

(N° 380)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 JUILLET 1924.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les communes intéressées ont été consultées par M. le Gouverneur de la province de Brabant, au sujet d'un projet de convention à conclure, après autorisation de la Législature, entre le Ministre de l'Agriculture et des Travaux public, et la Société anonyme « Les Tramways Bruxellois ».

Ce projet était le résultat des délibérations d'une Commission intercommunale convoquée à l'initiative de la ville de Bruxelles.

Il a rencontré l'approbation de la Députation permanente du Conseil provincial et de dix communes : Anderghem, Bruxelles, Etterbeek, Jette-Saint-Pierre, Saint-Gilles (Collège des bourgmestre et échevins), Saint-Josse-ten-Noode, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre. Quelques-unes de ces communes ont émis des réserves concernant les avantages à consentir au personnel, les extensions de lignes, les redevances, certains services et tarifs spéciaux.

Un Conseil communal s'est abstenu.

Sept Conseils communaux ont émis des avis défavorables les uns, motivés, les autres pas.

Le texte de Convention annexé au présent Exposé des motifs est celui qui a été adopté par le Conseil communal de Bruxelles, amendé toutefois pour tenir compte de diverses observations présentées par les Conseils communaux consultés. A ce texte sont jointes deux lettres du concessionnaire : l'une est relative à l'interprétation donnée par la Commission intercommunale quant à l'application du cinquième alinéa de l'article 2 du projet de convention, l'autre

concerne les salaires, les conditions de travail et les avantages du personnel effectif de la Société.

La formule proposée ne garantit au concessionnaire aucun bénéfice, en ce sens que si le rendement de l'affaire n'était pas ce qu'en attend la Société, elle n'aurait droit à aucune intervention des pouvoirs publics. Comme la convention annexée à la loi du 23 août 1899, la formule est basée sur le forfait, avec cette différence que le nouvel accord donne au concessionnaire le droit d'obtenir des tarifs variant selon le coût de la vie, d'après une loi déterminée d'avance. Cette loi est empirique et basée sur les résultats de l'exploitation après la guerre.

Les clauses nouvelles du cahier des charges concernant les redevances, le rachat et l'expiration des concessions sont beaucoup plus favorables aux pouvoirs publics que celles de la convention de 1899.

Les avantages consentis au personnel avant et après la guerre se trouvent maintenus, sauf dérogations consenties de commun accord. Les pouvoirs nécessaires sont donnés au Ministre pour que ces accords ne puissent être conclus au détriment du public. Le concessionnaire prend en outre des engagements quant aux versements à faire à un fonds de pension pour le personnel.

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux Publics,*

B^{on} RUZETTE.

ANNEXE

PROJET DE CONVENTION

en vue d'établir un régime définitif d'exploitation des réseaux de Tramways
concedés à la Société anonyme « Les Tramways Bruxellois »

Entre le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics agissant au nom
des Pouvoirs concédants,

d'une part,

et la Société Anonyme *Les Tramways Bruxellois*, représentée par

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Objet de la Convention.

ARTICLE PREMIER. — Les cahiers des charges régissant l'exploitation des réseaux
concedés à la Société des *Tramways Bruxellois* sont modifiés et complétés par
les dispositions ci-après :

Tarifs.

ART. 2. — Les tarifs fixés par l'arrêté royal du 28 mars 1924 sont pris
comme base (Tarifs A).

Ils seront modifiés d'après les variations des dépenses en salaires et charbon,
établies d'après la formule :

$$D = S + 0.005 P.$$

Dans cette formule, *S* représente le salaire horaire moyen des ouvriers et
agents de la Société, à l'exclusion du personnel de la Direction, c'est-à-dire le
quotient obtenu en divisant le montant total de leurs salaires et des avantages de
toute nature qui leur sont accordés par le nombre d'heures de travail ; *P* est le
prix moyen de magasin, en francs, par tonne rendue à l'usine, du charbon
consommé par la Société, pour la production de l'énergie électrique.

Si, par suite de l'emploi par la Société d'un système d'exploitation différent
de celui actuellement en usage (par exemple l'emploi d'appareils de perception

automatique, mise en service de voitures de capacité sensiblement plus grande que celle des voitures actuellement en usage, sans que cette énumération puisse être limitative), le rapport entre le nombre de voyageurs transportés et le nombre d'heures de travail des agents du Mouvement (conducteurs et receveurs) augmentait dans une proportion de plus de 20 %, la formule *D* serait affectée d'un coefficient tel que le public et la Société bénéficient par parts égales de l'économie réalisée.

Pour établir cette économie, il sera tenu compte de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux nouveaux investis pour la modification susvisée, ainsi que du renouvellement du matériel nouveau acquis pour cette modification, indépendamment des charges d'intérêt et d'amortissement du matériel éventuellement désaffecté, après déduction de la valeur à laquelle il aurait été éventuellement réalisé.

Si, par suite des progrès de la science, de nouveaux procédés de génération de l'énergie électrique étaient adoptés par la Société et amenaient une économie de 20 %, au moins dans la dite production d'énergie, le coefficient 0.005, dont est affecté le terme « charbon » de la formule, sera également soumis à révision, de façon à faire bénéficier, par parts égales, le public et la Société de l'économie réalisée. Celle-ci sera calculée en tenant compte des facteurs définis au paragraphe précédent.

ART. 3. — Les tarifs *A* définis à l'article 2 ci-dessus sont appliqués lorsque *D* est compris entre fr. 3.80 et fr. 4.05.

ART. 4. — Si *D* devient égal ou inférieur à fr. 3.80, les tarifs seront fixés comme suit :

Pour <i>D</i> égal ou inférieur à fr. 3.80 sans atteindre fr. 3.50					Tarif <i>B</i>
Pour <i>D</i>	id.	3.50	id.	3.30	Id. <i>C</i>
Pour <i>D</i>	id.	3.30	id.	3.15	Id. <i>D</i>
Pour <i>D</i>	id.	3.15	id.	2.95	Id. <i>E</i>
Pour <i>D</i>	id.	2.95	id.	2.55	Id. <i>F</i>
Pour <i>D</i>	id.	2.55	id.	2.30	Id. <i>G</i>
Pour <i>D</i>	id.	2.30	id.	2.15	Id. <i>H</i>
Pour <i>D</i>	id.	2.15	id.	1.75	Id. <i>I</i>
Pour <i>D</i>	id.	1.75	id.	1.40	Id. <i>J</i>
Pour <i>D</i>	id.	1.40	id.	1.00	Id. <i>K</i>
Pour <i>D</i>	id.	1.00			Id. <i>L</i>

Les tarifs *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, *H*, *I*, *J*, *K*, *L*, font l'objet des tableaux annexés à la présente convention.

Les tarifs *L* sont ceux qui étaient en vigueur en 1914.

ART. 5. — Si *D* devient supérieur à fr. 4.05, les tarifs seront fixés de façon que le prix moyen qui en résulte soit égal au prix moyen par voyage, résultant de l'application des tarifs *A*, augmenté dans la proportion d'un centime par dix

centimes d'excédent de la valeur *D* au delà de trois francs quatre-vingts centimes (fr. 3.80).

Les tarifs ne seront modifiés que lorsque le calcul ci-dessus entraînera une variation de un centime et demi au moins du prix moyen par voyage.

Le prix moyen par voyage est le quotient de la division de la recette totale billets, par le nombre de voyageurs correspondant (nombre total de billets, non compris ceux délivrés par le concessionnaire pour suppléments ou pour correspondances).

Les prix des diverses catégories de coupons et le mode de tarification établis de façon à modifier le prix moyen par voyage, comme il est dit ci-dessus, seront arrêtés par le Ministre, en tenant compte des propositions de la Compagnie. Les tarifs modifiés seront mis en vigueur dans les trois mois de la notification au Ministre, conformément au premier alinéa de l'article 14, des valeurs *S*, *P* et du prix moyen par voyage.

ART. 6. — Si le prix moyen réel par voyage qui résulte de l'application des tarifs ainsi modifiés diffère, pendant une période de trois mois, de plus de deux pour cent (2 %) en plus ou en moins du prix donné par le calcul défini à l'article 3 ci-dessus, ces tarifs seront modifiés par le Ministre endéans les trois mois suivants, en tenant compte des propositions de la Société, de manière que l'écart devienne inférieur à cette limite.

ART. 7. — Le prix des abonnements variera dans la même proportion que le prix moyen par voyage et sera arrondi au franc immédiatement supérieur.

ART. 8. — A la demande du concessionnaire, le prix d'une ou de plusieurs catégories de billets pourra être fixé par le Ministre à un taux plus bas que celui résultant de l'application des formules ci-dessus.

Redevances.

ART. 9. — L'article 18 du cahier des charges du 26 avril 1899 et des cahiers des charges particuliers aux diverses concessions subséquentes est modifié comme suit :

1° Les redevances annuelles fixes, stipulées par le dit article, sont triplées ;

2° Toutes les redevances variables sont remplacées par une redevance variable unique, calculée à raison de 15 % des dividendes, distribués chaque année par la Société à ses différentes catégories d'actions, étant entendu que cette redevance de 15 % s'appliquera également aux sommes distribuées aux actions de dividende, après remboursement des actions privilégiées et ordinaires, conformément aux statuts.

Cette redevance variable sera répartie entre les diverses communes, au prorata du nombre de kilomètres-trains effectués sur leur territoire.

Ce nombre de kilomètres-trains, au 31 décembre 1923, et le pourcentage correspondant, font l'objet de l'annexe n° II. La revision de ces chiffres sera faite tous les cinq ans par les soins de la Société, sous le contrôle du Ministre.

Rachat.

ART. 10. — A l'article 96 du cahier des charges du 26 avril 1899 et des cahiers des charges particuliers aux diverses concessions subséquentes, il est ajouté :

Si le rachat s'effectue après la date du 31 décembre 1935, l'Autorité compétente aura le droit de choisir, pour établir l'indemnité à payer à la Société, soit le mode de calcul défini par l'article 96 susmentionné et par la lettre du 16 août 1899 y annexée, soit celui indiqué ci-après :

a) Pour les immobilisations faites avant le 31 décembre 1920, on établira le montant des sommes dépensées par la Société pour l'acquisition, l'établissement et l'appropriation de l'actif à racheter comprenant les voies et équipements des lignes, les usines et sous-stations, le matériel roulant des lignes de tramways, les aubettes, les dépôts et ateliers, le matériel de service, l'outillage et le mobilier.

Du montant de chacune de ces immobilisations, on déduira 1.1 % par année écoulée depuis la fin de l'exercice pendant lequel cette immobilisation a été effectuée, jusqu'au début de l'exercice pendant lequel se fait le rachat.

La somme ainsi obtenue sera multipliée par un coefficient égal au rapport de la valeur neuve des biens rachetés au moment du rachat à leur valeur neuve au moment de l'immobilisation. Ce rapport ne pourra être inférieur à l'unité.

b) Pour les immobilisations faites après le 31 décembre 1920, le calcul sera effectué comme il est dit au paragraphe A, mais le coefficient pourra être inférieur à l'unité si la valeur neuve, au moment du rachat, était inférieure à celle au moment de l'immobilisation, étant entendu toutefois que la somme à payer à la Société pour le rachat de ces immobilisations ne pourra, en aucun cas, être inférieure au montant à payer par la Société pour le remboursement, conformément aux Statuts, des obligations et des actions privilégiées et ordinaires constituant la contre-partie des immobilisations faites après la date du 1^{er} janvier 1924, et qui n'auraient pas été remboursées à la date du rachat. La valeur neuve des biens sera déterminée par le Ministre ou, en cas de contestation, à dire d'experts.

Le rachat comprendra obligatoirement les voies ferrées et leurs dépendances existant sur la voie publique, ainsi que les aubettes, de même que le matériel roulant de toute nature, les usines de production de force (matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines), les ateliers, dépôts, etc., en un mot, toutes les immobilisations faites par la Société pour l'exploitation des Tramways, hormis le siège social.

Expiration des concessions.

ART. 11. — A l'expiration des concessions, la cession des réseaux actuellement concédés à la Société, ainsi que des usines de production de force et du matériel roulant actuellement utilisé pour ces réseaux, se fera conformément aux stipulations de l'article 97 des cahiers des charges et de la lettre du 16 août 1899 de la Société y annexée.

