

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MAI 1919.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à majorer le tarif de péage de concessions de tramways ⁽¹⁾.

RAPPORT

PRÉSENTÉ, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE, PAR M. LEYNIERS (2).

MESSIEURS,

L'exposé des motifs du projet de loi soumis aux Chambres énumère les circonstances qui ont profondément modifié l'exploitation normale des tramways, après les épreuves subies par notre pays.

Exagère-t-on cette situation ? Y a-t-il lieu de craindre l'arrêt de l'exploitation ? Existe-t-il des sociétés qui seront bientôt forcées de demander la résiliation de leurs contrats ?

Il ne serait possible de se faire une opinion au sujet de la réponse à donner à ces questions qu'en étudiant à fond les conditions d'exploitation, les recettes et les dépenses de chaque entreprise. Il faudrait connaître, en outre, les dispositions des administrateurs des sociétés intéressées. Mais il est certain que les conditions actuelles d'exploitation sont totalement différentes de tout ce qu'on a pu prévoir lors de l'octroi des concessions : les dépenses pour le personnel ont doublé depuis 1913 pour certaines sociétés, et le personnel réclame des améliorations notables de situation ; les prix des matériaux ont augmenté de 80 à 500 p. c.

(1) Projet de loi n° 84.

(2) La Section centrale, présidée par M. Bertrand, était composée de MM. Wauwermans, Fieullien, Leyniers, Begerem, Braun, Lemonnier.

RECETTES ET DÉPENSES DES ANNÉES 1913 ET 1918.

SOCIÉTÉS DE TRAMWAYS.	RECETTES BRUTES.		DÉPENSES non compris la rémunération du capital et les amortissements.	
	1913	1918	1913	1918
Tramways d'Anvers	8,047,125	6,763,833	5,356,589	5,915,007
» Bruxellois	18,194,203	22,612,886	13,437,456	23,480,022
Chemins de fer Économiques . . .	3,494,721	4,700,824	2,313,668	4,496,030
Tramways de Gand	(1) 1,717,048	3,174,639	(1) 1,344,306	2,186,951
» de Charleroi				
» Liégeois	2,749,485	3,226,036	2,181,203	2,787,247
» Liège-Seraing	1,273,464	2,329,214	1,021,292	2,054,485
» Est-Ouest de Liège . . .	(2) 1,380,240	(2) 1,995,485	(3) 1,085,040	(3) 1,815,485
» Verviétois	884,402	699,556	501,243	558,745

(1) Ces chiffres représentent les recettes et dépenses de 1914, l'année 1913 étant anormale (année d'exposition).

(2) Ces chiffres se rapportent à l'année sociale 1^{er} avril 1913 au 31 mars 1914.

(3) Ces chiffres se rapportent à l'année sociale 1^{er} avril 1917 au 31 mars 1918.

Remarque générale : Divers services ont été suspendus par le pouvoir occupant pendant la guerre et l'intensité des services a été réduite sur certaines lignes, principalement à Anvers et à Verviers.

DÉPENSES POUR LE PERSONNEL

(toutes indemnités comprises).

DÉNOMINATION DES SOCIÉTÉS	1913	1918	Observations.
Compagnie Générale des Tramways d'Anvers.	2,352,741	2,308,175	Nombre d'agents en 1913 : 1,738 en 1918 : 1,450
Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois ».	7,485,721	13,757,148	
Société Générale de Chemins de fer Economiques.	1,217,660	2,318,612	
Société Anonyme des Tramways Electriques de Gand.	698,311 (*)	841,866	(*) Ce chiffre représente la dépense de 1914, l'année 1913 étant anormale (année d'exposition).
Société des Tramways Electriques du Pays de Charleroi.	300,407	554,037	
Société des Tramways « Est-Ouest » de Liège.	385,816	871,116	
Société des Tramways Liégeois.	881,316	1,093,498	
Société des Railways Economiques de Liège-Seraing.	345,539	698,166	
Société des Tramways Verviétois.	260,000	212,500 (*)	(*) Cette somme représente la dépense de 8 1/2 mois, le réseau ayant été saisi et exploité par les Allemands pendant 3 1/2 mois.

Aussi toutes les entreprises de transport, sauf les tramways, même celles qui sont exploitées en régie comme les Chemins de fer de l'Etat, ou celles qui subsistent au moyen de capitaux fournis par les pouvoirs publics, comme les Chemins de fer vicinaux, toutes ont augmenté leurs tarifs pour parer à la situation.

