

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1952-1953.

SÉANCE DU 27 MAI 1953.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi portant organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1952-1953.

VERGADERING VAN 27 MEI 1953.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie.

Présents : MM. DELPORT, président; ALLEWAERT, BRIOT, DE BLOCK, DE HAECK, DE LA BARRE D'ERQUELINNES (comte), DE LA VALLÉE POUSSIN, DEMARNEFFE, DEVRIENDT, NEELS, PONTUS, SPREUTEL, VAN DEN STORME, VAN ROOSBROECK, VERSIEREN, WALLAYS et USELDING, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi fut déposé à la Chambre des Représentants le 8 mars 1951. Il a fait l'objet, devant cette Chambre, de nombreuses discussions et amendements tant en Commission qu'en séance publique. Pas moins de dix séances y furent consacrées par la Commission et les substantiels rapports de M. Loos datés du 15 juillet 1952 et du 12 février 1953, témoignent de la conscience que les Commissaires apportèrent à l'examen de ce projet. Il fut voté en séance du 12 mars 1953 par 116 oui contre 75 non et 1 abstention.

Votre Commission a consacré trois séances à l'étude du projet de loi, les 30 avril, 6 mai et 13 mai. M. le Ministre assisté de fonctionnaires compétents a donné d'amples explications.

Sans reprendre les points déjà traités par les remarquables rapports de M. Loos, n° 616 (1951-1952) et 189 (1952-1953) nous nous bornerons à

*R. A 4619.**Voir :***Documents de la Chambre des Représentants :**

349 (Session de 1950-1951) : Projet de loi;
568 et 621 (Session de 1950-1951) : Amendements;
190 et 211 (Session de 1951-1952) : Amendements;
616 (Session de 1951-1952) : Rapport;
658 (Session de 1951-1952) : Amendement;
72, 77, 85 et 104 (Session de 1952-1953) : Amendements;
189 (Session de 1952-1953) : Rapport complémentaire;
217 et 249 (Session de 1952-1953) : Amendements.

Annales de la Chambre des Représentants :

17 décembre 1952; 10, 11 et 12 mars 1953.

Document du Sénat :

210 (Session de 1952-1953) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Dit wetsontwerp werd bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers ingediend op 8 Maart 1951. Het heeft daar aanleiding gegeven tot lange besprekingen en vele amendementen, zowel in de Commissie als in de openbare vergadering. Niet minder dan tien vergaderingen werden er door de Commissie aan gewijd en de lijvige verslagen van de heer Loos, dd. 15 Juli 1952 en 12 Februari 1953, getuigen van de ernst waarmee dit ontwerp is behandeld. Het werd tenslotte ter vergadering van 12 Maart 1953 met 116 tegen 75 stemmen bij één onthouding goedgekeurd.

Uw Commissie heeft drie vergaderingen besteed aan de studie van het wetsontwerp, nl. op 30 April, 6 Mei en 13 Mei. De heer Minister, bijgestaan door de bevoegde ambtenaren, heeft uitvoerige ophelderingen verschaft.

Wij zullen de punten, die in de merkwaardige verslagen van de heer Loos, n° 616 (1951-1952) en 189 (1952-1953), behandeld zijn, niet opnieuw

*R. A 4619.**Zie :***Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :**

349 (Zitting 1950-1951) : Wetsontwerp;
568 en 621 (Zitting 1950-1951) : Amendementen;
190 en 211 (Zitting 1951-1952) : Amendementen;
616 (Zitting 1951-1952) : Verslag;
658 (Zitting 1951-1952) : Amendement;
72, 77, 85 en 104 (Zitting 1952-1953) : Amendementen;
189 (Zitting 1952-1953) : Aanvullend verslag;
217 en 249 (Zitting 1952-1953) : Amendementen.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

17 December 1952; 10, 11 en 12 Maart 1953.

Gedr. Stuk van de Senaat :

210 (Zitting 1952-1953) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

rendre compte des échanges de vues qui ont eu lieu au sein de votre Commission.

Est-il besoin de rappeler que le problème des transports en commun de l'agglomération bruxelloise attend une solution depuis fin 1945 — date à laquelle la concession accordée à la S.A. Les Tramways Bruxellois prenait fin — et que depuis un Comité provisoire de gestion a la responsabilité de l'exploitation — en attendant le vote de la nouvelle loi. Personne n'a jamais nié que l'évolution rapide des moyens de transports et les nécessités sans cesse accrues du trafic aidant, l'on se soit trouvé devant un problème très compliqué. Il importait sans doute d'aller vite mais surtout de trouver une formule définitive qui garantisse l'avenir et qui réponde au double critère ci-après : 1^o de fournir aux usagers des moyens de déplacement rapides, confortables et économiques et 2^o assurer au personnel des conditions de travail qui tiennent compte de l'évolution actuelle en matière sociale.

Après des études minutieuses le Gouvernement s'est rallié à la formule de l'économie mixte écartant les deux autres solutions possibles à savoir : 1^o le renouvellement de l'ancienne concession aux T.B. ou 2^o l'instauration d'une régie pure.

Il ne nous appartient pas d'analyser la gestion de cette société privée, encore moins de la critiquer, mais il ne se trouvera personne pour proposer la prorogation de l'ancienne concession. C'est là une hypothèse à considérer comme exclue.

Quant au système de régie pure, sans être condamnable dans son principe, il apparaissait dans le cas présent comme n'étant pas à même d'atteindre entièrement au but visé.

Par contre, le statut d'économie mixte s'impose à cause de ses nombreux avantages. La première raison, non la moindre, réside dans le fait que l'Etat évite de devoir payer les 700 millions représentant la valeur des biens qui sont restés la propriété de l'ancien concessionnaire. Rappelons que ce chiffre a été fixé par le Ministre Van Acker qui a fait rabattre le premier chiffre qui était de 900 millions.

Une autre raison est le souci du Gouvernement d'assurer en toutes circonstances la sauvegarde de l'intérêt général et le maintien des droits acquis par le personnel. Pour ce faire, le droit de contrôle de l'autorité supérieure a été organisé de la manière la plus efficace. En effet, un Commissaire du Gouvernement assistera aux réunions du Conseil d'Administration, à celles du Comité de Gestion et aux Assemblées générales avec voix consultative et droit de suspendre, dans le cadre des statuts et cahiers des charges, l'exécution de décisions qu'il estimerait contraires à l'intérêt général. L'ultime sanction sera l'intervention éventuelle du Ministre, dépositaire du droit de veto. Encore ce droit de veto n'est pas absolu; s'il y avait excès ou détournement de pouvoir un recours peut toujours être introduit devant le Conseil d'Etat.

aansnijden, en slechts een overzicht geven van de gedachtenwisselingen die in uw Commissie hebben plaats gehad.

Behoeven wij er aan te herinneren, dat het vraagstuk van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie op een oplossing wacht sedert het einde van 1945, toen de aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » verleende concessie kwam te vervallen en dat sedertdien het Voorlopig Beheerscomité verantwoordelijk is voor de exploitatie, in afwachting dat de nieuwe wet goedgekeurd wordt. Nooit werd ontkend, dat tengevolge van de snelle evolutie van de vervoermiddelen en de steeds groter wordende eisen van het verkeer, een zeer ingewikkeld probleem is ontstaan. Er diende weliswaar snel gehandeld te worden, maar het kwam er toch vooral op aan een definitieve formule te vinden, die ook in de toekomst kan gelden en aan de volgende twee criteria beantwoordt : 1^o snelle, gerieflijke en zuinige vervoermiddelen bezorgen en 2^o arbeidsvoorwaarden scheppen die rekening houden met de huidige evolutie op sociaal gebied.