Le Pouvoir compétent aura en outre le droit, sans y être obligé, de se rendre propriétaire de la totalité ou de partie du matériel roulant nouveau augmentant l'effectif actuel, acquis après la mise en vigueur de la présente convention pour assurer l'exploitation des dits réseaux. Dans ces cas, l'indemnité à payer sera la valeur d'exploitation de ce matériel, fixée par le Ministre ou, en cas de contestation, évaluée à dire d'experts.

Quant aux immobilisations faites par la Société, après la mise en vigueur de la présente convention pour la construction de lignes nouvelles et pour leur équipement, ainsi que pour le matériel roulant utilisé pour ces lignes, on établira le montant des sommes dépensées pour toutes ces immobilisations, sous déduction pour chacune d'elles de 1.4 % par année écoulée depuis la fin de l'exercice pendant lequel cette immobilisation a été effectuée, jusqu'à l'expiration des concessions.

La somme ainsi obtenue sera multipliée par un coefficient égal au rapport de la valeur neuve de ces biens à l'expiration des concessions à leur valeur neuve au moment de l'immobilisation, étant entendu toutefois que la somme à payer à la Société pour ces immobilisations ne pourra, en aucun cas, être inférieure au montant à payer par la Société pour le remboursement, conformément aux statuts, des obligations et des actions privilégiées et ordinaires constituant la contre-partie des immobilisations faites après la date du 1^{er} janvier 1924 et qui n'auraient pas été remboursées à l'expiration des concessions. La valeur neuve des biens sera déterminée par le Ministre ou, en cas de contestation, évaluée à dire d'experts.

Personnel.

ART. 12. — L'article 64 du cahier des charges du 26 avril 1899 complété par l'annexe à la lettre du 14 juin 1924 jointe à la présente Convention et fixant les salaires, conditions de travail et avantages du personnel, reste en vigueur sauf dérogations consenties de commun accord.

Toutefois, si des modifications aux accords avaient pour conséquence d'entraîner une variation des tarifs par application de la présente Convention, ces modifications devraient être notifiées au préalable par la Société au Ministre compétent, qui déterminera si les salaires et avantages, ainsi modifiés, ne dépassent pas les limites normales qui résultent des conditions de l'industrie locale et du coût de la vie. Le ministre prendra s'il y a lieu l'avis d'une commission consultative dont les membres seront nommés par lui et qui sera composée comme suit :

2 délégués du Gouvernement,

2 délégués de la province du Brabant, dont M. le Gouverneur qui présidera la commission,

3 délégués des communes dont un de la Ville de Bruxelles,

3 délégués de la Société,

3 délégués du personnel.

La Société devra se conformer à la décision du Ministre.

Lignes nouvelles.

ART. 13. — Dès la mise en vigueur de la Convention, la Société sollicitera la concession de lignes nouvelles, jusqu'à concurrence de quinze kilomètres de voie simple. La Société s'engage à construire et à exploiter ces extensions dans un délai de cinq ans, à partir de l'octroi des concessions. Toutefois la construction pourra être différée si les prix des matériaux et de la main-d'œuvre devenaient tels que le coût d'un kilomètre de voie simple complètement équipée dépassait 200,000 francs.

Dispositions générales.

ART. 14. — En vue de l'application des articles 2, 3, 4, 5 et 6, le concessionnaire fera parvenir au Ministre, dans la première quinzaine de chaque mois, les valeurs calculées de *S* et de *P* pour le mois précédent ainsi que le prix moyen par voyage durant ce mois.

Le Ministre pourra faire vérifier au siège de la Société tous les éléments permettant d'établir ces valeurs et fixera la valeur de *D* conformément à l'article 2. En cas de contestation de la part du concessionnaire ces valeurs seront éventuellement rectifiées à dire d'experts.

En vue de l'application des articles 10 et 11, la Société fera connaître au Ministre, après la clôture de chaque exercice, le montant des immobilisations nouvelles effectuées au cours de cet exercice. Le Ministre pourra faire contrôler ces chiffres par son délégué.

ART. 15. — Dans les cas d'expertise la désignation des experts se fera comme suit : le premier expert sera nommé par le Ministre, le second par la Société; ces deux experts désigneront, de commun accord, un tiers expert; à défaut d'accord, ce dernier sera nommé par le président du Tribunal de première instance, à la requête de la partie la plus diligente.

Les frais d'expertise sont à charge du concessionnaire sauf en ce qui concerne les honoraires de l'expert désigné par le Ministre.

ART. 16. — Les membres du Sénat et de la Chambre des Représentants reçoivent une carte personnelle de libre parcours valable sur tout le réseau.

ART. 17. — Toutes les clauses des cahiers des charges auxquelles il n'est pas formellement dérogé par la présente Convention, restent en vigueur.

ART. 18. — Le concessionnaire devra remplir les engagements stipulés dans ses lettres adressées au Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics sous les dates des 30 avril 1924 et 14 juin 1924 et dont copies certifiées conformes sont annexées à la présente Convention.

ART. 19. — La présente Convention qui constitue un avenant aux dits cahiers des charges, portera ses effets à partir du étant entendu que les redevances prévues à l'article 9 seront calculées d'après le résultat de l'exercice complet pendant lequel la Convention aura été mise en vigueur.

Fait en double à Bruxelles, le

Les Tramways Bruxellois.

(SOCIÉTÉ ANONYME)

DÉGRESSION DES TARIFS URBAINS.

TARIFS.	DÉSIGNATION.	TARIF PLEIN.		TARIF RÉDUIT.	
		1 ^{re} cl.	2 ^{me} cl.	1 ^{re} cl.	2 ^{me} cl.
A	Trajet direct	35	30	30	25
	avec correspondance	55	45	45	35
B	Trajet direct	35	30	30	25
	avec correspondance	50	40	40	30
C	Trajet direct, 2 sections	30	25	25	20
	Trajet direct, plus de 2 sections	35	30		
	avec correspondance	50	40	35	25
D	Trajet direct	30	25	25	20
	avec correspondance	50	40	35	25
E	Trajet direct	30	25	25	20
	avec correspondance	45	35	35	25
F	Trajet direct	30	25	25	20
	avec correspondance	40	30	35	25
G	Trajet direct, 2 sections	25	20	20	15
	Trajet direct, plus de 2 sections	30	25		
	avec correspondance	40	30	35	25
H	Trajet direct	25	20	20	15
	avec correspondance	40	30	35	25
I	Trajet direct	25	20	20	15
	avec correspondance	35	25	30	20
J	Trajet direct, 2 sections	20	15	20	15
	Trajet direct, plus de 2 sections	25	20		
	avec correspondance	35	25	30	20
K	Trajet direct	20	15	15	10
	avec correspondance	35	25	20	15
L (1914).	Trajet direct, 2 sections	15	10	15	10
	Trajet direct, plus de 2 sections	20	15		
	avec correspondance, 2 sections	20 ou 25	15 ou 20	20	15
	avec correspond., plus de 2 sections	25 ou 30	20 ou 25		

Les Tramways Bruxellois.

(SOCIÉTÉ ANONYME)

**Pourcentage des Kilomètres-trains parcourus journellement par Commune
à la date du 31 décembre 1923.**

Bruxelles	30.502 km. 824	38,225
Anderlecht	3.090 km. 567	3,874
Auderghem	802 km. 310	1,005
Crainhem	57 km. 276	0,073
Etterbeek	4.802 km. 301	6,019
Evere	262 km. 073	0,329
Forest	3.197 km. 661	4,006
Ixelles	6.629 km. 560	8,308
Jette	176 km. 929	0,222
Molenbeek-Saint-Jean	13 km. 948	0,019
Saint-Gilles	6.929 km. 696	8,685
Saint-Josse-ten-Noode	3.868 km. 711	4,848
Schaerbeek	10.328 km. 480	12,943
Tervueren	424 km. 969	0,532
Uccle	2.840 km. 808	3,560
Vilvorde	1.166 km. 808	1,462
Watermael-Boitsfort	753 km. 870	0,944
Woluwe-Saint-Lambert	652 km. 648	0,817
Woluwe-Saint-Pierre	3,295 km. 552	4,129
TOTAL.	79.796 km. 991	100 %.

Porte de Tervueren.
Tervuerenschepoort.

Tarifs Tarieven	1°	2°				
A	35	30				
C	30	25				
G	25	20				
H	25	20				
J	20	15				
K	20	15				
L	15	10				
			Rond-Point avenue de Tervueren. Rond-Punt van de Tervuerenschelaan.			
			1°	2°		
A	35	30	35	30		
C	30	25	30	25		
G	25	20	25	20		
H	25	20	25	20		
J	20	15	20	15		
K	20	15	20	15		
L	15	10	15	10		
			Arrêt des Etangs. Stilstand der Vijvers.			
					1°	2°
A	45	35	35	30	35	30
C	40	30	30	25	30	25
G	35	25	25	20	25	20
H	35	25	25	20	25	20
J	30	20	20	15	20	15
K	30	20	20	15	20	15
L	20	15	15	10	15	10
			Stockel. Stockel.			

Dégression des tarifs de la ligne de Stockel

Trapsgewijze vermindering der tarieven op de lijn
van Stockel.

Observation. — Les tarifs (B), (D, E, F) et (I) indiqués à l'article 4 de la convention ne concernent pas le réseau suburbain. Lorsque ces tarifs seront en vigueur sur le réseau urbain on appliquera respectivement à la ligne de Stockel les tarifs A, C et H repris au tableau ci-contre.

Aanmerking. — De in artikel 4 der overeenkomst bepaalde tarieven (B), (D, E, F) en (I) betreffen niet het net der voorsteden. Wanneer deze tarieven op het stedelijk net in gebruik zijn, zal men op de lijn van Stockel respectievelijke de hiernevens aangeduide tarieven A, C en H toepassen.

Tarifs Tarieven	Forest. Vorst.										
A	30	Place Wielemans-Ceuppens. Wielemans-Ceuppensplaats.									
C	25										
G	20										
H	20										
J	15										
K	15	Limite Forest-Saint-Gilles. Grens Vorst-Sint-Gillis.									
L	10										
A	30	30	30	30	30	Gare du Midi. Zuidstatie.					
C	25	25	25	25	25						
G	25	20	20	20	20						
H	20	20	20	20	20						
J	15	15	15	15	15						
K	15	15	15	15	15	Bourse. Beurs.					
L	10	10	10	10	10						
A	30	30	30	30	30						
C	25	25	25	25	25						
G	25	25	20	20	20						
H	20	20	20	20	20						
J	20	20	15	15	15						
K	15	15	15	15	15						
L	15	15	10	10	10	Gare du Nord. Noordstatie.					
A	30	30	30	30	30						
C	25	25	25	25	25						
G	25	25	25	25	25						
H	20	20	20	20	20						
J	20	20	20	20	20						
K	15	15	15	15	15						
L	15	15	15	15	10	Place Liedts. Liedtsplaats.					
A	30	30	30	30	30						
C	25	25	25	25	25						
G	25	25	25	25	25						
H	20	20	20	20	20						
J	20	20	20	20	20						
K	15	15	15	15	15						
L	15	15	15	15	10	Rue du Lion. Leeuwstraat.					
A	30	30	30	30	30						
C	25	25	25	25	25						
G	25	25	25	25	25						
H	20	20	20	20	20						
J	20	20	20	20	20						
K	15	15	15	15	15						
L	15	15	15	15	10	Port Mon Plaisir Chemin vers Haren-Sud. Haven « Mon Plaisir ». Weg naar Haren-Zuid.					
A	45	45	45	45	45						
C	40	40	40	40	40						
G	35	35	35	35	35						
H	30	30	30	30	30						
J	25	25	25	25	25						
K	20	20	20	20	20						
L	20	20	20	20	20						
A	55	55	55	55	55	45	35	30	30	Chemin de Dieghem à Buda. Weg van Dieghem naar Buda.	
C	50	50	50	50	50	40	30	25	25		
G	45	45	45	45	45	35	25	20	20		
H	40	40	40	40	40	30	25	20	20		
J	35	35	35	35	35	25	20	15	15		
K	30	30	30	30	30	25	20	15	15		
L	25	25	25	25	25	20	15	10	10		
A	60	60	60	60	60	55	45	35	30	30	Vilvorde. Vilvoorde.
C	55	55	55	55	55	50	40	30	25	25	
G	50	50	50	50	50	45	35	25	20	20	
H	45	45	45	45	45	40	30	25	20	20	
J	40	40	40	40	40	35	25	20	15	15	
K	35	35	35	35	35	30	25	20	15	15	
L	30	30	30	30	30	25	20	15	10	10	

Dégression des tarifs de la ligne de Vilvorde.