Que cette augmentation soit un inconvénient pour le public, qui en doute? C'est pour cette raison que la Section centrale a été unanime à demander que les tarifs de faveur dont jouissent les ouvriers se rendant à leur travail ne

soient pas augmentés et que le bénéfice en soit étendu aux employés.

D'autre part la majoration pourrait avoir des résultats défavorables aux exploitants en ce sens qu'il peut en résulter une diminution notable de trafic. Elle peut aussi influencer le prix du rachat tel qu'il est déterminé par le cahier des charges, suivant certaines clauses dont peut faire usage le pouvoir concédant, sous réserve des approbations nécessaires. Cette considération mérite un examen, quoiqu'à première vue les circonstances ne semblent nullement favorables à un rachat prochain, pour recourir ensuite à l'exploitation en régie ou à une remise en adjudication.

Aussi le but du projet de loi n'est-il pas de majorer uniformément les tarifs, mais bien de permettre au Gouvernement d'autoriser le relèvement, à titre temporaire, de certains tarifs, après une étude approfondie et les enquêtes nécessaires.

On peut même regretter que le projet de loi ne prévoie pas l'octroi au Gouvernement d'un second moyen de parer à une situation financière fâcheuse : le prolongement de la durée des concessions, prolongation qui permettrait d'amortir les sacrifices temporaires auxquels les sociétés devraient consentir.

Remarquons que, suivant la loi de 1875, l'accord entre le pouvoir concédant et le concessionnaire ne suffirait pas pour que les exploitants puissent relever les tarifs, même si l'accord à conclure était sanctionné par le Roi. L'article 3 de la loi sur les tramways dispose que les concessions ne peuvent être accordées que par voie d'adjudication publique et que cette adjudication portera, notamment, sur le *taux des péages*.

La solution légale serait donc, dans l'état de notre législation, la résiliation des contrats et la remise en adjudication de l'exploitation en régie. Cette procédure serait forcément très longue. Elle offrirait l'inconvénient grave d'obliger les pouvoirs concédants à poser des actes définitifs et qui pourraient être injustes à un moment où la situation économique permet difficilement de préjuger de l'avenir.

Des objections ont été faites au principe de l'initiative du Gouvernement en cette matière. Peut-on admettre que l'État se substitue au pouvoir concédant ? Les communes ne sont-elles pas le mieux en situation pour apprécier quelles sont les mesures à prendre ?

Si l'on s'en tient à la législation actuelle, les communes ne sont que rarement pouvoir concédant en cette matière. Ce pouvoir est déterminé par la nature de la voirie parcourue. Lorsque la ligne de tramways parcourt plusieurs territoires et se trouve sur la plus grande partie de son parcours en voirie communale, c'est la province et non pas l'une des communes intéressées qui est le pouvoir concédant. Les décisions en cette matière sont, d'ailleurs, soumises à l'approbation du Roi.

SOCIÉTÉS DE TRAMWAYS	Désignation des lignes	Pouvoir concedant
Tramways d'Anvers.	A. Réseau général. B. Extensions : } Porte du Schyn — Merxem (vieille barrière). } Berchem (église) — Vieux-Dien (maison communale). } Porte d'Herenthals — Dourne. C. Extensions : } Longue rue d'Argille — Gitschotel. } Dikke Mee — Wilryck (Bist.) D. Extension. Gare du Sud — Rue de la Pépinière.	Gouvernement. Gouvernement. Députation permanente. Commune.
Tramways de Charleroi.	A. Réseau général.	Gouvernement.
Tramways de Gand.	A. Réseau général. B. Extension : Chaussée de Bruxelles (Ledeberg) — Gare du Sud. C. Extensions : } Porte de Bruxelles (Gand) — Gentbrugge-sud (gare). } Porte d'Anvers — Mont-Saint-Amand (rue du Raccourcissement). } Porte de Bruges — Boulevard de Royghem. } Gentbrugge-sud (gare) — Melle (Ponceau sur le Molenbeek). } Place du Parc (Gand) — Cabaret « De Sterre », Gand.	Ville de Gand. Députation permanente.
Tramways Est-Ouest-Liège.	A. Réseau général.	Gouvernement.
Tramways de Liège.	A. Réseau général. B. Réseau communal : } Guillemins — Coronmeuse. } Guillemins — Vivegnies. } Place du Théâtre — Longdoz. } Maghin — Fétinne — Guillemins.	Gouvernement.
Tramways Liège-Seraing.	A. Réseau général. B. Extension : Seraing (Lize) — Seraing (Bois de la Vecquée).	Gouvernement. Commune de Seraing
Tramways Vervliétois.	A. Réseau général. B. Extensions : } Place Verte — Heusy. } Verviers (caserne) — Stembert (village). C. Extensions : } Place de l'Harmonie — Rue Mangombroux. } Abattoir — Caserne. } Place Saint-Remacle — Place Marie-Henriette. } Place Verte — Place du Congrès.	Gouvernement. Députation permanente. Ville de Verviers.