Na een zeer nauwgezet onderzoek heeft de Regering zich uitgesproken voor het stelsel van gemengd beheer, en de twee andere mogelijke oplossingen verworpen nl. 1^o verlenging van de oude concessie aan de T.B. of 2^o instelling van een zuivere regie.

Het is niet onze taak het beheer van die private maatschappij te ontleden, noch minder er critiek op uit te oefenen, maar toch zal er wel niemand gevonden worden om de verlenging van de oude concessie voor te stellen. Die hypothese kan als uitgesloten worden beschouwd.

Wat het stelsel van de zuivere regie betreft, ofschoon het, in beginsel, niet uit den boze is, bleek toch dat het, in dit geval, niet geschikt was om ten volle de gewenste resultaten op te leveren.

Het stelsel van gemengd beheer daarentegen biedt talrijke voordelen. Het eerste, en niet minste voordeel, bestaat hierin, dat de Staat aan de verplichting ontkomt 700 miljoen te betalen, d.i. de waarde van de goederen welke eigendom zijn gebleven van de vroegere concessiehouder. Dit cijfer werd destijds vastgesteld door Minister Van Acker, die het aanvankelijke cijfer van 900 miljoen heeft doen verlagen.

Een andere reden is deze dat de Regering onder alle omstandigheden het algemeen belang wil vrijwaren, en de door het personeel verworven rechten handhaven. Met dat doel werd het contrólerecht van de overheid op de meest doelmatige wijze georganiseerd. Een Regeringscommissaris zal namelijk de vergaderingen van de Raad van Beheer en van het Beheerscomité, alsmede de algemene vergaderingen met raadgevende stem bijwonen en het recht hebben, in het kader van de statuten en van het bestek, de uitvoering te schorsen van beslissingen die hij strijdig met het algemeen belang zou achten. Als opperste sanctie geldt het eventuele ingrijpen van de Minister, die vetorecht bezit. Nochtans is dit vetorecht niet absoluut; in geval van machtsoverschrijding of -afwending staat er steeds beroep open bij de Raad van State.

On peut dire que tel qu'elle est conçue la nouvelle société donne un maximum de garantie. Comme le secteur privé et le secteur public apportent chacun 700 millions, il y a le même nombre de parts sociales dans chaque secteur et conséquemment un nombre égal de voix à l'Assemblée générale.

Initialement l'apport du secteur public n'était estimé qu'à 560 millions. A force de négociations, M. le Ministre Segers est parvenu à faire admettre que cet apport s'évalue à 700 millions. En organisant les rapports réciproques des divers co-associés, le Gouvernement a cherché à créer les conditions requises pour une collaboration loyale et efficace : ainsi la nouvelle société ne sera privée d'aucun des concours auxquels elle peut légitimement faire appel. Ce souci du bien commun et d'une gestion rationnelle ressort clairement de la composition du Conseil d'Administration et du Conseil de gestion.

Dans la première prédominent les pouvoirs publics et le personnel : 24 membres : le président et 11 membres représentent les pouvoirs publics ; 9 membres représentent le secteur privé ; 3 membres représentent le personnel.

Dans le second : caractère industriel plus marqué : le président et 3 membres représentant le secteur privé ; 3 membres représentant les pouvoirs publics ; 1 membre représentant le personnel.

En outre, le Comité de gestion est subordonné au Conseil d'Administration.

Il y a lieu d'épingler qu'en ce qui concerne le personnel :

1^o les droits acquis lui sont garantis ;

2^o il émerge pour une part non négligeable dans les bénéfices (1/5 du solde restant après le paiement d'un dividende de 4,5 p. c. aux parts sociales du secteur privé, série B) ;

3^o il sera créé un conseil d'entreprise. Le personnel a ainsi le moyen légal de s'occuper activement de la gestion des œuvres sociales et notamment de la répartition de sa part dans les bénéfices.

On pourrait peut-être objecter que la part de bénéfice est aléatoire. Le récent rapport présenté par le Comité provisoire de gestion pour l'année 1952 laisse apparaître une perte de quelque 12 millions. Est-ce que dans les années à venir les résultats d'exploitation pourront être en boni ?

A ce propos il convient de se rappeler que l'année 1952 a été caractérisée par une disparité entre le coefficient des salaires et celui des tarifs plus accentuée qu'au cours des années précédentes. Si en vertu d'une nouvelle convention nationale de salaires, de nouveaux avantages en cette matière ont été accordés fin 1952, en revanche l'adaptation tarifaire intervenue le 26 janvier 1953 a rapproché les prix perçus pour le transport des voyageurs de ceux prévus par la formule des tarifs qui régi-

Men mag zeggen, dat de nieuwe maatschappij, zoals ze thans is opgevat, een maximum aan waarborgen biedt. Daar de private sector en de openbare sector elk 700 miljoen inbrengen, zal elke sector over eenzelfde aantal maatschappelijke aandelen en dus ook over eenzelfde aantal stemmen op de algemene vergadering beschikken.

Aanvankelijk was de inbreng van de openbare sector slechts op 560 miljoen geraamd, maar de heer Minister Segers heeft na lange onderhandelingen verkregen dat hij op 700 miljoen zou worden begroot. Bij de inrichting van de wederzijdse betrekkingen tussen de onderscheidene deelgenoten, is de Regering er op bedacht geweest de vereiste voorwaarden te scheppen voor een eerlijke en doeltreffende samenwerking : aldus zal de nieuwe maatschappij geen enkele medewerking moeten missen waarop zij een rechtmatig beroep kan doen. De bezorgdheid voor het algemeen welzijn en een rationeel beheer blijkt duidelijk uit de samenstelling van de Raad van Beheer en het Beheerscomité.

In de eerste overheersen de openbare besturen en het personeel : 24 leden : de voorzitter en 11 leden vertegenwoordigen de openbare besturen ; 9 leden vertegenwoordigen de private sector en 3 leden het personeel.

Het tweede heeft een meer uitgesproken industrieel karakter : de voorzitter en 3 leden vertegenwoordigen de private sector ; 3 leden vertegenwoordigen de openbare besturen en één lid het personeel.

Bovendien is het Beheerscomité ondergeschikt aan de Raad van Beheer.

Wat het personeel betreft valt op te merken :

1^o dat de verkregen rechten gewaarborgd worden ;

2^o dat het een niet onbelangrijk aandeel in de winst krijgt (één vijfde van het saldo na uitkering van het dividend groot 4,5 t. h. aan de aandeelhouders van de private sector, reeks B) ;

3^o dat een ondernemingsraad wordt ingesteld. Aldus beschikt het personeel over een wettelijk middel om zich actief met het beheer van de sociale instellingen en inzonderheid met de verdeling van zijn aandeel in de winst bezig te houden.

Wellicht kan hiertegen worden ingebracht dat het winstaandeel wisselvallig is. Het recente verslag van het Voorlopig Beheerscomité over het jaar 1952 wijst een verlies aan van ongeveer 12 miljoen. Zal de exploitatie in de komende jaren winstgevend zijn ?