Trapsgewijze vermindering der tarieven op de lijn van Vilvorde.

Observation. — Les tarifs (B), (D, E, F) et (I) indiqués à l'article 4 de la convention ne concernent pas le réseau suburbain. Lorsque ces tarifs seront en vigueur sur le réseau urbain on appliquera respectivement à la ligne de Vilvorde les tarifs A, C, et H repris au tableau ci-contre.

Anmerking. — De in artikel 4 der overeenkomst bepaalde tarieven (B), (D, E, F) en (I) betreffen niet het net der voorsteden. Wanneer deze tarieven op het stedelijk net in gebruik zijn, zal men op de lijn van Vilvoorde respectievelijk de hiernaevens aangeduide tarieven A, C en H toepassen.

Treurenberg ou Porte de Namur.
Treurenberg of Naamschepoort.

Dégression des tarifs de la ligne de Tervueren.
Trapsgewijze vermindering der tarieven op de lijn van Tervueren.

Tarifs Tarieven	1°	2°										
A	35	30										
C	30	25										
G	25	20										
H	25	20										
J	20	15										
K	20	15										
L	15	10										
Avenue Livingstone ou Place Jourdan. Livingstonelaan of Jourdanplaats.												
			1°	2°								
A	35	30	35	30								
C	30	25	30	25								
G	25	20	25	20								
H	25	20	25	20								
J	20	15	20	15								
K	20	15	20	15								
L	15	10	15	10								
Porte de Tervueren. Tervuerenschepoort.												
			1°	2°								
A	35	30	35	30	35	30						
C	30	25	30	25	30	25						
G	30	25	25	20	25	20						
H	25	20	25	20	25	20						
J	25	20	20	15	20	15						
K	20	15	20	15	20	15						
L	20	15	15	10	15	10						
Rond Point avenue de Tervueren. Ront-Punt van de Tervuerenschelaan.												
			1°	2°								
A	35	30	35	30	35	30	35	30				
C	30	25	30	25	30	25	30	25				
G	30	25	30	25	25	20	25	20				
H	25	20	25	20	25	20	25	20				
J	25	20	25	20	20	15	20	15				
K	20	15	20	15	20	15	20	15				
L	20	15	20	15	15	10	15	10				
Arrêt des Etangs. Stilstand der Vijvers.												
			1°	2°								
A	55	45	55	45	45	35	35	30	35	30		
C	50	40	50	40	40	30	30	25	30	25		
G	45	35	45	35	35	25	25	20	25	20		
H	40	30	40	30	35	25	25	20	25	20		
J	35	25	35	25	30	20	20	15	20	15		
K	30	20	30	20	30	20	20	15	20	15		
L	30	20	30	20	20	15	15	10	15	10		
Auderghem (Forêt). Auderghem (Bosch).												
			1°	2°								
A	65	55	65	55	55	45	45	35	35	30	35	30
C	60	50	60	50	50	40	40	30	30	25	30	25
G	55	45	55	45	45	35	35	25	25	20	25	20
H	50	40	50	40	40	30	35	25	25	20	25	20
J	45	35	45	35	35	25	30	20	20	15	20	15
K	40	30	40	30	35	25	30	20	20	15	20	15
L	35	25	35	25	30	20	20	15	15	10	15	10
Quatre-Bras. Vier-Armen.												
			1°	2°								
A	75	60	75	60	65	55	55	45	45	35	35	30
C	70	55	70	55	60	50	50	40	40	30	30	25
G	60	50	60	50	55	45	45	35	35	25	25	20
H	55	45	55	45	50	40	40	30	35	25	20	20
J	50	40	50	40	45	35	35	25	30	20	20	15
K	45	35	45	35	40	30	35	25	30	20	20	15
L	40	30	40	30	35	25	30	20	20	15	15	10
Chaussée de Tervueren. Tervuerensche-steenweg.												
			1°	2°								
A	85	70	85	70	80	65	65	55	55	45	45	35
C	80	65	80	65	75	60	60	50	50	40	40	30
G	75	60	75	60	60	50	55	45	45	35	35	25
H	60	50	60	50	55	45	50	40	40	30	35	25
J	55	45	55	45	50	40	45	35	35	25	30	20
K	50	40	50	40	45	35	40	30	35	25	30	20
L	45	35	45	35	40	30	35	25	30	20	20	15
Tervueren (Station). Tervueren (Statie).												
			1°	2°								
A	85	70	85	70	80	65	65	55	55	45	45	35
C	80	65	80	65	75	60	60	50	50	40	40	30
G	75	60	75	60	60	50	55	45	45	35	35	25
H	60	50	60	50	55	45	50	40	40	30	35	25
J	55	45	55	45	50	40	45	35	35	25	30	20
K	50	40	50	40	45	35	40	30	35	25	30	20
L	45	35	45	35	40	30	35	25	30	20	20	15

Dégression des tarifs de la ligne de Tervueren.

Tragsgewijze vermindering der tarieven op de lijn van Tervueren.

Anmerking. — De in artikel 4 der overeenkomst bepaalde tarieven (B), (D, E, F) en (I) betreffen niet het net der voorsteden. Wanneer deze tarieven op het stedselijk net in gebruik zijn, zal men op de lijn van Tervueren respectievelijk de hiernaevens aangeduide tarieven A, C en H toepassen.

Observation. — Les tarifs (B), (D, E, F) et (I) indiqués à l'article 4 de la convention ne concernent pas le réseau suburbain. Lorsque ces tarifs seront en vigueur sur le réseau urbain on appliquera respectivement à la ligne de Tervueren les tarifs A, C et H repris au tableau ci-contre.

Les Tramways Bruxellois.

(SOCIÉTÉ ANONYME.)

Bruxelles, le 30 avril 1924.

*A Monsieur le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics,
à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au cours de la séance du 16 avril, de la Commission Intercommunale, convoquée à l'initiative de la ville de Bruxelles, pour examiner le projet de convention relatif à l'exploitation des tramways, certains membres de cette Commission ont demandé des précisions au sujet de l'application du 5^e alinéa de l'article 2 de ce projet.

Cet alinéa est ainsi libellé :

« Si, par suite de l'emploi, par la Société, d'un système d'exploitation différent de celui actuellement en usage, (par exemple l'emploi d'appareils de perception automatique, mise en service de voitures de capacité sensiblement plus grande que celle des voitures actuellement en usage, sans que cette énumération puisse être limitative) le rapport entre le nombre de voyageurs transportés et le nombre d'heures de travail des agents du mouvement (conducteurs et receveurs) augmentait dans une proportion de 20 %, la formule *D* serait affectée d'un coefficient tel que le public et la Société bénéficient, par parts égales, de l'économie réalisée. »

Les éclaircissements demandés ont été donnés par les délégués de notre Société qui assistaient à la séance. Déférant au désir de Monsieur le Président de la Commission, nous avons l'honneur de vous confirmer notre accord sur les explications suivantes qui précisent la façon d'appliquer le dit alinéa.

Si nous appelons *V* le nombre des voyageurs transportés sur l'ensemble du réseau concédé à la Société et *h* celui des heures de travail des conducteurs et des receveurs, il faut, pour qu'il y ait lieu d'appliquer la clause ci-dessus que l'augmentation du rapport $\frac{V}{h}$ envisagée dans cette clause, résulte exclusivement de l'emploi d'un système d'exploitation différent de celui qui est actuellement en usage. Si une partie de l'augmentation constatée était due à d'autres causes, cette partie n'entrerait pas en ligne de compte.

Il faut, en outre, que l'augmentation atteigne au moins 20 %, étant entendu qu'en tout cas le rapport $\frac{V}{h}$ ainsi majoré devra dépasser au moins 20 % la valeur $\frac{V}{h} = 27,57$ correspondant à l'année 1923.

Notre Société accepte que cette augmentation de 20 % pourra résulter soit d'une modification unique, soit de modifications successives du système d'exploitation.

Lorsque des modifications de la nature envisagée ci-dessus seront apportées au système d'exploitation, l'augmentation qui en résultera se déterminera en comparant les valeurs de $\frac{V}{h}$ pour les deux périodes de douze mois chacune, l'une suivant et l'autre précédant immédiatement la date à laquelle le système d'exploitation aura été modifié.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances nouvelles de nos sentiments de haute considération.

Deux Administrateurs,

(S.) DE LANCKER, HAERENS.

Les Tramways Bruxellois.

(SOCIÉTÉ ANONYME)

Nouvelle Convention.

(PERSONNEL).

BRUXELLES, le 14 juin 1924.

*Monsieur le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics,
à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous faire parvenir, par la présente, une notice indiquant le mode de fixation des salaires, les conditions de travail et les avantages du personnel effectif de notre Société.

En ce qui concerne le § X de cette notice, nous croyons devoir vous donner les précisions suivantes :

Il est entendu que quelles que soient les dispositions de la future loi, la pension ne sera pas inférieure à celle fixée par la sentence arbitrale du 30 octobre 1919.

L'engagement de la Société est formel puisqu'elle déclare verser, pour les pensions, 3 % du montant des salaires; si la loi sur les pensions fixait le versement patronal à un taux inférieur, l'excédent permettrait de donner une pension supplémentaire qui viendrait s'ajouter à celle résultant de la loi.

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

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances nouvelles de nos sentiments de haute considération.

Deux Administrateurs,
(S.) DE LANCKER, HAERENS.

Salaires, conditions de travail et avantages du Personnel effectif des « Tramways Bruxellois »

Reconnaissance syndicale.

La Compagnie déclare s'en rapporter à la loi du 24 mai 1924 sur la liberté d'association et aux sentences arbitrales des 21 mars et 30 octobre 1919, pour tout ce qui concerne la liberté et la reconnaissance syndicale.

Les salaires, conditions de travail et avantages du personnel effectif sont définis par les chapitres ci-après :

I. — Salaires.

A. — *Échelle des salaires du personnel du mouvement.* — Sur les bases de l'index-number du 15 mars 1924, soit 536, les salaires des différentes catégories d'agents sont les suivants :

Receveurs et wattmen

de 0 à 6 mois (essai) minimum fr.	22.00
de 6 mois à 1 an	22.50
de 1 an à 18 mois	23.00
de 18 mois à 2 ans	23.25
de 2 à 3 ans	23.50
de 3 à 4 ans	23.75
de 4 à 5 ans	24.00
plus de 5 ans, maximum	24.50

Ouvriers du Service de l'Exploitation :

de 0 à 6 mois (essai) minimum fr.	22.00
de 6 mois à 1 an	22.25
de 1 à 2 ans	22.50
de 2 à 5 ans	22.75
plus de 5 ans, maximum	23.00

Contrôleurs et Chefs-Conducteurs :

de 0 à 1 an de grade, minimum fr.	25.00
de 1 à 2 ans de grade	25.50
de 2 à 3 ans de grade	26.25
de 3 à 5 ans de grade	27.00
plus de 5 ans de grade, maximum	27.50

B. — Taux des salaires du personnel du Mouvement. — Les modifications des taux des salaires sont basées sur les variations de l'index-number de l'agglomération bruxelloise, établi par le Département de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement; elles se font de la façon suivante :

Au-dessus de 520, salaire actuel

de 520 à 501	»	moins fr.	0.50
de 500 à 481	»	»	1.50
de 480 à 461	»	»	2.00
de 460 à 441	»	»	3.00
de 440 à 421	»	»	4.00
de 420 à 401	»	»	5.00
de 400 à 381	»	»	5.50
de 380 à 361	»	»	6.00
de 360 à 341	»	»	6.50
de 340 à 321	»	»	7.00
de 320 à 301	»	»	7.50
de 300 à 276	»	»	8.50
de 275 à 251	»	»	9.50
de 250 à 226	»	»	10.50
de 225 à 201	»	»	11.50
de 200 à 176	»	»	12.50
de 175 à 151	»	»	13.50
de 150 à 126	»	»	14.50
de 125 à 101	»	»	15.50
100	»	»	16.50

Des accords devront intervenir pour déterminer les salaires si l'index venait à dépasser 540.

C. — Salaires-horaires des agents des Services Techniques. — Sur les bases de l'index-number du 15 mars 1924, soit 536, les salaires-horaires minimum des brigadiers sont de 3 francs et ceux des ouvriers divers, de fr. 2.75.