On peut discuter les principes de la loi de 1875, mais cette discussion serait importune à l'occasion d'une mesure urgente et dont les effets ne seront que temporaires.

Il a semblé à la Section centrale que des mesures aussi importantes au point de vue de la vie économique des agglomérations ne pouvaient être admises sans prendre au préalable l'avis des communes.

On peut prévoir que les conseils communaux ne seront guère favorables au relèvement des tarifs, tandis qu'il y aura des sollicitations en ce sens de la part du personnel des tramways, dont l'amélioration du sort est intimement liée à cette mesure. A l'égard du public, les mandataires communaux n'encourent aucun risque de blâme en donnant un avis défavorable, d'autant moins, que la responsabilité de la décision finale ne leur incombe pas. Néanmoins l'examen du tarif par les conseils communaux peut être utile pour indiquer certaines améliorations, éviter des anomalies ou suggérer des propositions nouvelles.

Cette raison justifie l'obligation de les consulter ; mais, d'autre part, on ne peut, dans une matière qui intéresse souvent plusieurs communes, subordonner la décision à leur accord. Sans doute, cette consultation peut se faire par application de l'article 75 de la loi communale, mais on pourrait craindre qu'elle ne soit une cause de retards. Il pourrait se produire qu'un conseil communal, pour des raisons diverses, ajourne successivement une décision qui devrait être prise immédiatement dans l'intérêt d'un ensemble de communes. Il faut qu'en l'occurrence le Gouvernement puisse agir après avoir fourni aux communes l'occasion d'émettre un avis.

La Section centrale, pour les motifs donnés ci-dessus, propose de rédiger l'article unique comme suit :

Texte proposé par la Section centrale.

ARTICLE UNIQUE.

« Le Gouvernement est autorisé,
» les provinces et les communes
» entendues, à majorer temporaire-
» ment les taux de péage autorisés
» par le cahier des charges régissant
» les concessions de tramways accor-
» dées par application des lois des
» 9 juillet 1875, 15 août 1897,
» 23 août 1899 et 28 mai 1901. »

Tekst door de Middenafdeeling
voorgesteld.

EENIG ARTIKEL.

« De Regeering mag, na de pro-
» vinciën en de gemeenten te hebben
» gehoord, tijdelijk de tollarieven
» verhoogen, torgestaan door de last-
» kohieren der tramvergunningen
» verleend krachtens de wetten van
» 9 Juli 1875, 15 Augustus 1897,
» 23 Augustus 1899 en 28 Mei
» 1901. »

La Section centrale a adopté le présent projet de loi par trois voix contre une et deux abstentions, la minorité ayant estimé qu'il y avait lieu de subordonner toute majoration des tarifs à l'accord des communes intéressées.

Le Rapporteur,

R. LEYNIERS.

Le Président,

L. BERTRAND.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 MEI 1919.

Wetsontwerp

waarbij de Regeering wordt gemachtigd de toltarieven
voor de tramvergunningen te verhoogen ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

In de Memorie van Toelichting van het aan de Kamers voorgelegd wetsontwerp worden de omstandigheden vermeld, welke, na de beproevingen door ons Land ondergaan, het normaal bedrijf der tramwegen grondig hebben gewijzigd.

Wordt deze toestand overdreven? Is het stopzetten van de onderneming te vreezen? Zijn er maatschappijen die weldra zullen kunnen verplicht zijn de verbreking harer overeenkomsten te vragen?