Ten deze zij opgemerkt dat het jaar 1952 gekenmerkt was door een grotere kloof tussen de coëfficiënt van de lonen en die der tarieven dan de vorige jaren. Terwijl een nieuwe nationale loonovereenkomst einde 1952 nieuwe voordelen toekende, heeft de tariefaanpassing van 26 Januari 1953 de prijs van het reizigersverkeer toch dichterbij de tarief-formule van de nieuwe concessie gebracht. De toepassing van die formule, die omstandig behandeld is in het verslag van de heer Loos, en de inspanning

ra la nouvelle concession. L'application de cette formule — on en trouvera une large analyse dans le rapport de M. Loos — jointe aux efforts qu'implique la gestion industrielle du futur organisme, devront conduire, dans un délai relativement court, à la réalisation du sain équilibre financier de l'exploitation. Tel est bien le premier soin : libérer la Société nouvelle de l'intervention de l'Etat et lui permettre de prospérer. A cette fin, il fallait avant tout assurer sa vie, en réservant sur les recettes estimées à 900 millions :

1° pour le fonds de renouvellement et d'amortissement du matériel et des installations 7,5 p. c. soit 70 millions environ;

2° pour le secteur privé 1 p. c., soit 9 millions, pour permettre à la S.A. des Tramways Bruxellois de couvrir ses frais généraux et les dépenses dérivant du concours de ses services techniques mis à la disposition du Comité de Gestion;

3° pour les pouvoirs publics associés : 1 p. c., soit 9 millions, ce qui représente un montant supérieur à celui actuellement versé aux communes par les T.U.B.;

4° pour fonds d'assurance (art. 43 des statuts) environ 1,5 p. c. destinés à couvrir en ordre principal les risques d'accidents aux tiers (voyageurs ou usagers de la voie publique) et également plus ou moins 1,5 p. c. des salaires pour l'assurance-loi accidents de son personnel, et encore les assurances contre l'incendie, le vol de valeurs transportées, etc.;

5° pour les charges financières dues aux emprunts; celles-ci dépendent éventuellement de l'ampleur des programmes à financer et des conditions auxquelles les emprunts pourront être souscrits. Sans doute, il y a là une charge pour le compte d'exploitation mais celle-ci trouvera à la longue une contrepartie dans l'amélioration des recettes et des conditions d'exploitation, si, comme ce devra être le cas, les immobilisations nouvelles ont été décidées à bon escient. Il est bien entendu que la charge des emprunts pour le renouvellement d'installations existantes est supportée par le fonds de renouvellement et d'amortissement dont il est question à l'art. 41, B, b.

Normalement il doit y avoir bénéfice. Comment se partager celui-ci ? D'abord, un prélèvement pour assurer aux parts sociales de la série B (secteur privé) un dividende de 4,5 p. c. de la valeur nominale, impôts déduits avec coefficient d'adaptation tel que défini à l'article 45 des statuts; cependant la taxe mobilière de 30 p. c. est acquittée par la Société à l'Etat, ainsi donc à côté des 31 1/2 millions payés au secteur privé, l'Etat Belge encaisse environ 13 millions. Une fois ce prélèvement de 45 millions opéré, le solde est réparti comme suit : trois cinquièmes au fonds de prévision et d'utilité publique qui a pour mission de les affecter à des fins utiles aux usagers par exemple : travaux de voirie améliorant tant la circulation générale que celle des transports en commun allégeant ainsi le budget des pouvoirs publics; un cinquième à l'ensemble du personnel; un cinquième aux parts sociales de série B (taxe mobilière de 30 p. c.

die het aanstaande organisme op grond van haar industrieel beheer zal moeten doen, zullen binnen vrij korte tijd zeker de onderneming financieel gezond maken. Dat is wel de eerste zorg geweest : de nieuwe maatschappij bevrijden van de Staatsbemoeïing en haar de mogelijkheid geven om goede zaken te doen. Daarvoor moest zij eerst kunnen leven, door de volgende toekenningen ten laste van de op 900 miljoen geraamde ontvangsten :

1° aan het fonds voor de vernieuwing en de afschrijving van het materieel en de installaties, 7,5 t. h. of ongeveer 70 miljoen;

2° aan de private sector 1 t. h. of 9 miljoen opdat de N. V. « Les Tramways Bruxellois » haar algemene onkosten en de uitgaven, ingevolge de medewerking van haar ter beschikking van het Beheerscomité gestelde diensten, zou kunnen dekken;

3° aan de deelhebbende openbare besturen : 1 t. h. of 9 miljoen d. i. meer dan wat aan de gemeenten wordt afgedragen door de T.U.B.;

4° aan het verzekeringsfonds (artikel 43 van de statuten) ongeveer 1,5 t. h., hoofdzakelijk tot dekking van de ongevallenrisico's tegenover derden (reizigers of gebruikers van de openbare weg), waarbij circa 1,5 t. h. van de lonen dient gevoegd voor de ongevallen overkomen aan het personeel, alsmede de verzekering tegen brand, diefstal van vervoerde waarden, enz.;

5° ter bestrijding van de financiële lasten der leningen; deze hangen hoofdzakelijk af van de omvang der te financieren programma's en van de voorwaarden waaronder de leningen kunnen opgenomen worden. Dit betekent ongetwijfeld een last voor de bedrijfsrekening maar deze zal op lange termijn baat vinden bij de verbetering van de ontvangsten en de exploitatievoorwaarden, indien, zoals verwacht wordt, de nieuwe beleggingen oordeelkundig geschieden. Het is wel verstaan dat de leninglast voor de vernieuwing van de bestaande installaties bestreden wordt uit het fonds voor vernieuwing en afschrijving waarvan sprake in artikel 41, B, b.

Normaal moet er winst zijn. Hoe zal die verdeeld worden ? Eerst, een afnemingsomslag aan de maatschappelijke aandelen reeks B (private sector) een dividend groot 4,5 t. h. van de nominale waarde uit te keren na aftrek van de belastingen en onder toepassing van een aanpassingscoëfficiënt als bepaald in artikel 45 van de statuten; ook de mobilienbelasting van 30 t. h. wordt door de Maatschappij aan de Staat afgedragen, zodat deze naast de aan de private sector uitbetaalde 31,5 miljoen ongeveer 13 miljoen ontvangt. Na die afnemingsomslag ten bedrage van 45 miljoen, wordt het saldo verdeeld als volgt : drie vijfde aan het fonds voor voorziening en openbaar nut, dat tot taak heeft dat bedrag aan te wenden ten bate van de gebruikers als b.v. voor wegwerken tot verbetering zowel van het algemeen verkeer als van het gemeenschappelijk vervoer waardoor de last op de begroting der openbare besturen wordt verlicht; één vijfde aan het

à déduire). Pour apprécier le premier dividende de 4,5 p. c., on ne peut oublier qu'au lieu de recevoir immédiatement 700 millions (somme qui pourrait facilement être investie dans l'industrie et produire une rémunération probablement plus intéressante), le secteur privé est appelé à se lier en activité et en capital indéfiniment, sans qu'il puisse se dégager, puisqu'il reçoit des parts incessibles. Pour cet apport, le premier dividende de 4,5 p. c. s'avère très raisonnable. Tout aussi raisonnable est la clause qui fait varier cette rémunération — dans une certaine proportion — avec les fluctuations de l'index des prix et ce aussi bien en cas de baisse que de hausse. Ce coefficient d'adaptation ne constitue nullement une clause or, mais une contrepartie très modérée pour un apport de biens pour une durée d'au moins trente ans. Il n'y a aucun point de comparaison avec la situation des créanciers obligataires de l'Etat. On pourrait se demander comment seront financés les investissements nouveaux. Les dépenses de cette nature seront couvertes par la voie d'emprunts obligataires (pour lesquels la garantie de l'Etat peut être accordée le cas échéant.)