Les salaires supérieurs à ces taux minimum sont fixés suivant les catégories d'ouvriers qualifiés et de leurs capacités.

D. — Taux des salaires du personnel des Services Techniques. — A toute variation du salaire du personnel du Mouvement équivalente à 1 franc, correspond une variation du salaire-horaire de fr. 0.125; à toute variation de 50 centimes, correspond une variation de salaire-horaire de fr. 0.0625.

Les salaires sont définis mensuellement, d'après la valeur de l'index correspondant au mois en cours et appliqués à partir du premier jour du mois suivant.

II. — Indemnités.

Pour le Service de l'Exploitation :

- 1° 26 jours de congé payés par an, au même taux que celui du salaire journalier;
- 2° Rentrée après minuit, 25 centimes;
Rentrée après 0.30 h., 50 centimes;
Rentrée après 1 heure, 1 franc;
- 3° Indemnités de décalage de service, les dimanches et jours fériés :
 - a) Le travail fait en plus de celui prévu dans l'horaire de semaine est payé à part, suivant le barème des heures supplémentaires;
 - b) Indemnité de 50 centimes minimum aux agents qui, par suite d'un changement dans le roulement, finissent plus tard les dimanches et jours fériés; si la cessation de service est retardée de plus d'une heure, l'indemnité de 50 centimes est majorée de 12 1/2 centimes par quart d'heure supplémentaire;
- 4° Indemnité de déplacement. — La durée des déplacements est ajoutée à celle du travail du jour et le temps ainsi établi, dépassant le travail normal du jour, est payé suivant le barème du travail supplémentaire;
- 5° Indemnité de fr. 0,50 par nuit de travail pour les ouvriers;
- 6° Indemnité aux agents-moniteurs :
 - Receveurs : prime de fr. 0,50 par jour d'apprentissage;
 - Conducteurs : fr. 0,25 par apprenti avec lequel ils ont effectué 2 voyages;

Pour le Service Technique :

- 1° 26 jours de congé payés par an, au même taux que celui du salaire journalier;
- 2° Allocation pour travail normal de nuit :
 - Fr. 0,50 par nuit de travail exécuté à couvert;
 - Fr. 1,00 par nuit de travail exécuté à l'extérieur.

Les allocations pour travail de nuit ne se cumulent pas avec la majoration accordée pour les heures supplémentaires.

III. — Travail.

La durée du travail est réglée par la sentence arbitrale du 30 octobre 1919.

IV. — Gratifications.

Une gratification annuelle est accordée aux membres du personnel qui ont correctement rempli leurs fonctions.

Elle s'élève à :

Pour le service de l'exploitation :

- 50 francs pour les contrôleurs et chefs-conducteurs;
- 30 id. pour les receveurs;
- 25 id. pour les chefs-conducteurs suppléants;
- 20 id. pour les conducteurs;
- 20 id. pour les brigadiers-nettoyeurs;
- 15 id. pour les ouvriers.

Pour le Service Technique :

- 50 francs pour les chefs-électriciens d'atelier
- 40 id. pour les sous-chefs électriciens;
- 30 id. pour les brigadiers;
- 15 id. pour les ouvriers.

Une indemnité de fr. 0,50 est accordée, par jour de travail, aux ouvriers menuisiers propriétaires de leurs outils.

Après dix années de présence, *tous les agents* de la Société reçoivent une gratification extraordinaire de 100 francs; après 20 ans, ils reçoivent 200 francs; après 25 ans, 300 francs; et ainsi de suite, avec augmentation de 100 francs pour chaque période de cinq années.

Une somme de 50 francs est remise aux agents à l'occasion de chaque naissance.

V. — Masse d'habillement.

Les allocations accordées sont les suivantes :

Contrôleurs et chefs-conducteurs	fr.	145	»
Receveurs et conducteurs.		110	»
Ouvriers		75	»

VI. — Boissons hygiéniques.

En hiver, il est tenu gratuitement, dans toutes les aubettes ayant un poste de contrôle, du café chaud à la disposition de tous les agents.

En été, ils trouvent, dans les mêmes aubettes, des boissons rafraîchissantes.

VII. — Secours aux malades.

Pour le calcul des secours accordés aux agents malades, les salaires fixés au 1^{er} paragraphe sont divisés en :

- 1° Salaires proprement dits, dont le maximum est atteint pour une valeur de l'index comprise entre 276 et 300;
- 2° Allocations de « vie chère ».

La répartition de ces secours est faite comme suit, d'après l'ancienneté des agents et en prenant pour base les salaires proprement dits :

- de 0 à 1 an de service — 15 jours à $\frac{1}{4}$ de salaire;
- de 1 à 2 ans de service — 15 jours à $\frac{1}{2}$ salaire;
— 15 jours à $\frac{1}{4}$ de salaire;
- de 2 à 4 ans de service — 15 jours à $\frac{1}{2}$ salaire;
— 30 jours à $\frac{1}{4}$ de salaire;
- plus de 4 ans de service — 15 jours à $\frac{1}{2}$ salaire;
— 60 jours à $\frac{1}{4}$ de salaire,

Des allocations supplémentaires sont accordées, variant de la façon suivante avec l'index-number de l'agglomération bruxelloise :

- 1° Lorsque l'index est inférieur à 300, l'allocation est fixée à 2 francs par jour de maladie;
- 2° Lorsque l'index varie entre 301 et 521, les variations de ces allocations sont égales à la moitié de celles apportées aux salaires.

Ces allocations supplémentaires sont payées aux malades pendant une durée de douze mois.

VIII. — Secours mutuels.

Il existe au sein du personnel de la Société, une association de secours mutuels dont la caisse est alimentée par :

- 1° Des subsides de la Compagnie :
 - a) Subside ordinaire de 5,000 francs
 - b) Subside extraordinaire de 30,000 francs pour le service médical;
- 2° Les cotisations des membres;
- 3° Des dons divers.

Cette Société qui comprend environ 4,500 membres donnent actuellement à ses adhérents les avantages suivants :

- a) Les secours médicaux et pharmaceutiques gratuits aux membres et à leur famille. Le service médical est assuré par les médecins nommés par la Société de Secours mutuels. Ils sont payés par elle et reçoivent de la Compagnie un libre-parcours sur les lignes du réseau.

b) Pendant les 3 premiers mois, 3 francs par jour de maladie.

Pendant les 9 mois suivants, 5 francs par jour de maladie.

Ensuite, 3 francs jusqu'à l'âge de 65 ans, en cas d'incapacité absolue.

Ces secours sont indépendants de ceux délivrés par la Compagnie des Tramways.

IX. — Accidentés du travail.

La loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, règle la situation des accidentés du travail.

X. — Pensions.

Jusqu'à l'époque où la législature aura fixé le régime juridique des pensions, la Société continuera à se conformer à la sentence arbitrale du 30 octobre 1919, attribuant à tout agent de la Société ayant 60 ans d'âge et 25 ans de service et sur sa demande, une pension de retraite de 730 francs, augmentée de 10 francs par année au delà de 25 ans de service.

Au décès de tout agent en service ou pensionné, la Société maintiendra à la veuve l'allocation d'une indemnité calculée à raison d'autant de fois 30 francs que le défunt avait d'années de service à la Société.

A partir de la mise en vigueur de la nouvelle Convention, la Société versera à un fonds de pension une somme égale à *trois pour cent* des salaires payés au personnel, versement qu'elle maintiendra à ce taux, même si la loi sur les pensions fixait pour le versement patronal un taux inférieur à 3 %, étant entendu, d'autre part, que le versement de 3 % comprend celui qui sera fixé par la loi.

Dès la promulgation de la loi relative aux pensions, le système actuellement en vigueur sera supprimé et remplacé par le régime légal.

XI. — Conseil de Consultation et de Conciliation

La Société s'en rapporte à ce sujet à la sentence arbitrale du 21 mars 1919 qui instituait un Conseil de Consultation et de Conciliation, organisé sur des bases analogues à celles adoptées pour les services de la Ville de Bruxelles par le Collège des Bourgmestres et Echevins en séance du 11 février 1913.

Annexé à notre lettre en date du 14 juin 1924, à Monsieur le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics.

Deux Administrateurs,

(S.) DE LANCKER, HAERENS.

(20)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 15 JULI 1924.

Ontwerp van wet, waarbij de Regeering wordt gemachtigd tot het goedkeuren eener Overeenkomst, te sluiten met de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois », ten einde het huidige voorloopig stelsel van ontginning der aan die vennootschap vergunde tramwegennetten te vervangen door een definitief stelsel.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De belanghebbende gemeenten zijn door den Heer Gouverneur der provincie Brabant geraadpleegd geworden over een ontwerp van overeenkomst, te sluiten, na machtiging door de wetgeving, tusschen den Minister van Landbouw en Openbare Werken, en de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois ».

Dit ontwerp was de vrucht der beraadslagingen van een intercommunale Commissie, bijeengekomen op initiatief van de stad Brussel.

Het heeft de goedkeuring verworven van de Bestendige Deputatie des provincieraads en van tien gemeenten : Auderghem, Etterbeek, Sint-Pieters-Jette, Sint-Gillis (College van Burgemeester en Schepenen), Sint-Joost-ten-Noode, Ukkel, Watermael, Boschvoorde, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe. Eenige van die gemeenten hebben voorbehoud gemaakt wat betreft de aan het personeel te vergunnen voordeelen, de uitbreiding der lijnen, de cijzen, sommige bijzondere diensten en tarieven.

Een gemeenteraad heeft zich onthouden.

Zeven gemeenteraden hebben ongunstige adviezen gegeven, de eene met redenen omkleed, de andere niet.

De tekst van overeenkomst gevoegd bij onderhavig lastkohier, is die welke aangenomen is geworden door den gemeenteraad van Brussel gewijzigd evenwel om rekening te houden met verschillende opmerkingen, gemaakt door de geraadpleegde gemeenteraden. Bij dien tekst zijn twee brieven van de vergunninghoudster gevoegd : de eene handelt over de uitlegging, door de intercommunale Commissie gegeven wat betreft het toepassen der 5^e alinea van artikel 2 van het ontwerp van overeenkomst; de andere betreft de loonen, de arbeidsvoorwaarden en de voordeelen van het werkend personeel der vennootschap.

De voorgestelde formule waarborgt de vergunninghoudster geen enkele winst, in dezen zin dat, zoo de opbrengst der zaak niet moest zijn wat de vennootschap er van verwacht, zijn geen recht op eenige tusschenkomst van de openbare machten zou hebben. Zooals de overeenkomst, toegevoegd aan de wet van 25 Augustus 1899, is de aanbesteding de grondslag van de formule, met dit verschil, dat het nieuw akkoord de vergunninghoudster het recht geeft tarieven te bekomen die verschillen naar gelang de levensduurte, volgens een vooraf vastgestelde wet. Dit wet is empirisch en gegrond op de uitslagen van de exploitatie na den oorlog.

De nieuwe bepalingen van het lastkohier betreffende de cijzen, den terugkoop en het eindigen der vergunningen, zijn veel voordeelijker voor de openbare machten dan die der overeenkomst van 1899.

De voordeelen, vóór en na den oorlog aan het personeel verleend, blijven gehandhaafd, behoudens wederzijds goedgekeurde afwijkingen.

De noodige macht is den Minister gegeven, opdat die afwijkingen niet toegebracht worden ten nadeele van het publiek. De vergunninghoudster gaat bovendien verbintenissen aan, wat betreft de stortingen, te doen in een pensioenfonds voor het personeel.

De Minister van Landbouw en Openbare Werken,
B^{on} RUZETTE.

BIJLAGE

ONTWERP VAN OVEREENKOMST

**tot het vaststellen van een definitief uitbatingsregiem voor de Tramwegnetten
vergund aan de Naamlooze Maatschappij « Les Tramways Bruxellois ».**

Tusschen den Minister van Landbouw en Openbare Werken, handelende in
naam van de vergunnende Machten,

eenerzijds,

en de Naamlooze Maatschappij « Les Tramways Bruxellois », vertegenwoordigd
door

anderzijds,

is overeengekomen wat volgt :

Voorwerp der Overeenkomst.

EERSTE ARTIKEL. — De lastenkohieren die de uitbating der aan de Maatschappij
« Les Tramways Bruxellois » vergunde netten beheeren zijn door de hieronder
volgende schikkingen gewijzigd en aangevuld :

Tarieven.