Slechts na een grondig onderzoek van de voorwaarden van het bedrijf, van de ontvangsten en uitgaven van elke onderneming, zou het mogelijk zijn te bepalen welk antwoord op deze vragen dient te worden gegeven. Daarenboven zou men moeten weten welke de inzichten zijn van de beheerders der betrokken maatschappijen. Het is echter zeker dat de huidige bedrijfsvoorwaarden verschillend zijn van al wat men bij het verleenen van de vergunningen kon voorzien: de uitgaven voor het personeel zijn, voor sommige maatschappijen, sedert 1913 verdubbeld en het personeel eischt aanzienlijke lotsverbeteringen; de prijzen der materialen zijn van 80 tot 300 t. h. verhoogd.

(1) Wetsontwerp, n^o 84.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer BERTRAND, bestond uit de heeren WAUWERMANS, FIEULLIEN, LEYNIERS, BEGEREM, BRAUN en LEMONNIER.

ONTVANGSTEN EN UITGAVEN DER JAREN 1913 EN 1918.

TRAMMAATSCHAPPIJEN.	BRUTO-ONTVANGSTEN		UITGAVEN buiten den interest van het kapitaal en de aflossingen.	
	1913	1918	1913	1918
Tramways van Antwerpen	8,047,125	9,763,833	5,356,589	5,915,007
» van Brussel	18,194,203	22,612,886	13,437,456	23,480,022
Chemins de fer Economiques	3,494,721	4,700,824	2,313,668	4,496,080
Tramways van Gent	(1) 1,717,048	3,174,639	(1) 1,344,306	2,186,931
» van Charleroi				
» van Luik	2,749,485	3,226,036	2,181,203	2,737,247
» van Luik-Seraing	1,273,464	2,329,214	1,021,292	2,034,483
» van Oost-West Luik	(2) 1,380,240	2) 1,993,483	(3) 1,083,040	3) 1,815,485
» van Verviers	884,402	699,356	501,243	558,745

(1) Deze cijfers geven de ontvangsten en uitgaven van 1914 aan, daar het jaar 1913 (tentoonstellingsjaar een abnormaal jaar was.

(2) Deze cijfers betreffen het boekjaar 1 April 1913 31 Maart 1914.

(3) Deze cijfers betreffen het boekjaar 1 April 1917-31 Maart 1918.

Algemeene aanmerking : Verscheidene diensten werden door de bezettende overheid gedurende den oorlog geschorst en de diensten werden op sommige lijnen beperkt, vooral te Antwerpen en te Verviers.

UITGAVEN VOOR HET PERSONEEL

(met inbegreep van alle vergoedingen).

Naam der Maatschappijen	1913	1918	Aanmerkingen
Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (Antwerpen).	2,332,741	2,308,175	Aantal bedienden in 1913 : 1,738 in 1918 : 1,150
Naamlooze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » (Brussel).	7,483,721	13,757,148	
Société Générale de Chemins de fer Économiques.	1,217,660	2,318,612	
Naamlooze Vennootschap : « Tramways Electriques de Gand » (Gent).	698,311 (*)	841,866	(*) Dit cijfer geeft de uitgave aan van 1914, het jaar 1913 was abnormaal (jaar der tentoonstelling).
Société des Tramways Electriques du Pays de Charleroi.	300,107	554,037	
Société des Tramways « Est-Ouest » de Liège (Luik).	383,816	871,116	
Société des Tramways Liégeois (Luik).	881,316	1,093,198	
Société des Railways Économiques de Liège-Seraing (Luik-Seraing).	343,539	698,166	
Société des Tramways Verviétois (Verviers).	260,000	212,500 (*)	(*) Deze som geeft de uitgave aan voor 8 1/2 maanden, daar het net gedurende 3 1/2 maanden door de Duitschers was opgeëischt en in bedrijf genomen.

Ook hebben al de vervoerondernemingen, behalve de tramwegen, zelfs die welke, zooals de Staatsspoorwegen, in eigen beheer in bedrijf genomen worden, of die welke bestaan door middel van kapitalen door de Openbare machten geleverd, zooals de Buurtspoorwegen, hunne tarieven verhoogd ten einde den toestand te verbeteren.

Wie twijfelt er aan, dat deze verhooging een bezwaar voor het publiek oplevert? Daarom was de Middenafdeeling het eens om te vragen dat de gunsttarieven ten bate van de arbeiders die zich naar hun werk begeven, niet verhoogd worden en dat het voordeel daarvan tot de bedienden worde uitgestrekt.