Lors de la liquidation de la Société, les biens appartenant à celle-ci au titre d'immobilisations nouvelles seront attribués gratuitement à l'Etat qui sera subrogé à la Société pour le service des intérêts et l'amortissement de la dette obligataire.

Quant au renouvellement, nous l'avons dit, il est assuré par le prélèvement de 7,5 p. c. sur les recettes. Toutes les dispositions ont été prises pour que la Société soit incitée à utiliser effectivement les montants mis à sa disposition à cet effet, puisque la quotité qui resterait disponible au fonds de renouvellement lors du retrait des concessions et autorisations reviendrait gratuitement à l'Etat (art. 47 des statuts). Tel est en résumé l'exposé très fouillé que le Ministre présente à la Commission. Celui-ci fut complété par une étude approfondie de M. le Directeur général Vrebos sur le problème des transports en commun urbains; l'essentiel de cette étude figure à l'annexe III du rapport de M. Loos. Il fait notamment la comparaison de Bruxelles et deux principales villes d'Europe et analyse l'efficacité, le rendement et la rentabilité des différents modes de transports, il amorce en outre l'aspect futur des transports en commun.

Quelques commissaires, tout en reconnaissant loyalement qu'on peut en toute certitude envisager un avenir meilleur, désirent cependant quelques éclaircissements sur les points particuliers ci-après :

1. *Un confort suffisant pourra-t-il être garanti?*

RÉPONSE : Celui-ci est le résultat normal des efforts de renouvellement et de modernisation que la nouvelle société sera en mesure de déployer à la faveur des dispositions très précises et adéquates

gezamenlijke personeel en één vijfde aan de maatschappelijke aandelen reeks B (30 t. h. mobiliënbelasting af te trekken). Om het eerste dividend van 4,5 t. h. te beoordelen mag niet worden uit het oog verloren dat de private sector, in plaats van onmiddellijk 700 miljoen te ontvangen (welke som gemakkelijk in de nijverheid kan worden belegd tegen interessanter vergoeding), voor onbepaalde tijd arbeid en kapitaal moet verstrekken zonder zich te kunnen terugtrekken, vermits hij onafstaandbare aandelen ontvangt. Aldus gezien is het eerste dividend groot 4,5 t. h. zeer redelijk te noemen. Even redelijk is het beding waarbij die vergoeding in zekere mate schommelt met de index der prijzen en zulks zowel bij daling als bij stijging. Die aanpassingscoëfficiënt is geen goud-beding, maar een zeer gematigde tegenprestatie voor een inbreng van goederen gedurende ten minste dertig jaar. Er is voorts geen punt van overeenkomst met de toestand van de obligatieschuldnaars van de Staat. Men kan zich afvragen hoe de nieuwe beleggingen gefinancierd zullen worden. Die uitgaven zullen worden gedekt door obligatieleningen (waarvoor desnoods Staatswaarborg kan worden gegeven).

Bij de vereffening van de Maatschappij zullen haar als nieuwe belegging verkregen goederen kosteloos vervallen aan de Staat, die aldus in haar plaats treedt voor de dienst van de intresten en de delging van de obligatieschuld.

Zoals gezegd is, wordt de vernieuwing verzekerd door een afneming van 7,5 t. h. op de inkomsten. Alle voorzieningen zijn getroffen opdat de Maatschappij de daartoe te harer beschikking gestelde bedragen werkelijk zou trachten te gebruiken, aangezien het bedrag dat op het vernieuwingsfonds beschikbaar zou blijven bij het intrekken van de concessies en vergunningen kosteloos aan de Staat zal toekomen (art. 47 der statuten). Dit is in 't kort de zeer omstandige toelichting die de heer Minister aan de Commissie heeft verstrekt. Deze is aangevuld met een grondige studie van de heer Directeur-generaal Vrebos over het vraagstuk van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer; die studie is in hoofd-zake opgenomen in bijlage III van het verslag van de heer Loos. Hij maakt o. m. een vergelijking tussen Brussel en twee grote steden van Europa, ontleeft de doeltreffendheid, het rendement en de rentabiliteit van de verschillende vervoermiddelen en snijdt daarenboven het toekomstig aspect van het gemeenschappelijk vervoer aan.

Enkele commissieleden wensen, hoewel zij loyaal erkennen dat men naar alle zekerheid een betere toekomst tegemoet gaat, toch enige ophelderingen omtrent de navolgende vraagpunten :

1. *Kan er een bevredigend comfort worden gewaarborgd?*

ANTWOORD : Comfort is de normale resultante van de inspanningen tot vernieuwing en modernisering die de nieuwe maatschappij zal kunnen doen dank zij de zeer nauwkeurige en passende

reprises tant aux statuts qu'au cahier des charges. L'apport d'environ 70 millions par an donne des possibilités et, nous l'avons vu, la Société a tout intérêt à utiliser ce fonds entièrement.

2. *Comment arriver à des tarifs aussi avantageux que possible, de façon à ne pas grever anormalement les budgets des usagers ?*

RÉPONSE : La formule tarifaire prévoit une garantie suffisante tout en donnant la possibilité d'une sincère gestion industrielle, renonçant aux subventions de l'Etat. Il ne faut pas que l'ensemble des contribuables intervienne dans des dépenses qui normalement sont à supporter par les seuls usagers des transports urbains. La politique de subvention a forcément des effets néfastes :

pour la collectivité : en ce sens que celle-ci serait appelée à supporter des charges dérivant d'une exploitation localisée dans une agglomération déterminée ;

pour la société elle-même : les subventions émoussant et tuant à la longue l'esprit d'initiative et le sens des responsabilités.

3. *Peut-on, à l'avenir, garantir une rapidité accrue génératrice de parcours plus nombreux, d'une utilisation intensive du matériel et par conséquent facteur de baisse de tarifs ?*

RÉPONSE : Les techniciens répondront que l'accroissement de la vitesse au delà d'une certaine limite rationnelle coûte généralement assez cher. Cela impliquerait l'acquisition de matériel plus perfectionné, donc plus coûteux ; l'usure serait généralement plus forte. Cela amènerait également des voies nouvelles propres aux transports urbains, soit souterraines, soit aériennes, dont le coût serait franchement prohibitif. Peut-être pourrait-on dans certains cas envisager des souterrains de 3 à 5 kilomètres seulement.

Il y a lieu de noter que la vitesse des tramways de Bruxelles n'est nullement dérisoire. Elle est parmi les plus élevées des grands centres belges ou étrangers. La vitesse moyenne actuelle, de 16 kilomètres à l'heure, est déjà une performance si l'on considère :

- 1° la multiplicité des arrêts aux feux rouges de signalisation ;
- 2° l'encombrement dû au parage de voitures privées dans nombre d'artères trop étroites ;
- 3° l'échelonnement des arrêts fixes et facultatifs.