ART. 2. — De bij Koninklijk besluit van 28 Maart 1924 vastgestelde tarieven
zijn als basis genomen (Tarieven A).

Zij zullen in overeenstemming met de veranderingen der uitgaven aan dag-
loonen en aan kolen gewijzigd worden, dewelke vastgesteld zijn door de formule :

$$D = S + 0.005 P.$$

In deze formule vertegenwoordigt *S* het gemiddeld uurloon der werklieden en
agenten der Maatschappij met uitsluiting van het personeel van het Bestuur; dat
is, de uitkomst der deeling van de gezamenlijke loonen en voordeelen, van gelijk
welken aard, die hun toegestaan zijn, door het getal werkuren; *P* is de gemid-
delde magazijnsprijs, in franken, per ton, der in de electriciteitscentrale
geleverde kolen, door de Maatschappij tot de voortbrenging van den electrischen
stroom gebruikt.

In geval de Maatschappij eene andere uitbatingswijze zou gebruiken dan deze die tegenwoordig in voege is (bijvoorbeeld : het gebruik van automatische inningtoestellen, het in dienst stellen van merkelyk grootere wagens dan deze die tegenwoordig in dienst zijn, zonder dat deze opsomming beperkend mag wezen) door dewelke de verhouding tusschen het getal vervoerde reizigers en het getal werkuren der agenten van den rollenden dienst (wattmen en ontvangers) zou verhoogen in eene verhouding van meer dan 20 t. h., zoo zou aan de formule *D* een coëfficiënt toegevoegd worden derwijze vastgesteld dat het publiek en de Maatschappij in gelijke verhouding van de bekomen besparing genieten.

Bij het vaststellen van die besparing, zal er rekening gehouden worden van de interesten en van de delging der nieuw ingebrachte kapitalen tot het aanbrengen der bovengenoemde wijzigingen, alsook van de vernieuwing van het nieuw materieel voor die wijzigingen aangekocht, en dat benevens de lasten voor interesten en delging van het eventueel buiten dienst gestelde materieel, met afrok der waarde waarvoor het eventueel zou verkocht geweest zijn.

Wanneer ten gevolge van den vooruitgang der wetenschap eene nieuwe wijze van voortbrenging van den electrischen stroom door de Maatschappij benuttigd zou worden en eene besparing van minstens 20 t. h. zou opleveren in de kosten dezer voortbrenging, zal de coëfficiënt 0.005 aan den term « kolen » der formule toegekend eveneens aan herziening onderhevig zijn, zoodat het publiek en de Maatschappij in gelijke verhouding van de bekomen besparing genieten. Bij de berekening van deze besparing zal men rekening houden met de factoren die in het vorige lid bepaald zijn.

ART. 3. — De tarieven *A* die in artikel 2 hierboven bepaald zijn, zullen toepasselijk zijn wanneer *D* begrepen is tusschen fr. 3.80 en fr. 4.05.

ART. 4. — Wanneer *D* gelijk is of minder dan fr. 3.80 zullen de tarieven als volgt vastgesteld zijn :

Voor <i>D</i> gelijk of minder dan fr. 3.80 niet reikende tot fr. 3.50	Tarief <i>B</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 3.50 id. id. 3.30	id. <i>C</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 3.30 id. id. 3.15	id. <i>D</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 3.15 id. id. 2.95	id. <i>E</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 2.95 id. id. 2.55	id. <i>F</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 2.55 id. id. 2.30	id. <i>G</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 2.30 id. id. 2.15	id. <i>H</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 2.15 id. id. 1.75	id. <i>I</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 1.75 id. id. 1.40	id. <i>J</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 1.40 id. id. 1.00	id. <i>K</i>	
Voor <i>D</i> id. id. 1.00	id. <i>L</i>	

De tarieven *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, *H*, *I*, *J*, *K*, *L*, zijn aangeduid in de lijsten aan deze overeenkomst toegevoegd.

De tarieven *L* zijn deze die in 1914 in voege waren.

ART. 5. — Wanneer *D* fr. 4.05 te boven gaat, zullen de tarieven derwijze vastgesteld zijn dat de gemiddelde prijs die er uit voortspruit gelijk zij aan den gemiddelden prijs per reis, voortkomende van de toepassing der tarieven *A* vermeerderd in de verhouding van een centiem per tien centiemen verschil der waarde *D* boven de drie frank tachtig centiem (fr. 3.80).

De tarieven zullen enkel gewijzigd worden wanneer de hierboven gemelde berekening eene verandering zal veroorzaken van minstens anderhalven centiem van den gemiddelden prijs per reis.

De gemiddelde prijs per reis is de uitkomst der deeling van de gezamenlijke ontvangst der biljetten door het overeenstemmend getal reizigers (het getal van al de biljetten, met uitsluiting van deze die door de vergunninghoudster voor bijvoegsels of voor aansluitingen afgeleverd zijn).

De prijzen der verschillende soorten van biljetten en de wijze van tariefvaststelling bepaald om den gemiddelden prijs per reis te wijzigen, zooals hierboven aangegeven, zullen door den Minister vastgesteld worden, rekening houdende met de voorstellingen der Maatschappij. De gewijzigde tarieven zullen binnen de drie maanden der kennisgeving aan den Minister van de waarden *S* en *P* en van den gemiddelden prijs per reis, gelijkvormig met het eerste lid van artikel 14, in werking treden.

ART. 6. — Wanneer de werkelijk gemiddelde prijs per reis, voortspruitend uit de toepassing der aldus gewijzigde tarieven, gedurende een tijdperk van drie maanden van meer dan twee ten honderd (2 t. h.), min of meer, met den prijs door de berekening in artikel 5 hierboven bepaald verschilt, zullen deze tarieven door den Minister binnen de drie volgende maanden gewijzigd worden, rekening houdend met de voortstellen der Maatschappij en derwijze dat de afwijking minder worde dan deze grens.

ART. 7. — De prijs der abonnementen zal in dezelfde verhouding veranderen als de gemiddelde prijs per reis en zal tot den eerstvolgenden frank afgerond worden.

ART. 8. — De prijs van een of meer soorten biljetten zal op aanvraag van de vergunninghoudster door den Minister aan een mindere waarde mogen vastgesteld worden, dan deze die voortspruit uit de toepassing der hierbovenstaande formelen.

Vergoedingen.

ART. 9. — Het artikel 18 van het lastenkohier van 26 April 1899 en van de lastenkohieren die bijzonder eigen zijn aan de verschillende navolgende vergunningen is gewijzigd als volgt :

1^o De jaarlijksche vaste vergoedingen die in dit artikel bepaald zijn zullen door drie vermenigvuldigd worden ;

2^o Al de veranderlijke vergoedingen zullen door eene enkele veranderlijke vergoeding vervangen worden, dewelke berekend zal zijn op 15 t. h. van de

dividenden welke jaarlijks door de Maatschappij uitbetaald worden aan hare verschillende soorten van aandeelen; met deze verstandhouding dat die vergoeding van 15 t. h. ook zal toegepast worden aan de sommen die uitgekeerd zullen worden aan de dividendaandeelen, na de uitbetaling van de bevoorrechte en de gewone aandeelen, in overeenkomst met de statuten.

De veranderlijke vergoeding zal onder de verschillende gemeenten verdeeld worden, in evenredigheid van het getal trein kilometers op hun grondgebied uitgevoerd.

Dit getal trein kilometers op 31 December 1923, en het overeenkomstig percent zijn bepaald in de bijlage n^o II. De herziening van die cijfers zal alle vijf jaar geschieden door de zorgen der Maatschappij onder toezicht van den Minister.

Terugkoop.

Art. 10. — Aan het artikel 96 van het lastenkohier van 26 April 1899 en van de bijzondere lastenboeken die de volgende vergunningen beheeren wordt bijgevoegd :

Indien de terugkoop geschiedt na 31 December 1935, zal de Bevoegde Overheid het recht hebben voor het vaststellen der vergoeding aan de Maatschappij verschuldigd te kiezen, hetzij de berekening bepaald in het hierboven genoemd artikel 96 en in den brief van 16 Augustus 1899 er aan toegevoegd, hetzij deze hieronder aangeduid :

a) Voor de beleggingen die vóór 31 December 1920 gedaan werden, zal men het beloop der sommen vaststellen die door de Maatschappij uitgegeven werden voor het aankopen, de oprichting en de toeëigening van de terug te koopen waarden bevattende de sporen en de uitrustingen der lijnen, de centrale en bij-stations, het rollend materiaal der tramlijnen, de wachthuizen, de bewaaren werkplaatsen, het dienstmateriaal, de werktuigen en de meubelen.

Het beloop van ieder dier beleggingen zal met 1.1 ten honderd verminderd worden voor ieder verlopen jaar, sinds het einde van het bedrijfsjaar gedurende hetwelke deze belegging gedaan werd en tot op het begin van het bedrijfsjaar gedurende hetwelk de terugkoop zal geschieden.

De aldus bekomen som zal met een coëfficiënt vermenigvuldigd worden, hetwelk gelijk zal zijn aan de verhouding tusschen de waarde in nieuwen staat van de teruggekochte goederen op het oogenblik waarop de belegging geschiedde. Deze verhouding mag niet kleiner dan de eenheid zijn.

b) Voor de beleggingen welke na den 21^e December 1920 gedaan worden, zal de berekening geschieden zooals aangegeven is in het hoofdstuk A, maar de coëfficiënt zal mogen kleiner zijn dan de eenheid in geval de waarde in nieuwen staat op het oogenblik van den terugkoop minder is dan deze op het oogenblik der belegging, onder voorbehoud nochtans dat de som die aan de Maatschappij voor den terugkoop zal moeten betaald worden ten gevolge van die beleggingen, in geen geval, minder zal mogen wezen dan het beloop welke de Maatschappij te

betalen heeft voor de uitbetaling, overeenkomstig met de statuten, van de obligatiën en de bevoorrechte en gewone aandeelen die de tegenwaarde vormen van deze beleggingen en gedaan werden na den datum van 1 Januari 1924 en die op den dag van den terugkoop nog niet uitbetaald zouden zijn. De waarde in nieuwen staat der goederen zal door den Minister, of in geval van betwisting, door experten vastgesteld worden.

De terugkoop zal verplichtend de sporen met hunne toebehoorten die op de openbare wegen opgericht zijn omvatten, alsook de wachthuizen en het rollend materieel van welken aard ook, de inrichtingen tot het voortbrengen van den stroom (vast materieel, gebouwen en gronden van den inrichtingen), de werkplaatsen, bewaarplaatsen, enz., en, in een woord, al de beleggingen die de Maatschappij zal gedaan hebben voor de uitbating der tramwegen met uitsluiting van den maatschappelijken zetel.

Verval der vergunningen.

ART. 11. — Bij verval der vergunningen, zal de overdracht der huidige aan de Maatschappij vergunde netten, alsook der stroomvoortbrengstinrichtingen en van het rollend materieel dat bedien voor die netten benuttigd wordt, geschieden in overeenkomst met de bepalingen van artikel 97 der lastenkohiers en van den brief der Maatschappij van 16 Augustus 1899, dewelke aan dit lastenkohier toegevoegd is.

Daarbij zal de Bevoegde Overheid het recht hebben, zonder daartoe verplicht te zijn, zich het algeheele of een deel van het nieuw rollend materieel toe te eigenen dat het wezenlijk tegenwoordig effectief komt vermeerderen en dat aangekocht zou zijn na de in voege bringing van deze overeenkomst, om aldus de uitbating van genoemde netten te kunnen verzekeren.

In dit geval zal de te betalen vergoeding de uitbatingswaarde van dit materieel bedragen, die door den Minister, of in geval van betwisting, door experten vastgesteld zal worden.

Wat de beleggingen betreft die door de Maatschappij, na het in werking treden van deze overeenkomst gedaan zijn, tot het aanleggen van nieuwe lijnen en hunne uitrusting, alsook voor het op die lijnen te gebruiken rollend materieel, zal men de waarde der sommen vaststellen, die uitgegeven werden voor al die beleggingen, onder aftrok voor ieder van deze van 1,4 t. h. per verlopen jaar, sinds het einde van het bedrijfsjaar gedurende hetwelk deze beleggingen geschieden, tot op den vervaldag der vergunningen.

