 van het wetsontwerp behouden blijven.

Indien het inderdaad het vervoer van leerlingen van sommige onderwijsinstellingen van de lijst van de bijzondere autobusdiensten, vermeld in het artikel 11 der besluitwet van 30 december 1946, schrapt, dan moet ook gezegd worden dat deze lijst niet beperkend is omdat, zelfs na schrapping van bedoelde woorden in artikel 4 van het wetsontwerp, artikel 11 onder de bijzondere autobusdiensten blijft indelen : « de diensten ingericht ten behoeve van kinderen, om ze naar openluchthuizen of kuuroorden te vervoeren, en in 't algemeen, al de rechtstreeks of onrechtstreeks bezoldigde diensten van dezelfde aard, onverschillig op welke wijze de reizigers betalen. »

Het artikel werd met algemene stemmen aangenomen min één bij één onthouding.

Artikel 5.

Rekening houdend met de interpretatie die gegeven werd in de algemene bespreking, werd het artikel met algemene stemmen aangenomen.

**

Het ontwerp en dit verslag zijn met algemene stemmen aangenomen.

De Verslaggever,
G. VANDEPUTTE.

De Voorzitters,
H. DELPORT.
J. JESPERS,

domaine, le Ministre a déclaré néanmoins que « le transport des élèves d'un bâtiment scolaire à un autre, de l'école au bassin de natation, les excursions scolaires, etc. ne tombent pas sous l'application du projet. »

Il ne s'ensuit pas nécessairement que pareil transport puisse s'effectuer librement. Quoique la loi envisagée ne soit applicable, ce transport reste éventuellement soumis à l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, lorsqu'il est rémunéré et qu'il peut être classé dans l'une des catégories de services qui y sont mentionnées (notamment les services spéciaux d'autobus ou les services d'autocars).

Dans cette hypothèse une autorisation sera également requise, conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 : c'est le Ministre qui accordera l'autorisation, après examen.

3. Dans les deux cas, l'article 4 du projet de loi peut être maintenu.

En effet, si cet article entraîne la radiation du transport des écoliers de certains établissements d'instruction, de l'énumération des services spéciaux d'autobus prévue à l'article 11 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, il faut souligner que cette énumération n'est pas limitative; aussi bien l'article 11 de l'arrêté-loi continue à ranger parmi les services spéciaux d'autobus « les services organisés à l'usage : « des enfants vers des homes ou stations de plein air, et, en général, tous les services de même nature rémunérés directement ou indirectement, quel que soit le mode de paiement (...) des voyageurs. »

Cet article a été adopté à l'unanimité moins une voix et une abstention.

Article 5.

Compte tenu de l'interprétation qui lui a été donnée au cours de la discussion générale, cet article a été adopté à l'unanimité.

**

Le projet ainsi que le présent rapport ont été admis à l'unanimité.

Le Rapporteur,
G. VANDEPUTTE.

Les Présidents,
H. DELPORT.
J. JESPERS,