A première vue, il semblerait que la substitution de trams par des autobus pourrait donner une vitesse plus grande : il n'en est pratiquement rien, car dans les rues étroites, l'autobus est freiné

bepalingen vervat in het statuut en in het bestek. Met een inbreng van ongeveer 70 miljoen per jaar kan er al iets worden gedaan en, zoals wij reeds zagen, heeft de Maatschappij er alle belang bij dat bedrag volledig te gebruiken.

2. *Hoe de tarieven zo vast te stellen, dat zij de begroting der gebruikers niet abnormaal belasten ?*

ANTWOORD : De tariefformule biedt een voldoende waarborg en schept tevens de mogelijkheid tot een gezond industrieel beheer, waarbij van de Staats-toelagen afgezien wordt. Het mag niet zijn, dat alle belastingplichtigen bijdragen in de kosten die normaal alleen door de gebruikers van de stads-verkeersmiddelen gedragen dienen te worden. De toelagepolitiek heeft noodzakelijkerwijze nadelige gevolgen :

voor de gemeenschap : in die zin dat deze verplicht is bij te dragen in de lasten van een bedrijf dat beperkt is tot een bepaalde agglomeratie ;

voor de maatschappij zelf : doordat de toelagen op de duur de ondernemingsgeest en de verantwoordelijkheidszin afstompen en doden.

3. *Kan voor de toekomst een verhoogde snelheid worden gewaarborgd met de mogelijkheid meer personen te vervoeren, het materieel intensiever te gebruiken en bijgevolg de tarieven te verlagen ?*

ANTWOORD : De technici antwoorden daarop, dat de verhoging van de snelheid boven een bepaalde rationele grens, over het algemeen vrij duur kost. Dit veronderstelt de aankoop van geperfectionneerd en dus duurder materieel, waarbij de sleet doorgaans groter is. Daarvoor zouden ook nieuwe wegen voor de stadsverkeersmiddelen vereist zijn, hetzij onder-, hetzij bovengronds, waarvan de kostprijs werkelijk te hoog zou liggen. Misschien kan in sommige gevallen wel in overweging worden genomen om tunnels van slechts 3 tot 5 kilometer lengte aan te leggen.

Er zij opgemerkt, dat de snelheid van de trams te Brussel geenszins te wensen overlaat. Integendeel, zij is mede van de hoogste die in de grote Belgische of buitenlandse centra bereikt worden. De gemiddelde snelheid, 16 kilometer per uur, is reeds een prestatie, indien men rekening houdt met :

- 1° het voortdurend oponthoud voor de rode lichten ;
- 2° de opstopping ingevolge het parkeren van private wagens in tal van smalle straten ;
- 3° de menigvuldigheid van vaste halten en halten op verzoek.

Op het eerste gezicht schijnt de vervanging van de trams door autobussen een grotere snelheid mogelijk te maken ; practisch is dit echter niet zo, want in nauwe straten wordt de autobus voort-

constamment et sur les boulevards circulaires il contribue à augmenter l'encombrement. La question de vitesse est avant tout œuvre de spécialistes et il est certain que, si on leur donne des moyens financiers suffisants, ils trouveront des solutions de progrès tant en vitesse qu'en confort. Le problème : tramways ou trolleybus ou autobus, sera résolu graduellement, compte tenu des possibilités, des besoins et des circonstances particulières.

4. *Pourra-t-on obtenir une coordination suffisante entre les différentes communes intéressées ?*

RÉPONSE : Il ne peut-être question de toucher à l'autonomie communale. Dès lors, il faut intégrer les communes dans un vaste complexe où leurs représentants auront des contacts plus directs et plus efficaces entre eux d'abord, avec les différents techniciens ensuite. On peut être certain de voir naître rapidement un climat de collaboration et de compréhension.

5. *Pourquoi ne pas confier la gestion des transports en commun urbains à une société privée puisque l'Etat, pour des travaux d'utilité publique à toujours recours aux entreprises privées ?*

RÉPONSE : Aux termes des clauses et conditions qui régissaient la concession « Tramways Bruxellois » venue à expiration le 31 décembre 1945, une partie très importante du réseau revenait gratuitement aux pouvoirs publics en fin de concession. La situation n'est donc plus du tout comparable à celle qui existait au moment de la création de la concession.

Dans le cas présent, le système mixte est le seul possible et de loin le plus avantageux pour toutes les parties intéressées.

6. *Par quel artifice est-on parvenu à admettre un capital de 700 millions pour chacun des partenaires ? On a sousestimé l'apport privé et surestimé, celui des pouvoirs publics.*

RÉPONSE : Les évaluations initiales des biens du secteur privé arrivaient à 900 millions; c'est le Ministre Van Acker qui fit admettre 700 millions et cette somme est demeurée telle même après l'ajustement monétaire de septembre 1949. Lors des premiers calculs, les biens des pouvoirs publics arrivaient à 700 millions; un abattement proportionnel à celui opéré au secteur privé devrait ramener cette somme à quelque 560 millions. A titre transactionnel, le premier chiffre fut maintenu et ce, malgré l'abattement décidé par M. Van Acker pour les biens du secteur privé.

durend opgehouden en op de ringlanen maakt zij de belemmering nog groter. Het vraagstuk van de snelheid behoort in de eerste plaats tot de taak van de specialisten en het lijdt geen twijfel dat zij met voldoende financiële middelen tot oplossingen zullen geraken die, zowel wat de snelheid als het comfort betreft, een vooruitgang zullen betekenen. Het vraagstuk : trams, trolley- of autobussen zal geleidelijk opgelost worden, rekening gehouden met de mogelijkheden, de behoeften en de bijzondere omstandigheden.

4. *Kan er een voldoende coördinatie tussen de betrokken gemeenten worden verkregen ?*

ANTWOORD : Er kan geen sprake van zijn de gemeentelijke autonomie aan te tasten. De gemeenten moeten dus in een ruim complex worden opgenomen, waarin hun vertegenwoordigers directer en doelmatiger contact, zowel onderling als met de technici, zullen hebben. Men kan er van overtuigd zijn dat aldus spoedig een atmosfeer van samenwerking en wederzijds begripen zal ontstaan.

5. *Waarom het beheer van de gemeenschappelijke vervoermiddelen niet toevertrouwen aan een private vennootschap, vermits de Staat voor werken van openbaar nut steeds een beroep doet op private ondernemingen ?*

ANTWOORD : Op grond van de bedingen en voorwaarden, die de op 31 December 1945 verstreken concessie aan de « Tramways Bruxellois », beheersten, kwam een zeer belangrijk gedeelte van het net bij het einde van de concessie kosteloos in het bezit van de openbare besturen. De toestand is dus niet meer te vergelijken met die welke bij toekenning van de concessie bestond.

In dit geval is het gemengde stelsel het enig mogelijke en het voordeligste voor alle betrokken partijen.

6. *Door welke kunstgreep is men er in geslaagd een kapitaal van 700 miljoen voor elk der partners vast te stellen ? Men heeft de private inbreng onderschat en de inbreng van de overheidslichamen overschat.*

ANTWOORD : De oorspronkelijke raming van de goederen van de private sector beliep 900 miljoen. Door bemiddeling van Minister Van Acker werd dit cijfer tot 700 miljoen teruggebracht, en deze som is dezelfde gebleven, ondanks de monetaire aanpassing van September 1949. Bij de eerste berekeningen kwam men voor de goederen van de openbare besturen op 700 miljoen. Door een abattement in verhouding tot dat van de private sector zou die som tot 560 miljoen zijn teruggebracht. Nochtans bleef het eerste cijfer bij wijze van transactie behouden, ondanks het abattement dat door de heer Van Acker op de goederen van de private sector was toegepast.