De aldus bekomen som zal met een coëfficiënt vermenigvuldigd worden gelijk aan de verhouding der waarde der goederen in nieuwen staat op den verval der vergunning, tot hunne waarde in nieuwen staat op het oogenblik der aanwerving, onder voorbehoud nochtans dat de som aan de Maatschappij te betalen voor deze beleggingen, in geen geval minder mag wezen dan het beloop dat de Maatschappij te betalen heeft voor de uitbetaling, in overeenkomst met de statuten, der obligatiën en der bevoorrechte en gewone aandeelen die de tegenwaarde vormen der aanwervingen die gedaan zijn na den 1^o Januari 1924

en die bij den verval der vergunningen nog niet uitbetaald zouden zijn. De waarde in nieuwen staat der goederen zal door den Minister, of in geval van betwisting, door experts vastgesteld worden.

Personeel.

ART. 12. — Artikel 64 van het lastenkohier van 26 April 1899, aangevuld door de bijlage aan den brief van 14 Juni 1924 dewelke aan deze overeenkomst is toegevoegd en die de dagloonen, werkvoorwaarden en voordeelen van het personeel vaststelt, blijft van kracht behalve de afwijkingen die door gemeenzaam akkoord zouden toegestaan zijn.

Bij geval nochtans dat deze veranderingen aan de akkoorden eene verandering der tarieven zouden veroorzaken, door de toepassing van deze overeenkomst, zullen die veranderingen voorafgaandelijk door de Maatschappij moeten aangekondigd worden aan den bevoegden Minister, dewelke zal vaststellen of de aldus gewijzigde dagloonen en voordeelen de normale grenzen voortspruitend uit de voorwaarden der plaatselijke nijverheid en de levensduurte niet te buiten gaan. Zoo noodig, zal de Minister het oordeel vragen eener raadgevende Commissie waarvan hij de leden zal benoemen en die samengesteld zal zijn als volgt :

2 afgevaardigden van de Regeering,

2 afgevaardigden van de provincie Brabant, waaronder den heer Gouverneur, zetelende als Voorzitter der Commissie.

2 afgevaardigden der gemeenten, waarvan een van de Stad Brussel,

2 afgevaardigden der Maatschappij,

2 afgevaardigden der personeel.

De Maatschappij zal zich naar de beslissing van den Minister moeten schikken.

Nieuwe lijnen.

ART. 13. — Bij het in werking treden van de overeenkomst, zal de Maatschappij de vergunning van nieuwe lijnen aanvragen, tot een beloop van 15 kilometers enkel spoor. De Maatschappij verbindt zich tot het aanleggen en de uitbating van deze uitbreidingen binnen een termijn van vijf jaren, loopende vanaf het toestaan der vergunningen. Nochtans zal dit aanleggen kunnen uitgesteld worden in geval de prijs der bouwstoffen en der arbeidsloonen zoo hoog zouden komen dat de prijs voor een kilometer enkel spoor met volledige uitrusting de 200,000 frank zou de boven gaan.

Algemeene schikkingen.

ART. 14. — Met het oog op de toepassing der artikelen 2, 3, 4, 5 en 6, zal de vergunninghoudster in de eerste helft van iedere maand de berekende waarde van S en P voor de vorige maand, alsook de gemiddelde prijs per reis gedurende de maand aan den Minister bekend maken.

deelen noodig tot het vaststellen
doen nazien en zal de waarde
van *D* vaststellen in overeenkomst met artikel 2. In geval van betwisting door de
vergunninghoudster zullen die waarden eventueel door experts vastgesteld
worden.

Tot de toepassing der artikelen 10 en 11 zal de Maatschappij na de sluiting
van ieder bedrijfsjaar, het bedrag der nieuwe beleggingen die gedurende dit
bedrijfsjaar gedaan werden aan den Minister bekend maken. De Minister zal het
recht hebben deze cijfers door zijn afgevaardigde te doen onderzoeken.

ART. 15. — In geval van schatting door experts zal de aanstelling der experts
als volgt geschieden : de eerste expert zal door den Minister benoemd worden,
de tweede door de Maatschappij; deze twee experts zullen in gemeenzaam
akkoord een derden expert benoemen; bij gebrek van overeenkomst, zal deze
laatste door den Voorzitter der Rechtbank van Eersten Aanleg benoemd worden,
op aanvraag der meest aandringerde partij.

De schattingskosten zijn ten laste van de vergunninghoudster met uitsluiting
van het eereloon van den expert die door den Minister benoemd is.

ART. 16. — De leden van den Senaat en van de Kamer van Volksvertegen-
woordigers zullen eene persoonlijke vrijkaart bekomen dewelke op het gansche
net geldig zal wezen.

ART. 17. — Al de bepalingen van de lastenkohieren die door de tegenwoordige
overeenkomst niet uitdrukkelijk gewijzigd werden, zullen van kracht blijven.

ART. 18. — De vergunninghoudster zal de verbintenissen moeten naleven die
aangegeven zijn in haar brieven aan den Minister van Landbouw en Openbare
Werken, onder datum van 30 April 1924 en van 14 Juni 1924 en waarvan
echtverklaarde afschriften aan deze overeenkomst toegevoegd zijn.

ART. 19. — De onderhavige overeenkomst, welke een bijvoegsel vormt van
de genoemde lastenboeken zal in werking treden vanaf ; de ver-
goedingen in artikel 9 voorzien zullen berekend worden op de dividenden van
het volledig bedrijfsjaar gedurende hetwelk de overeenkomst in werking zal
gesteld worden.

In tweedubbel opgemaakt te Brussel, den

Les Tramways Bruxellois.

(NAANLOOZE MAATSCHAPPIJ.)

TRAPSGEWIJZE VERMINDERINGEN DER STEDELIJKE TARIEVEN.

TARIEVEN.	AANDUIDING.	VOLLE TARIEF.		VERMINDERD TARIEF.	
		1° kl.	2° kl.	1° kl.	2° kl.
A	Rechtstreeksche reis	35	30	30	25
	met aansluiting	55	45	45	35
B	Rechtstreeksche reis	35	30	30	25
	met aansluiting	50	40	40	30
C	Rechtstreeksche reis, 2 afdeelingen.	30	25	25	20
	Rechtstr. reis, meer dan 2 afdeel.	35	30		
	met aansluiting	50	40	35	25
D	Rechtstreeksche reis	30	25	25	20
	met aansluiting	50	40	35	25
E	Rechtstreeksche reis	30	25	25	20
	met aansluiting	45	35	35	25
F	Rechtstreeksche reis	30	25	25	20
	met aansluiting	40	30	35	25
G	Rechtstreeksche reis, 2 afdeelingen.	25	20	20	15
	Rechtstr. reis, meer dan 2 afdeel.	30	25		
	met aansluiting	40	30	35	25
H	Rechtstreeksche reis	25	20	20	15
	met aansluiting	40	30	35	25
I	Rechtstreeksche reis	25	20	20	15
	met aansluiting	35	25	30	20
J	Rechtstreeksche reis, 2 afdeelingen.	20	15	20	15
	Rechtstr. reis, meer dan 2 afdeel.	25	20		
	met aansluiting	35	25	30	20
K	Rechtstreeksche reis	20	15	15	10
	met aansluiting	35	25	20	15
L (1914).	Rechtstreeksche reis, 2 afdeelingen.	15	10	15	10
	Rechtstr. reis, meer dan 2 afdeel.	20	15		
	met aansluiting, 2 afdeelingen . .	20 of 25	15 of 20	20	15
	met aansluiting, meer dan 2 afdeel.	25 of 30	20 of 25		

Porte de Tervueren.
Tervuerenschepoort.

Tarifs Tarieven	1°	2°				
A	35	30				
C	30	25				
G	25	20				
H	25	20				
J	20	15				
K	20	15				
L	15	10				
			Rond-Point avenue de Tervueren. Rond-Punt van de Tervuerenschelaan.			
			1°	2°		
A	35	30	35	30		
C	30	25	30	25		
G	25	20	25	20		
H	25	20	25	20		
J	20	15	20	15		
K	20	15	20	15		
L	15	10	15	10		
			Arrêt des Etangs. Stilstand der Vijvers.			
					1°	2°
A	45	35	35	30	35	30
C	40	30	30	25	30	25
G	35	25	25	20	25	20
H	35	25	25	20	25	20
J	30	20	20	15	20	15
K	30	20	20	15	20	15
L	20	15	15	10	15	10
			Stockel. Stockel.			

Dégression des tarifs de la ligne de Stockel

Trapsgewijze vermindering der tarieven op de lijn
van Stockel.

Observation. — Les tarifs (B), (D, E, F) et (I) indiqués à l'article 4 de la convention ne concernent pas le réseau suburbain. Lorsque ces tarifs seront en vigueur sur le réseau urbain on appliquera respectivement à la ligne de Stockel les tarifs A, C et H repris au tableau ci-contre.

Aanmerking. — De in artikel 4 der overeenkomst bepaalde tarieven (B), (D, E, F) en (I) betreffen niet het net der voorsteden. Wanneer deze tarieven op het stedelijk net in gebruik zijn, zal men op de lijn van Stockel respectievelijk de hiernevens aangeduide tarieven A, C en H toepassen.

Tarifs Tarieven	Forest. Vorst.											
A	30	Place Wielemans-Ceuppens. Wielemans-Ceuppensplaats.										
C	25											
G	20											
H	20											
I	15											
J	15	Limite Forest-Saint-Gilles. Grens Vorst-Sint-Gillis.										
K	15											
L	10											
A	30	30	Gare du Midi. Zuidstatie.									
C	25	25										
G	25	20										
H	20	20										
I	20	15										
J	15	15	Bourse. Beurs.									
K	15	15										
L	15	10										
A	30	30	30	30	Gare du Nord Noordstatie.							
C	25	25	25	25								
G	25	25	20	20								
H	20	20	20	20								
I	20	20	15	15								
J	15	15	15	15	Place Liedts. Liedtsplaats.							
K	15	15	15	15								
L	15	15	15	10								
A	30	30	30	30	30	30	Rue du Lion. Leeuwstraat.					
C	25	25	25	25	25	25						
G	25	25	25	25	25	20						
H	20	20	20	20	20	20						
I	20	20	20	20	15	15						
J	15	15	15	15	15	15	Port Mon Plaisir Chemin vers Haren-Sud. Haven « Mon Plaisir ». Weg naar Haren-Zuid.					
K	15	15	15	15	15	15						
L	15	15	15	15	10	10						
A	45	45	45	45	45	35	30	30	Chemin de Dieghem à Buda. Weg van Dieghem naar Buda.			
C	40	40	40	40	40	30	25	25				
G	35	35	35	35	35	25	20	20				
H	30	30	30	30	30	25	20	20				
I	25	25	25	25	25	20	15	15				
J	20	20	20	20	20	20	15	15	Vilvorde. Vilvoorde.			
K	20	20	20	20	20	20	15	15				
L	20	20	20	20	20	15	10	10				
A	55	55	55	55	55	45	35	30	30			
C	50	50	50	50	50	40	30	25	25			
G	45	45	45	45	45	35	25	20	20			
H	40	40	40	40	40	30	25	20	20			
I	35	35	35	35	35	25	20	15	15			
J	30	30	30	30	30	25	20	15	15			
K	30	30	30	30	30	25	20	15	15			
L	25	25	25	25	25	20	15	10	10			
A	60	60	60	60	60	55	45	35	30	30		
C	55	55	55	55	55	50	40	30	25	25		
G	50	50	50	50	50	45	35	25	20	20		
H	45	45	45	45	45	40	30	25	20	20		
I	40	40	40	40	40	35	25	20	15	15		
J	35	35	35	35	35	30	25	20	15	15		
K	35	35	35	35	35	30	25	20	15	15		
L	30	30	30	30	30	25	20	15	10	10		

Dégression des tarifs de la ligne de Vilvorde.

Trapsgewijze vermindering der tarieven op de lijn van Vilvoorde.

Observation. — Les tarifs (B), (D, E, F) et (I) indiqués à l'article 4 de la convention ne concernent pas le réseau suburbain. Lorsque ces tarifs seront en vigueur sur le réseau urbain on appliquera respectivement à la ligne de Vilvorde les tarifs A, C, et H repris au tableau ci-contre.

Anmerking. — De in artikel 4 der overeenkomst bepaalde tarieven (B), (D, E, F) en (I) betreffen niet het net der voorsteden. Wanneer deze tarieven op het stedelijk net in gebruik zijn, zal men op de lijn van Vilvoorde respectievelijk de hiernaevens aangegeuide tarieven A, C en H toepassen.