Anderzijds zou de verhooging nadeelige gevolgen kunnen hebben voor de ondernemers, in dezen zin dat daaruit een aanmerkelijke vermindering van het verkeer kan voortvloeien. Zij kan ook invloed oefenen op den prijs der naasting zooals deze door het lastkohier wordt bepaald, volgens sommige bedingen waarvan de vergunninggevende macht mag gebruik maken, onder voorbehoud van de noodige goedkeuringen. Deze beschouwing verdient in aanmerking genomen te worden, hoewel, op het eerste gezicht, de omstandigheden geenszins gunstig blijken voor eene aanstaande naasting, om daarna te moeten overgaan tot de onderneming in eigen beheer of tot eene nieuwe aanbesteding.

Ook beoogt het wetsontwerp niet de tarieven op gelijke wijze te verhoogden, maar wel de Regeering te machtigen om de verhooging van sommige tarieven, na eene grondige studie en het vereischte onderzoek, tijdelijk toe te staan.

Men kan zelfs betreuren dat het wetsontwerp niet voorziet dat aan de Regeering een tweede middel wordt gegeven om een bezwaarlijken financiëlen toestand te verhelpen : de verlenging van den duur der vergunningen, verlenging waardoor het mogelijk zijn zou, de tijdelijke uitgaven te delgen, welke de maatschappijen zich zouden moeten getroosten.

Merken wij aan dat, volgens de wet van 1875, de overeenkomst tusschen de vergunninggevende macht en den vergunninghouder niet zou volstaan om aan de ondernemers toe te laten de tarieven te verhoogden, al mocht de te sluiten overeenkomst door den Koning bekrachtigd worden. Artikel 3 der wet op de tramwegen bepaalt dat de vergunningen slechts bij wijze van openbare aanbesteding kunnen verleend worden en dat deze aanbesteding, namelijk, de toltarieven moet omvatten.

Zooals onze wetgeving thans luidt, zou de wettelijke oplossing dus bestaan in de verbreking der overeenkomsten en de heraanbesteding van de onderneming in eigen beheer. Dit zou noodzakelijk een geruimen tijd in beslag nemen. Het zou het erge bezwaar opleveren, de vergunninggevende machten te verplichten bindende handelingen te verrichten, welke onrechtvaardig zouden kunnen zijn wanneer men op grond van den economischen toestand moeilijk zeggen kan wat de toekomst zijn zal.

Bezwaren werden aangevoerd tegen het beginsel van het initiatief der Regeering op dat gebied. Kan men aannemen dat de Staat zich in de plaats stelt van de vergunninggevende macht? Zijn de gemeenten niet het best gesteld om te oordeelen welke maatregelen moeten genomen worden?

Indien men alleen de huidige wetgeving in aanmerking neemt, zijn de gemeenten slechts zelden vergunninggevende macht in deze. Deze macht wordt bepaald door den aard van de gebruikte wegen. Wanneer de tramlijn verscheidene gemeenten doorloopt en, voor het grootste gedeelte van den door haar afgelegden weg, de gemeentewegen ontleent, dan is de provincie en niet eene der belanghebbende gemeenten de vergunninggevende macht. Overigens, de beslissingen in deze zijn aan de goedkeuring van den Koning onderworpen.