Il n'y a en cela rien de fictif ni d'arbitraire.

En réalité le Ministre est parvenu à faire admettre des critères différents pour l'évaluation des apports respectifs en tenant compte de la nature différente des immobilisations appartenant à l'un et l'autre partenaire. Le secteur public est surtout propriétaire des voies, sous-stations et lignes aériennes, tandis que le secteur privé est resté propriétaire des immeubles, des dépôts et ateliers et d'une très grande partie du matériel roulant.

7. *Comment concilier le droit de veto du Ministre et le principe de l'autorité responsable incombant à la Société ?*

RÉPONSE : Ce droit de veto est un élément de contrôle organique qui a fait l'objet d'un examen particulièrement minutieux de la part du Conseil d'Etat. C'est notamment sur suggestion de ce dernier qu'a été prévue la nomination d'un Commissaire du Gouvernement qui assiste aux réunions du Conseil d'Administration, du Comité de Gestion et de l'Assemblée générale avec voix consultative et droit de suspendre l'exécution de décisions qu'il estimerait contraires à l'intérêt général.

Ainsi qu'il est dit dans l'exposé des motifs (p. 14) « le Ministre compétent sera donc non seulement informé directement de la marche générale des affaires mais encore immédiatement sur tous les cas où le droit de veto trouverait à s'appliquer. »

« Les décisions qui auront fait l'objet d'une mesure de suspension de la part du Commissaire du Gouvernement deviennent définitives si dans le délai de trente jours de leur date, le Ministre ne s'y est pas opposé. Cette procédure qui est devenue courante, est à la fois simple et pratique. Elle évite que des problèmes restent indéfiniment sans solution. »

8. *L'emprunt prévu pour les investissements nouveaux, étant l'opération financière la plus onéreuse à laquelle l'Etat devra attacher sa garantie, ne vaudrait-il pas mieux que le secteur privé apporte lui-même des capitaux frais ?*

RÉPONSE : La garantie de l'Etat est facultative; le taux d'intérêt varie selon les circonstances. Il y a lieu de noter que si les arrangements prévus dans la loi n'avaient pu être réalisés, l'Etat aurait dû normalement payer 700 millions au partenaire privé et donc faire lui-même un emprunt obligataire de 700 millions. Actuellement toute l'économie du système est axée sur l'égalité des apports. Si le secteur privé par extraordinaire apportait des capitaux frais, tout serait remis en discussion du fait de la rupture de l'équilibre financier.

Dit heeft niets te maken met fictie of willekeur.

In werkelijkheid is de Minister er in geslaagd verschillende criteria te doen aannemen voor de raming van de respectievelijke inbrengsten, rekening houdende met de verschillende aard van de immobilisaties van elk der beide partners. De openbare sector is voornamelijk eigenaar van de sporen, onderstations en luchtlijnen, terwijl de private sector eigenaar is gebleven van de gebouwen, loodsen en werkplaatsen, alsmede van een zeer groot gedeelte van het rollend materieel.

7. *Hoe is het vetorecht van de Minister met het beginsel van de verantwoordelijkheid der Maatschappij te verzoenen?*

Dit vetorecht is een onderdeel van de organieke controle die het onderwerp is geweest van een buitengewoon nauwgezet onderzoek in de Raad van State. Ingevolge een suggestie van dit lichaam is namelijk de benoeming voorzien van een Regeringscommissaris die de vergaderingen van de Raad van Beheer en van het Beheerscomité alsmede de algemene vergadering met raadgevende stem bijwoont; deze commissaris bezit het recht de uitvoering te schorsen van de beslissingen, die hij in strijd acht met het algemeen belang.

Zoals in de Memorie van Toelichting wordt gezegd (blz. 14) zal « de bevoegde Minister niet alleen rechtstreeks kennis krijgen van de algemene gang van de zaken der vereniging, doch al de gevallen waarin het vetorecht zou kunnen uitgeoefend worden zullen bovendien onmiddellijk bij hem aanhangig gemaakt worden.

« De beslissingen waarvoor door de Regeringscommissaris een schorsingsmaatregel getroffen werd, worden definitief, indien de Minister zich er niet heeft tegen verzet binnen de termijn van dertig dagen na de datum der beslissingen. Deze procedure, die gebruikelijk is geworden, is tegelijk eenvoudig en practisch. Zij voorkomt dat sommige problemen voor onbepaalde tijd zonder oplossing blijven ».

8. *Daar de lening voor de nieuwe investeringen de zwaarste financiële verrichting is waaraan de Staat zijn waarborg zal verbinden, ware het wellicht beter dat de private sector zelf de nieuwe kapitalen zou aanbrengen.*

ANTWOORD : De waarborg van de Staat is facultatief; de rentevoet verschilt naar omstandigheden. Op te merken valt, dat zo de wettelijk bepaalde regeling niet tot stand was gekomen, de Staat normaal 700 miljoen had moeten betalen aan de private partner en dus zelf een lening op aandelen van 700 miljoen had moeten uitschrijven. Thans steunt het stelsel op de gelijkheid van inbreng. Indien de private sector bij uitzondering verse kapitalen zou verstrekken, zou alles weer opnieuw ter sprake komen ingevolge het verbreken van het financieel evenwicht.

9. *Ne serait-il pas intéressant de connaître l'histoire de l'ancienne Société des Tramways Bruxellois et le relevé des capitaux investis, des dividendes distribués pendant la durée de sa gestion, attendu que ladite Société ne semble pas avoir attaché beaucoup d'importance au renouvellement ?*

RÉPONSE : Tout d'abord, il ne faut pas perdre de vue que, pendant les années de guerre, le concessionnaire s'est trouvé dans l'impossibilité matérielle d'apporter au renouvellement tout le soin requis.

Quant à l'étude rétrospective sollicitée par un commissaire, elle n'apporterait aucun élément sérieux d'appréciation ou de comparaison. Il s'agit d'une Société privée qui s'était engagée, à ses risques et périls, à créer le réseau et à en laisser en fin de concession une grande partie en propriété aux pouvoirs publics. Les dividendes distribués n'ont absolument rien d'illicite, ils sont du reste le fruit d'efforts tenaces et méritoires. La nouvelle Société va travailler sur des bases entièrement nouvelles qui n'ont rien de comparable à l'ancien système.

10. *Comment les communes pourront-elles dorénavant défendre les droits des usagers ?*

RÉPONSE : Les droits de ceux-ci ne sont nullement menacés. En parcourant le nouveau cahier des charges élaboré par le Comité Consultatif des Tramways (Président M. Hayoit de Termicourt, premier avocat général à la Cour de Cassation) on est frappé par les multiples dispositions jouant en faveur de la protection des usagers. Cette protection prend même des formes concrètes là où elles s'appuient sur le souci d'instituer, à l'aide d'une partie non négligeable des bénéfices, un fonds spécial devant servir exclusivement à des fins utiles aux usagers (notamment, à une réduction éventuelle des tarifs).

11. *La coexistence de tramways, vicinaux, chemins de fer nuit à la bonne organisation des moyens de transport.*

Malgré l'existence entre les T.U.B. et la S.N.C.V. d'une convention dite de pénétration, il reste beaucoup à faire pour arriver à une parfaite coordination.