Dégression des tarifs réduits suburbains.

Trapsgewijze vermindering der verminderde tarieven op de lijnen buiten de stad.

1° Treurenberg ou Porte de Namur-Tervueren.
1° Treurenberg of Naamschepoort-Tervueren.
Treurenberg ou Porte de Namur.
Treurenberg of Naamschepoort.

Tarifs Tarieven	1 ^o	2 ^o						
A	30	25						
C	25	20						
G	20	15						
I	20	15						
K	15	10						
Porte de Tervueren. Tervuerenschepoort.								
	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o				
A	30	25	30	25				
C	25	20	25	20				
G	20	15	20	15				
I	20	15	20	15				
K	15	10	15	10				
Woluwé (dépôt). Bewaarplaats van Woluwe.						1 ^o	2 ^o	
A	45	35	30	25	30	25		
C	40	30	25	20	25	20		
G	35	25	20	15	20	15		
I	30	20	20	15	20	15		
K	20	15	15	10	15	10		
Quatre-Bras. Vier-Armen.							1 ^o	2 ^o
A	45	35	45	35	30	25	30	25
C	40	30	40	30	25	20	25	20
G	35	25	35	25	20	15	20	15
I	30	20	30	20	20	15	20	15
K	20	15	20	15	15	10	15	10
Tervueren. Tervueren								

2° Porte de Tervueren-Stockel.
2° Tervuerenschepoort-Stockel.
Porte de Tervueren.
Tervuerenschepoort.

Tarifs Tarieven	1°	2°		
A	30	25		
C	25	20		
G	20	15		
I	20	15		
K	15	10		
Woluwé (dépôt). Bewaarplaats van Woluwe.				
			1°	2°
A	30	25	30	25
C	25	20	25	20
G	20	15	20	15
I	20	15	20	15
K	15	10	15	10
Stockel. Stockel.				

Observation. — Les tarifs (B), (D, E, F), (H), (J) et (L) indiqués à l'article 4 de la convention ne concernent pas le réseau suburbain. Lorsque ces tarifs seront en vigueur sur le réseau urbain on appliquera respectivement les tarifs A, C, G, I et K repris aux tableaux ci-contre.

Aanmerking. — De in artikel 4 der overeenkomst bepaalde tarieven (B), (D, E, F), (H), (J) en (L) betreffen niet het net der voorsteden. Wanneer deze tarieven op het stedelijk net in gebruik zijn, zal men respectievelijk de hiernevens aangeduide tarieven A, C, G, I en K toepassen.

3° Forest-Vilvorde.
3° Vorst-Vilvorde.

Tarifs Tarieven	Vilvorde. Vilvorde.	
A	25	
C	20	
G	15	
I	15	
K	10	
Rue du Lion. Leeuwstraat.		
	1°	2°
A	25	25
C	20	20
G	15	15
I	15	15
K	10	10
Gare du Nord. Noorstatie.		
	1°	2°
A	35	25
C	30	20
G	25	15
I	20	15
K	15	10
Forest. Vorst.		

Les Tramways Bruxellois

(NAAMLooZE MAATSCHAPPIJ).

**Percent der trein-kilometers dagelijks per gemeente uitgevoerd
op datum van 31 December 1923.**

Brussel	30.502 km. 824	38,225
Anderlecht	3.090 km. 567	3,874
Auderghem	802 km. 310	1,005
Cramhem	57 km. 276	0,073
Etterbeek	4.802 km. 301	6,019
Evere	262 km. 073	0,329
Vorst	3.197 km. 661	4,006
Elsene	6.629 km. 560	8,308
Sint-Pieters-Jette	176 km. 929	0,222
Sint-Jans-Molenbeek	13 km. 948	0,019
Sint-Gillis	6.929 km. 696	8,685
Sint-Jost-ten-Noode	3.868 km. 711	4,848
Schaerbeek	10.328 km. 480	12,943
Tervueren	424 km. 969	0,532
Ukkel	2.840 km. 808	3,560
Vilvoorde	1.166 km. 808	1,462
Watermael-Boschvoorde	753 km. 870	0,944
Sint-Lambertus-Woluwe	652 km. 648	0,817
Sint-Pieters-Woluwe	3.295 km. 552	4,129
TOTAAL	79,796 km. 991	100 t. h.

« **Les Tramways Bruxellois.** »
(NAAMLooZE MAATSCHAPPIJ.)

Brussel, den 30 April 1924.

*Aan den heer Minister van Landbouw en Openbare Werken,
te Brussel.*

MIJNHEER DE MINISTER,

In den loop der vergadering van 16^{en} April, der Inter-Gemeentelijke Commissie, die op voorstel der stad Brussel bijeengeroepen werd tot het onderzoeken van het ontwerp der overeenkomst betreffend de uitbating der tramwegen, hebben eenige leden dezer Commissie meer nauwkeurige uitleg gevraagd, aangaande de toepassing van het 5^{de} lid van artikel 2 van dit ontwerp.

Dit lid is opgesteld als volgt :

« In geval de Maatschappij eene andere uitbatingswijze zou gebruiken dan deze die tegenwoordig in voege is (bijvoorbeeld : het gebruik van automatische inrichtingen, het in dienst stellen van merkelyk grootere wagens dan deze die tegenwoordig in dienst zijn, zonder dat deze opsomming beperkend mag wezen) door dewelke de verhouding tusschen het getal vervoerde reizigers en het getal werkuren der agenten van den rollenden dienst (wattmen en ontvangers) zou verhoogden in eene verhouding van meer dan 20 per honderd, zoo zou aan de formule *D* een coëfficiënt toegevoegd worden, derwijze vastgesteld dat het publiek en de Maatschappij in gelijke verhouding van de bekomen besparing genieten. »

De gevraagde ophelderingen zijn door de afgevaardigden onzer Maatschappij die deze vergadering bijwoonden, gegeven geworden.

Toegevende aan het verlangen van den Heer Voorzitter der Commissie, hebben we de eer U ons akkoord op de volgende uitleggingen te bevestigen, dewelke nauwkeurig de toepassing van genoemd lid uitleggen.

Wanneer *V* het getal reizigers voorstelt die op het volledige aan de Maatschappij vergunde net vervoerd werden en *h* dat der werkuren der wattmen en ontvangers, zoo is het vereischt, om aanleiding tot het toepassen der bovengenoemde bepaling te geven, dat de verhooging der betrekking $\frac{V}{h}$ voorzien in die bepaling, uitsluitelyk voortspruite uit het gebruiken van een ander uitbatingsstelsel dan dat hetwelk tegenwoordig in gebruik is. Indien een deel der bestaande verhooging uit andere oorzaken zou voortspruiten, zoo zou dit deel niet in rekening komen;

Daarbij moet die verhooging minstens 20 per honderd bedragen, met dien verstande, dat de betrekking $\frac{V}{h}$ aldus verhoogd, minstens met 20 per honderd, de waarde $\frac{V}{h} = 27,57$ die overeenstemt met het jaar 1923, zal moeten te boven gaan.

Onze Maatschappij aanvaardt dat deze verhooging van 20 ten honderd zal mogen voortspruiten, hetzij uit eene enkele wijziging, hetzij uit opeenvolgende wijzigingen van de uitbatingswijze.

Wanneer er wijzigingen van den aard als hierboven beoogd, aan het uitbatingsstelsel aangebracht worden, zal de daaruit voortvloeiende verhooging vastgesteld worden door de vergelijking der waarden van $\frac{V}{h}$ voort twee tijdvakken van 12 maanden ieder, waarvan het eene onmiddellijk voor, en het ander onmiddellijk na den datum zullen komen waarop de uitbatingswijze gewijzigd werd.

Aanvaard, Mijnheer de Minister, de vernieuwde verzekering onzer gevoelens van hoogachting.

Twee Beheerders,
(Get.) DE LANCKER, HAERENS.

« Les Tramways Bruxellois. »

(NAAMLOOZE MAATSCHAPPIJ.)

Nieuwe Overeenkomst.

(PERSONEEL.)

Brussel, den 14^{den} Juni 1924.

*Aan den Heer Minister van Landbouw en Openbare Werken
te Brussel.*

MIJNHEER DE MINISTER,

Wij hebben de eer U hierbij een korte mededeeling te laten geworden die de wijze van bepalen der dagloonen, de arbeidsvoorwaarden en de voordeelen van het bestendig personeel onzer Maatschappij vaststelt.

Wat het hoofdstuk X van deze korte mededeeling betreft meenen we U volgenden nauwkeurigen uitleg te moeten geven :

Welke ook de schikkingen wezen mogen van de aanstaande wet, blijft toch verstaan dat het pensioen nooit minder zal wezen dan datgene dat door het scheidsrechterlijk vonnis van 30^{sten} October 1919 vastgesteld is.

De verbintenis der Maatschappij is stellig, aangezien zij verklaart dat zij voor de pensioenen drie ten honderd storten zal van het beloop der dagloonen ; indien de wet op de pensioenen de stortingen der gebruikers op een minder ten honderd vaststelt, zoo zal met het overschot een toevoegelijk pensioen kunnen gegeven worden hetwelk datgene dat door de wet voorzien is zal vermeerderen.

Wat de sommen betreft die tot op heden gestort werden in de pensioenkassen respectievelijk ten voordeele der beambten en ten voordeele der agenten en werklieden der Maatschappij ingericht, is er nooit desaangaande sprake geweest dezelve van het doel waarvoor zij bestemd waren af te wenden. Deze kapitalen zijn trouwens onmisbaar aan de Maatschappij tot het verzekeren der pensioenen tot op het in werking treden der wet, tot het voltooien der pensioenen der agenten die ten gevolge van hun huidige ouderdom van het voorziene pensioen niet meer zouden kunnen genieten en om te voorzien in de lasten die bovenstaande verbintenis zouden te buiten gaan. De tot op heden bij de pensioenfonds gestorte sommen zullen dus tot hunne bestemming behouden blijven en er is geenszins sprake dat de Maatschappij er anders zou over beschikken.

Aanvaard, Mijnheer de Minister, de vernieuwde verzekering onzer gevoelens van hoogachting.

Twee Beheerders,

(Get.) DE DANCKER, HAERENS.

**Dagloonen, arbeidsvoorwaarden en voordeelen van het bestendig personeel
der « Tramways Bruxellois ».**

Syndicaatserkenning.

De Maatschappij verklaart zich te houden aan de wet van 24^{ten} Mei 1921, betreffende de vrijheid van vereeniging en aan de scheidsrechterlijke vonnissen van 21^{sten} Maart en 30^{sten} October 1919, voor alles wat de vrijheid alsmede de syndicaatserkenning aangaat.

De dagloonen, arbeidsvoorwaarden en voordeelen van het bestendig personeel zijn door de hieronder volgende hoofdstukken bepaald :

I. — Dagloonen.

A. — *Rooster der dagloonen van het personeel van den rollenden dienst.* —
Op de grondslagen van het index-nummer van 15^{ten} Maart 1924, dit is 536, zijn de dagloonen der verschillende klassen van bedienden de volgende :

Ontvangers of wattmen :

van 0 tot 6 maanden (proefdienst) minstens . . . fr.	22.00
van 6 maanden tot 1 jaar	22.50
van 1 jaar tot 18 maanden	23.00
van 18 maanden tot 2 jaar	23.25
van 2 tot 3 jaar	23.50
van 3 tot 4 jaar	23.75
van 4 tot 5 jaar	24.00
meer dan 5 jaar, hoogstens	24.50

Werklieden van den Uitbatingdienst :

van 0 tot 6 maanden (proefdienst) minstens . fr.	22.00
van 6 maanden tot 1 jaar	22.25
van 1 tot 2 jaar	22.50
van 2 tot 5 jaar	22.75
meer dan 5 jaar, hoogstens	23.00

Toezieners en Chef-Wattmen :

van 0 tot 1 jaar graad, minstens fr.	25.00
van 1 tot 2 jaar graad	25.50
van 2 tot 3 jaar graad	26.25
van 3 tot 5 jaar graad	27.00
meer dan 5 jaar graad, hoogstens	27.50

B. — *Bedrag der dagloonen van den Rollenden Dienst.* — De wijzigingen van het bedrag der dagloonen zijn gesteund op de veranderingen van het index-nummer voor Groot-Brussel, hetwelk door het Departement van Handel, Werk en Bevoorrading vastgesteld wordt, zij zullen als volgt geschieden :

Boven de 520,	tegenwoordig dagloon			
van 520 tot 501	»	min	. fr.	0.50
van 500 tot 481	»	»	. .	1.50
van 480 tot 461	»	»	. .	2.00
van 460 tot 441	»	»	. .	3.00
van 440 tot 421	»	»	. .	4.00
van 420 tot 401	»	»	. .	5.00
van 400 tot 381	»	»	. .	5.50
van 380 tot 361	»	»	. .	6.00
van 360 tot 341	»	»	. .	6.50
van 340 tot 321	»	»	. .	7.00
van 320 tot 301	»	»	. .	7.50
van 300 tot 276	»	»	. .	8.50
van 275 tot 251	»	»	. .	9.50
van 250 tot 226	»	»	. .	10.50
van 225 tot 201	»	»	. .	11.50
van 200 tot 176	»	»	. .	12.50
van 175 tot 151	»	»	. .	13.50
van 150 tot 126	»	»	. .	14.50
van 125 tot 101	»	»	. .	15.50
100	»	»	. .	16.50

Overeenkomsten zullen moeten gesloten worden tot het vaststellen der dagloonen, in geval het index 540 moest overschrijden.