Tram- maatschappijen	Aanduiding der lijnen.	Vergunning- gevende macht.
Tramways van Antwerpen.	A. Algemeen net. B. Uitbreiding : 1 Schijnpoort — Merxem (Oude barreel). 1 Berchem (Kerk) — Oude-God (Gemeentehuis). 1 Herenthalsche poort — Beurne. C. Uitbreiding : 1 Lange Leenstraat — Gitschotel. 1 Dikke Mee — Wilrijk (Bist). D. Uitbreiding : Zuidstatie — Warandestraat.	Regeering. Regeering. Bestendige Deputatie. Gemeente.
Tramways van Charleroi.	A. Algemeen net.	Regeering.
Tramways van Gent.	A. Algemeen net. B. Uitbreiding : Brusselsche steenweg (Ledeberg) — Zuidstatie. C. Uitbreiding : - Brusselsche poort (Gent) — Gentbrugge-Zuid (statie). - Antwerpsche poort — Sint - Amandsberg (Verkortingstraat). - Brugsche poort — Rooigemlaan. - Gentbrugge-Zuid (statie) — Melle (Molenbeek-brugje). - Parkplaats (Gent) — Herberg « De Sterre », Gent.	Stad Gent. Bestendige Deputatie.
Tramways Oost-West Luik.	A. Algemeen net.	Regeering.
Tramways van Luik.	A. Algemeen net. B. Gemeentenet : 1 Guillemins — Coronmeuse. 1 Guillemins — Vivegnis. 1 Place du Théâtre — Longdoz. 1 Maghin — Fétinne — Guillemins.	Regeering.
Tramways Luik-Seraing.	A. Algemeen net. B. Uitbreiding : Seraing (Lize) — Seraing (Bois de la Vecquée).	Regeering. Gemeente Seraing.
Tramways van Verviers.	A. Algemeen net. B. Uitbreiding : 1 Place Verte — Heusy. 1 Verviers (kazerne) — Stembert (dorp). C. Uitbreiding : 1 Place de l'Harmonie — Rue Mangonbroux. 1 Slachthuis — Kazerne. 1 Place Saint-Remacle — Place Marie-Henriette. 1 Place Verte — Place du Congrès.	Regeering. Bestendige Deputatie. Stad Verviers.

Men kan de grondbeginselen der wet van 1875 bespreken, doch deze bespreking zou te onpas komen naar aanleiding van een spoedeischenden maatregel die slechts tijdelijk van kracht zal zijn.

De Middenafdeeling was van meening dat maatregelen die zoo gewichtig zijn ten aanzien van het economisch leven der gemeenten niet konden getroffen worden zonder het advies der gemeenten vooraf in te winnen.

Men kan voorzien dat de gemeenteraden niet veel zullen voelen voor de tariefverhoogen, terwijl het personeel der tramways, wiens lotsverbetering innig met dien maatregel verbonden is, in dien zin zal aandringen. Ten aanzien van het publiek loopen de gemeenteoverheden geen gevaar afgekeurd te worden, wanneer zij een ongunstig advies uitbrengen, te minder nog daar de verantwoordelijkheid der eindbeslissing van hen niet afhangt. Het onderzoek van het tarief door de gemeenteraden kan niettemin nuttig zijn om zekere verbeteringen aan te wijzen, onregelmatigheden te vermijden of nieuwe voorstellen in overweging te geven.

Deze reden billijkt de verplichting hen te raadplegen; anderzijds mag men echter, in eene zaak die vaak verscheidene gemeenten aanbelangt, de beslissing niet doen afhangen van hunne instemming. Ongetwijfeld kan deze raadpleging geschieden bij toepassing van artikel 75 der gemeentewet; men kan echter vreezen dat het tot vertraging aanleiding geven zal. Het zou kunnen voorkomen dat een gemeenteraad, om allerlei redenen, achtereenvolgens eene beslissing verdaagt, die, in 't belang van een groep gemeenten, onmiddellijk zou moeten getroffen worden. In deze moet de Regeering handelend kunnen optreden na aan de gemeenten de gelegenheid te hebben geschonken hun advies uit te brengen.

Om voormelde redenen stelt de Middenafdeeling voor, het eenig artikel te doen luiden als volgt.

Texte proposée par la Section centrale.

ARTICLE UNIQUE.

« Le Gouvernement est autorisé,
 » les provinces et les communes
 » entendues, à majorer temporaire-
 » ment les taux de péage autorisés
 » par le cahier des charges régissant
 » les concessions de tramways accor-
 » dées par application des lois des
 » 9 juillet 1875, 15 août 1897,
 » 23 août 1899 et 28 mai 1901. »

Tekst door de Middenafdeeling
 voorgesteld.

EENIG ARTIKEL.

« De Regeering mag, na de pro-
 » vinciën en de gemeenten te hebben
 » gehoord, tijdelijk de tollarieven
 » verhoogen, toegestaan door de last-
 » kohieren der tramvergunningen
 » verleend krachtens de wetten van
 » 9 Juli 1875, 15 Augustus 1897,
 » 23 Augustus 1899 en 28 Mei
 » 1901. »

De Middenafdeeling heeft het wetsvoorstel aangenomen met drie stemmen tegen één en twee onthoudingen; de minderheid was van meening dat elke tariefverhooging afhankelijk dient te zijn van de instemming der belanghebbende gemeenten.

De Verslaggever,
 J. LEYNIERS.

De Voorzitter,
 L. BERTRAND.