Cet état de choses prouve en tous cas qu'il y a une impérieuse nécessité de doter les T.U.B., sans plus tarder, d'un statut nouveau susceptible d'engendrer une politique à long terme.

12. *Les administrateurs représentant le secteur privé ne seront probablement pas des spécialistes.*

9. *Ware het niet interessant de geschiedenis te kennen van de vroegere maatschappij « Les Tramways Bruxellois », alsmede een overzicht te krijgen van de tijdens haar beheer belegde kapitalen en uitgekeerde dividenden, daar het er naar uitziet dat gezegde maatschappij weinig belang heeft gehecht aan de vernieuwing ?*

ANTWOORD : Vooreerst mag niet uit het oog worden verloren, dat de concessionaris zich tijdens de oorlogsjaren in de materiële onmogelijkheid heeft bevonden de nodige zorg te besteden aan de vernieuwing.

Wat nu de retrospectieve studie betreft, waarom een commissielid verzoekt, deze zou geen enkel ernstig element ter beoordeling of vergelijking naar voren brengen. Het betreft een private vennootschap, die zich verplicht had, op eigen risico het net in te richten en bij het einde van de concessie er een groot gedeelte van in eigendom aan de openbare besturen over te laten. De uitgekeerde dividenden zijn niet onrechtmatig. Zij zijn trouwens de vrucht van aanhoudende en verdienstelijke inspanningen. De nieuwe maatschappij zal op geheel nieuwe grondslagen werken, die niets gemeens hebben met die van het oude stelsel.

10. *Hoe zullen de gemeenten voortaan de rechten van de gebruikers kunnen verdedigen ?*

ANTWOORD : De rechten van de gebruikers zijn geenszins bedreigd. Wanneer men het nieuwe bestek van het Comité van advies der Tramwegen (voorzitter : de heer Hayoit de Termicourt, eerste-advocaat-generaal bij het Hof van Verbreking) naslaat, wordt men getroffen door de talrijke bepalingen welke daarin ter bescherming van de weggebruikers zijn opgenomen. Deze bescherming neemt zelfs een concrete vorm aan waar de nadruk wordt gelegd op de wil, met behulp van een niet te versmaden gedeelte der winsten, een bijzonder fonds aan te leggen voor nuttige doeleinden ten voordele van de gebruikers (inzonderheid een eventuele verlaging der tarieven).

11. *Het gelijktijdig bestaan van tramwegen, buurtspoorwegen en gewone spoorwegen is schadelijk voor een goede organisatie van de verkeersmidelen.*

ANTWOORD : Ondanks het bestaan tussen de T.U.B. en de N.M.V.B. van een zogenaamde penetratie-overeenkomst, blijft er nog veel te doen om een volmaakte coördinatie tot stand te brengen.

Dit bewijst alleszins dat het dringend nodig is dat de T.U.B. een nieuw statuut krijgt waardoor een politiek op lange termijn mogelijk wordt gemaakt.

12. *De beheerders die de private sector vertegenwoordigen zullen waarschijnlijk geen deskundigen*

Dans une régie on aurait pu choisir des compétences.

RÉPONSE : On pourrait dans ce domaine polémique à perte de vue. Il faut préciser seulement que les spécialistes, dont le Gouvernement a voulu, en tout état de cause, s'assurer le concours, se trouvent aux divers échelons de la structure interne de l'entreprise privée. Il importe que ce concours puisse se manifester aussi précieux et fertile que jadis. Quoi qu'il arrive, la situation nouvelle sera certainement un progrès sur l'ancienne formule et sur le régime provisoire actuel.

13. *Le cahier des charges ayant une importance primordiale, demandons-nous s'il est complet, s'il est assez souple. Comment l'appliquer, comment l'interpréter ?*

RÉPONSE : Les clauses de ce cahier des charges ont été élaborées par une commission spéciale composée de fonctionnaires compétents du Ministère des Communications et des Travaux Publics et présidée par M. Hayoit de Termicourt. L'application de ce cahier des charges appartient au Comité de gestion (délibérations à la majorité simple), mais l'interprétation est réservée au Ministre et il appartient au commissaire du Gouvernement de veiller à la chose. Au cas où de sérieuses divergences de vues se manifesteraient, le Ministre aura soin de prendre l'avis du Conseil supérieur des Tramways. Pour le surplus, le sommaire du cahier des charges prouve à suffisance que rien n'a été laissé dans l'ombre, d'ailleurs il s'adapte à toutes les circonstances et ne contrecarre nullement l'évolution des moyens de transport.

En temps voulu, on pourra donc, si les circonstances s'y prêtent, remplacer tel mode de transport par un autre. C'est la tâche des dirigeants de la nouvelle Société.

Examen des articles.

Article premier. — Le principe de la création d'une association de droit public est adopté. L'association dénommée : Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles sera régie par les statuts qui sont annexés au projet de loi et qui pourront être modifiés par l'assemblée générale, sous réserve d'être approuvés par le Roi.

A l'article 2, un membre se demande ce qu'il adviendra si une ou plusieurs communes ne se déclareraient pas d'accord sur l'apport de leurs biens à la nouvelle Société. Dans ce cas, les dites communes seraient indemnisées en argent liquide et l'Etat reprendrait les parts revenant à ces communes.

Les articles 3, 4, 5 et 6 sont adoptés.

zijn. In een regie had men bevoegde personen kunnen kiezen.

ANTWOORD : Hierover kan tot in het oneindige worden geredetwist. Nader bepaald moet alleen worden dat de deskundigen wier medewerking de Regering in ieder geval heeft willen verkrijgen, op de onderscheidene trappen van de inwendige structuur der private onderneming staan. En het komt er op aan dat die medewerking even kostbaar en vruchtbaar zou zijn als voorheen. Hoe dit ook zij, de nieuwe toestand zal zeker een vooruitgang betekenen tegenover de vroegere formule en de voorlopige regeling van thans.

13. *Daar de aanbestedingsvoorwaarden van overwegend belang zijn, vragen wij ons af of ze volledig en soepel genoeg zullen zijn, hoe ze toegepast en geïnterpreteerd zullen worden.*

ANTWOORD : De aanbestedingsvoorwaarden zijn opgesteld door een speciale commissie van bevoegde ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen en van Openbare Werken onder voorzitterschap van de heer Hayoit de Termicourt. Voor de toepassing van die aanbestedingsvoorwaarden is het Beheerscomité bevoegd (beslissing met eenvoudige meerderheid) maar de interpretatie komt aan de Minister toe en hiervoor waakt de Regeringscommissaris. Bij ernstige meningsverschillen zal de Minister het advies van de Hoge Raad van de Tramwegen inwinnen. Overigens blijkt uit de inhoud van de aanbestedingsvoorwaarden voldoende dat niets over het hoofd is gezien; zij zijn trouwens aangepast aan alle omstandigheden en verhinderen geenszins de ontwikkeling van de vervoermiddelen.

Te gelegener tijd zal men dus, indien de omstandigheden zich daartoe lenen, het ene vervoermiddel door het andere kunnen vervangen; dit is de taak van de bestuurders der nieuwe maatschappij.

Artikelsgewijze behandeling.

Eerste artikel. — Het beginsel van de instelling van een publiekrechtelijke vereniging wordt aangenomen. De vereniging, Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel genoemd, zal worden beheerst door de statuten die bij het wetsontwerp gaan en die door de algemene vergadering, met goedkeuring van de Koning, kunnen worden gewijzigd.