C. — *Uurdagloonen der agenten van de Technische Diensten.* — Op de grondslagen van het index-nummer van 15 Maart 1924, dat is 536, zullen de minimum-uurdagloonen der brigadiers 3 frank en deze der verschillende werklieden fr. 2.75 zijn.

De hogere dagloonen als die minimum-bedragen zijn vastgesteld volgens de verschillende categoriën van stielmannen en hunne bekwaamheden.

D. — *Bedrag der dagloonen van het personeel der Technische Diensten.* — Aan ieder dagloon verandering een frank bedragende van het personeel van den rollenden dienst, stemt eene uur-dagloon verandering van fr. 0,125 overeen; aan iedere verandering van 50 centiem stemt eene uur-dagloon verandering van fr. 0,0625 overeen.

De dagloonen worden maandelijks vastgesteld, volgens de waarde van het index overeenstemmend met de loopende maand en toepasselijk vanaf den eersten dag der volgende maand.

II — Vergoedingen.

Voor den Uitbatingdienst.

- 1° 26 betaalde verlofdagen per jaar, aan hetzelfde bedrag als hun dagelijksch loon.
- 2° Voor binnenkomen na middernacht, 25 centiem.
Voor binnenkomen na 0,30 u., 50 centiem.
Voor binnenkomen na 1 u., 1 frank
- 3° Vergoedingen voor dienstverwisselingen op zon- en feestdagen :
 - a) Het verrichte werk, gedaan boven hetgene voorzien door de uurtabel der week, wordt afzonderlijk betaald, volgens de betaallijst der overuren.
 - b) Vergoeding van 50 centiem minstens, aan de agenten die ten gevolge van veranderingen aan den dienstlijst, later eindigen op zon- en feestdagen ; indien hun dienst meer dan een uur later eindigt, zal de vergoeding van 50 centiem met 12 1/2 centiem per 1/4 uur verlenging verhoogd worden.
- 4° Verplaatsingsvergoeding. — De duur der verplaatsing wordt aan den werktijd van den dag toegevoegd en de aldus bekomen tijd, die de normale werkdag te boven gaat, is betaald volgens het overwerk-barema ;
- 5° Vergoeding van fr. 0,50 per werknacht voor de werklieden ;
- 6° Vergoeding aan de opleidende agenten (moniteurs) :

Ontvangers : premie van fr. 0,50 per leerdag ;

Wattmen : fr. 0,25 per leerjongen waarmede zij 2 reizen zullen gedaan hebben.

Voor den Technischen Dienst :

- 1° 26 betaalde verlofdagen per jaar, aan hetzelfde bedrag als hun dagelijksch loon ;
- 2° Toelagen voor gewoon nachtwerk :

Fr. 0,50 per nacht binnenwerk ;

Fr. 1,00 per nacht buitenwerk.

De toelagen voor het nachtwerk worden niet te samen gegeven met de toegestane verhoogingen voor de overuren.

III. — Werk.

De werktijd is geregeld door het scheidsrechterlijk vonnis van 30^{ten} October 1919.

IV. — Toelagen.

Eene jaarlijksche toelage wordt aan al de leden van het personeel gegeven die hunnen dienst stipt vervuld hebben.

Zij zal bedragen :

Voor den uitbatingdienst :

- 50 frank voor de toezieners en chef-wattmen ;
- 30 id. voor de ontvangers ;
- 25 id. voor de dienstdoende chef-wattmen ;
- 20 id. voor de geleiders ;
- 20 id. voor de brigadiers wagenkuischers ;
- 15 id. voor de werklieden.

Voor den technischen dienst :

- 50 frank voor de chef-electriciens der werkplaatsen ;
- 40 id. voor de onder-chef-electriciens ;
- 30 id. voor de brigadiers ;
- 15 id. voor de werklieden.

Eene vergoeding van fr. 0.50 wordt toegestaan per werkdag aan de werklieden schrijnwerkers die eigen gereedschappen hebben gebruikt.

Na tien jaar dienst, ontvangen al de agenten van de Maatschappij eene buitengewone vergoeding van 100 francs; na 20 jaar, ontvangen zij 200 frank; na 25 jaar, 300 frank; en zoo voort, met eene verhooging van 100 frank voor ieder tijdperk van 5 jaar.

Eene som van 50 frank wordt aan de agenten bij iedere geboorte overhandigt.

V. — Kleedingsmast.

De toegestane toelagen zijn de volgende :

Opzieners en chef-wattmen	fr. 145 »
Ontvangers en wattmen.	110 »
Werklieden	75 »

VI. — Gezondheidsdranken.

Des winters wordt er kosteloos in al de wachthuizen waar een vaste toezichts-post is, warme koffie ten dienst der agenten gesteld.

Des zomers vinden ze in dezelfde wachthuizen verfrisschende dranken.

VII. — Bijstand aan de zieken.

Tot het berekenen der hulpgelden die aan de zieke agenten toegestaan worden, worden de dagloonen bepaald in hoofdstuk I verdeeld als volgt :

1^o De werkelijke dagloonen, waarvan het maximum bereikt wordt bij een indexwaarde begrepen tusschen 276 en 300;

2^o Duurtetoeslag :

De verdeling dezer hulpgelden geschiedt als volgt, volgens de dienstjaren der agenten, de werkelijke dagloonen als basis nemende :

van 0 tot 1 jaar dienst :	15 dagen aan $\frac{1}{4}$ dagloon.
van 1 tot 2 jaar dienst :	15 dagen aan $\frac{1}{2}$ dagloon, 15 dagen aan $\frac{1}{4}$ dagloon.
van 2 tot 4 jaar dienst :	15 dagen aan $\frac{1}{2}$ dagloon, 30 dagen aan $\frac{1}{4}$ dagloon.
meer als 4 jaar dienst :	15 dagen aan $\frac{1}{2}$ dagloon, 60 dagen aan $\frac{1}{4}$ dagloon.

Toevoegelijke bijlagen worden toegestaan en veranderen op de volgende wijze volgens het index-nummer voor Groot-Brussel :

1^o Wanneer de index minder is als 300, is de toelage op 2 frank per dag ziekte vastgesteld;

2^o Wanneer de index verandert tusschen 301 en 521, zullen de veranderingen dezer toelagen gelijk zijn aan de helft van deze die aan de dagloonen toegepast zijn.

Deze toevoegelijke toelagen worden aan de zieken gedurende een termijn van twaalf maanden uitbetaald.

VIII. — Onderlingen Bijstand.

Onder het personeel der Maatschappij is eene vereeniging van Onderlingen Bijstand ingericht waarvan het fonds gevormd wordt door :

1^o Toelagen der Maatschappij :

a) Gewone toelage van 5,000 frank;

b) Buitengewone toelage van 30,000 frank voor den geneeskundigen dienst;

2^o De bijdragen der leden :

3^o Verschillende giften.

Deze Maatschappij die omtrent 4,500 leden telt verleent tegenwoordig de volgende voordeelen aan hare leden :

a) De kosteloze geneeskundige en artsenskundige hulp aan de leden en hunne familie. De Geneeskundige dienst wordt verzekerd door geneesheeren die door de Maatschappij van Onderlingen Bijstand benoemd zijn. Zij worden door haar betaald en de Maatschappij verleent hun eene algemeene vrijkaart op haar tramwegennet;

b) Gedurende de eerste drie maanden 3 frank per ziektedag.

Gedurende de negen volgende maanden 3 frank per ziektedag,

daarna 3 frank tot den ouderdom van 65 jaar, in geval van volledige arbeids-onbekwaamheid.

Deze hulp gelden zijn gansch onafhankelijk van deze die de Tramwegen Maatschappij verleent.

IX. — Arbeidsverminkten.

De wet van 24 December 1903 betreffend de schadevergoedingen die uit arbeidsongelukken voorspruiten, regelt den toestand der arbeidsverminkten.

X. — Pensioenen.

Tot op het tijdstip waarop de wetgevende macht, rechterlijk het regiem der pensioenen vastgesteld zal hebben, zal de Maatschappij zich verder onderwerpen aan het scheidsrechterlijk vonnis van 30 October 1919, hetwelk aan iederen agent der Maatschappij op zestigjarigen ouderdom, met 25 dienstjaren, op zijn eigen aanvraag, eene lijfrente als pensioen, van 730 frank toekent, dewelke verhoogd zal worden met 10 frank per jaar boven de 25 dienstjaren.

bij het afsterven van ieder in dienst zijnde of gepensionneerden bediende zal de Maatschappij verder nog aan zijn weduwe een toelage verleen en als vergoeding, dewelke berekend zal worden op zooveel maal 30 frank als de overledene dienstjaren telde bij de Maatschappij.

Vanaf het in werking treden van de nieuwe overeenkomst, zal de Maatschappij in een pensioenfonds een som storten die gelijk zal wezen aan drie ten honderd van de aan het personeel betaalde dagloon en, welke storting zij aan dat bedrag zal behouden, zelfs indien de wet op de pensioenen min dan drie ten honderd aan de werkgevers zou opleggen; wel te verstaan anderzijds dat de storting van 3 t. h. datgene omvatten zal dat door de wet vastgesteld zal zijn.

Zoo haast de wet betreffende de pensioenen afgekondigd zal wezen zal het tegenwoordig in gebruik zijnde stelsel ophouden om door het wettige regiem vervangen te worden.

XI. — Raadgevende en Verzoeningscommissie.

Betreffende deze beroept de Maatschappij zich op het scheidsrechterlijk vonnis van 21 Maart 1919 dat de Raadgevende en Verzoeningscommissie stichtte, ingericht volgens dezelfde grondslagen als deze die aangenomen werd voor de diensten der stad Brussel, door het college van Burgemeester en Schepenen, in zitting van 14 Februari 1913,

Bijgevoegd aan onzen brief in datum van 14 Juni 1924, aan den Heer Minister van Landbouw en Openbare Werken.

Twee Beheerders.

(Get.) DE LANCKER, HAERENS.

ANNEXE AU N° 380.

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

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi suivant sera présenté, en Notre nom, aux Chambres législatives,

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à approuver la convention à conclure éventuellement entre le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics et la Société « Les Tramways Bruxellois », suivant le projet annexé à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 12 juillet 1924.

BIJLAGE VAN N° 380.

Wetsontwerp de Regeering machtigend tot het goedkeuren eener overeenkomst te sluiten met de naamlooze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » ten einde het voorloopig stelsel van exploitatie van de Tramweginetten aan gezegde maatschappij vergund, door een definitief stelsel te vervangen.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstigen, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Landbouw en Openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Volgend wetsvoorstel zal in Onzen naam, aan de Wetgevende Kamers worden voorgelegd.

EENIG ARTIKEL.

De Regeering wordt gemachtigd om de overeenkomst goed te keuren welke, bij voorkomend geval, tusschen den Minister van Landbouw en Openbare Werken en de maatschappij : « Les Tramways Bruxellois » zal gesloten worden, volgens het aan deze wet toegevoegd ontwerp.

Gegeven te Brussel, den 12 Juli 1924.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Landbouw en Openbare Werken,

B^{re} RUZETTE.