Artikel 2. — Een lid stelt de vraag wat er zal gebeuren indien een of meer gemeenten niet zouden instemmen met de inbreng van hun goederen in de nieuwe maatschappij. In dat geval worden de belanghebbende gemeenten vergoed in baar geld en neemt de Staat hun aandelen over.

De artikelen 3, 4, 5 en 6 worden aangenomen.

A l'article 7, un membre s'inquiète de la composition du cahier des charges, de son application, de son interprétation. Il voudrait notamment que les dispositions soient assez souples pour admettre toutes les solutions d'avenir et pour que soient parfaitement définies les servitudes incombant aux transports en commun (tramways, trolleybus ou autobus, vicinaux ou chemin de fer) ainsi qu'à l'Administration des Ponts et Chaussées, routes et ouvrages d'art. Un débat technique s'engage sur les qualités de l'un ou l'autre mode de transport, vitesse, capacité, confort, freinage, démarrage, prix de revient, tarif. La conclusion est que le cahier des charges tel qu'il est conçu permet toutes les hypothèses, toutes les solutions, toutes les expériences.

Les articles 8 à 12 sont adoptés.

A l'article 13, un membre regrette que seule la Chambre des Représentants soit citée comme devant recevoir le rapport annuel du Conseil d'Administration. Il est évident qu'il s'agit là d'une erreur purement matérielle et qu'il faut lire « sur le Bureau des deux Chambres » au lieu de « sur le Bureau de la Chambre des Représentants ».

De même à l'article 14, une autre erreur matérielle s'est glissée : au § 3, il est écrit : « L'article 208 du même Code, modifié par... », il faut dire : « L'article 208 du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par... ».

Les articles 15 et 16 sont adoptés.

Passant à l'examen des statuts, ceux-ci sont adoptés sans discussion à part les remarques ci-après :

Article 26. — Un membre se demande si le cumul est possible par le Commissaire du Gouvernement, une indemnité devant lui être attribuée par l'assemblée générale. C'est là une question fort délicate qui devra être réglée dans la loi sur les parastataux. Ces organismes ont avantage à utiliser des compétences; elles ont aussi le devoir de les rétribuer convenablement. Tout abus dans un sens ou dans l'autre, influence défavorablement le travail principal ou la mission accidentelle et peut donner lieu à de graves différends entre fonctionnaires.

A l'article 38, un membre demande comment sera alimenté le compte « Immobilisations nouvelles ». Ces dépenses seront couvertes par la voie d'emprunts obligataires et ne sont pas à confondre, ni avec le fonds de renouvellement et d'amortissement du matériel et des installations (7,5 p. c. des recettes) ni avec le fonds de prévision et d'utilité publique (3/5^{èmes} du solde bénéficiaire).

A l'article 40, un membre demande qu'au lieu de déposer les documents de fin d'année au siège de la Société à la disposition d'associés « ils soient imprimés et envoyés aux associés ». La chose est évidente : le texte est à interpréter dans le sens le plus large. D'ailleurs, les bilans sont obligatoirement publiés au *Moniteur Belge*.

Bij artikel 7 vraagt een lid zich af, hoe het bestek is samengesteld en hoe het toegepast en geïnterpreteerd zal worden. Hij zou namelijk wensen dat de voorwaarden soepel genoeg zouden zijn, opdat alle toekomstmogelijkheden zouden openstaan en opdat de erfdienstbaarheden welke op het gemeenschappelijk vervoer (trams, trolleybus, autobus, buurtspoorweg en spoorweg) drukken, juist zouden worden omschreven zoals ook die van het Bestuur van Bruggen en Wegen, straten en kunstwerken. Er ontspringt zich een technisch debat over de eigenschappen van de verschillende vervoermiddelen, nl. snelheid, aantal plaatsen, comfort, remvermogen, startvaardigheid, kostprijs en tarief. Het besluit is dat de aanbestedingsvoorwaarden, zoals ze thans zijn opgesteld, alle hypothesen, oplossingen en proefnemingen mogelijk maken.

De artikelen 8 tot 12 worden aangenomen.

Bij artikel 13 betreurt een lid, dat alleen de Kamer der Volksvertegenwoordigers wordt genoemd om het verslag van de Raad van Beheer in ontvangst te nemen. Blijkbaar is dit een louter materiële vergissing en moet daar gelezen worden « in beide Kamers » in plaats van « in de Kamer der Volksvertegenwoordigers ».

Zo is er ook een misstelling in artikel 14 waar onder § 3 sprake is van « Artikel 208 van hetzelfde Wetboek gewijzigd bij... », terwijl er moest staan : « Artikel 208 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes, gewijzigd bij... ».

De artikelen 15 en 16 worden aangenomen.

Daarna worden de statuten goedgekeurd zonder bespreking, behoudens de volgende opmerkingen :

Artikel 26. — Een lid vraagt of de Regeringscommissaris mag cumuleren; de algemene vergadering moet hem namelijk een vergoeding toekennen. Dit is een zeer kies vraagstuk dat geregeld moet worden in de wet op de parastatale instellingen. Die lichamen hebben er belang bij bevoegde personen in dienst te nemen; zij hebben ook tot plicht dezen behoorlijk te belonen. Elk misbruik heeft een ongunstige weerslag op de hoofdwerkzaamheden of de toevallige taak en kan aanleiding geven tot ernstige geschillen tussen ambtenaren.

Bij artikel 38 wenst een lid te vernemen hoe de rekening « Nieuwe vastleggingen » gestijfd zal worden. Die uitgaven zullen gedekt worden door obligatieleningen; ze mogen niet verward worden met het vernieuwings- en afschrijvingsfonds voor het materieel en de installaties (7,5 t. h. van de ontvangsten), noch met het fonds voor voorziening en openbaar nut (drie vijfde van het batig saldo).

Bij artikel 40 vraagt een lid, dat de overzichten van het dienstjaar in plaats van ter inzage te worden gelegd, ter beschikking van de deelgenoten « gedrukt en aan de deelgenoten toegezonden zouden worden. » Zulks is vanzelfsprekend : de tekst moet in de ruimste zin worden geïnterpreteerd. Trouwens, de balansen worden verplicht in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd.

A l'article 44, sur la remarque d'un commissaire que le dernier exercice aux T.U.B. est déficitaire, le Ministre répond que la Société future devra réaliser l'équilibre compte tenu des adaptations de prix que provoquerait à l'avenir l'application de la formule tarifaire.

A l'article 46, 2^e alinéa, une autre erreur matérielle existe; au lieu de « article 16 de la loi du ... » il faut lire « article 15 de la loi du ... ».

L'ensemble du projet de loi a été approuvé par 12 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. USELDING.

Le Président,
H. DELPORT.

Bij artikel 44 maakt een lid de opmerking dat het jongste dienstjaar van de T.U.B. deficitair is. De Minister antwoordt, dat de toekomstige maatschappij het evenwicht zal moeten nastreven met behulp van de prijsaanpassingen, waartoe de toepassing van de tariefformule in de toekomst aanleiding zou geven.

In artikel 46, 2^e lid, is nog een materiële vergissing geslopen; in plaats van « artikel 16 der wet van... » leze men « artikel 15 der wet van... ».

Het ontwerp in zijn geheel is aanvaard met 12 tegen 5 stemmen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. USELDING.

De Voorzitter,
H. DELPORT.