

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

20 DÉCEMBRE 1949.

PROPOSITION DE LOI

créant la Société Bruxelloise
des Transports Urbains.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les concessions de tramways et de trolleybus octroyées à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » ou exploitées par elle sont expirées depuis le 31 décembre 1945.

Afin d'éviter toute solution de continuité dans le fonctionnement de l'important service public des transports en commun de Bruxelles et environs, le 24 décembre 1945 est intervenu entre l'Etat Belge, représenté par le Ministre des Communications, et la Province de Brabant, représentée par le Gouverneur et le Greffier provincial, un accord instituant un Comité provisoire de gestion des Transports Urbains. Ce comité a pour mission d'assurer pour le compte de qui il appartiendra à partir du 1^{er} janvier 1946 et jusqu'au moment où l'organisme ayant pour objet cette exploitation sera à même de s'en charger, l'exploitation du réseau de tramways et de trolleybus desservant l'agglomération bruxelloise.

Nous commentons brièvement à la page 12 quelques caractéristiques du Comité provisoire de gestion.

Nous estimons, par conséquent, qu'il est temps de doter d'un statut définitif les transports urbains de l'agglomération bruxelloise.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi portant institution d'une « Société bruxelloise des Transports Urbains ».

Successivement nous examinerons ci-dessous les trois questions suivantes :

I. — Des anciennes concessions octroyées à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » ou exploitées par elle et de la répartition, en fin de la concession des biens qu'elle avait affectés à son exploitation.

II. — Du régime futur des transports urbains bruxellois.

III. — De la Société Bruxelloise des Transports Urbains.

* * *

20 DECEMBER 1949.

WETSVOORSTEL

tot oprichting van de Brusselse Maatschappij
voor Locaal Vervoer.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De tram- en trolleybusconcessies, aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » verleend of door haar geëxploiteerd, zijn sedert 31 December 1945 vervallen.

Ten einde elke onderbreking in de werking van de belangrijke openbare dienst van gemeenschappelijk vervoer van Brussel en omliggende te vermijden, werd op 24 December 1945, tussen de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Verkeerswezen, en de Provincie Brabant, vertegenwoordigd door de Gouverneur en de provinciale Griffier, een overeenkomst gesloten waarbij een voorlopig beheerscomité van het Locaal Vervoer werd aangesteld. Dit comité heeft opdracht om, voor rekening van wie het aangaat, van 1 Januari 1946 af en tot het ogenblik dat het organisme dat die exploitatie ten doel heeft zich er mede zal kunnen belasten, de exploitatie te verzekeran van het tramweg- en trolleybusnet, waardoor de Brusselse agglomeratie wordt bediend.

Op bladzijde 12 lichten we beknopt enige kenmerken toe van het voorlopig beheerscomité.

Wij menen, derhalve, dat de tijd gekomen is om het lokaal vervoer van de Brusselse agglomeratie met een definitief statuut te begiftigen.

Dat is het doel van dit wetsvoorstel houdende oprichting van een « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer ».

Wij zullen hier achtereenvolgens volgende drie vraagstukken onderzoeken :

I. — De vroegere concessies toegekend aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » of door haar geëxploiteerd en de verdeling, bij het verstrijken van de concessie, van de goederen die zij voor haar exploitatie had aangewend.

II. — Het toekomstig regime van het Brussels lokaal vervoer.

III. — De Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer.

G.

I. — Des anciennes concessions octroyées à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » ou exploitées par elle et de la répartition des biens qu'elle avait affectés à son exploitation.

I. — Des anciennes concessions.

Les fondements du régime d'exploitation des tramways et trolleybus desservant l'agglomération bruxelloise qui a disparu le 31 décembre 1945, se trouvent dans la loi du 23 août 1899 qui, dérogeant à celle du 9 juillet 1875, a autorisé le Gouvernement à accorder à la S. A. « Les Tramways Bruxellois », la concession des lignes de tramways décrites dans la convention du 26 avril 1899, aux clauses et conditions tant de la dite convention que du cahier des charges arrêté le même jour et modifié sous la date du 10 août 1899.

Quand le législateur vota cette loi, il avait en vue l'unification des réseaux de tramways existant à cette époque à Bruxelles et dans les communes avoisinantes et ne désirait pas que ces réseaux fussent morcelés en fin de concession entre les différents pouvoirs publics dont les lignes parcourent le territoire afin de permettre à chacun d'eux d'octroyer une concession nouvelle limitée à sa voirie.

Un arrêté royal du 25 août 1899 a déclaré la S. A. des « Tramways Bruxellois » concessionnaire des lignes décrites dans la convention et le cahier des charges précités.

La loi du 9 septembre 1901 a porté dérogation à la loi du 23 août 1899 en autorisant le Gouvernement à modifier, d'accord avec la Société, le tracé de certaines lignes et en dispensant « Les Tramways Bruxellois » de prolonger une autre.

La loi du 30 juin 1913 a approuvé la convention complémentaire du 15 novembre 1912 conclue entre l'Etat Belge, la Ville de Bruxelles et la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » en vue de modifier les conditions auxquelles le Gouvernement avait concédé, à cette société, la construction, l'entretien et l'exploitation d'une ligne en prolongement de la ligne de tramways de la rue de la Loi, par l'impasse du Parc percée (l'actuelle rue des Colonies).

Par la loi du 18 juillet 1919, le Gouvernement a été habilité sous condition d'entendre les provinces et les communes :

1) à majorer pour une période d'un an, les taux des péages autorisés par le cahier des charges régissant les concessions des tramways concédés par application des lois des 9 juillet 1875, 15 août 1897, 23 août 1899 et 28 mai 1901;

2) à poursuivre la résiliation des concessions et leur adjudication ou à effectuer le rachat de ces concessions aux termes du contrat.

Cette loi a été prorogée plusieurs fois et la dernière fois jusqu'à la mise en vigueur d'un régime nouveau d'exploitation par la loi du 26 juin 1924.

Le 30 décembre 1924, une loi a autorisé le Gouvernement à approuver une Convention à conclure avec les « Tramways Bruxellois » en vue de substituer un régime définitif au régime provisoire d'exploitation des réseaux de tramways à la dite Société.

La loi du 30 décembre 1924 se rattache directement au système des lois nées de la théorie de l'imprévision.

Pour s'en convaincre, il suffit de se rappeler la déclara-

I. — De vroegere concessies toegekend aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » of door haar geëxploiteerd en de verdeling der goederen die zij voor haar exploitatie had aangewend.

I. — De vroegere concessies.

De grondslagen van het sedert 31 December 1945 verdwenen exploitatiestelsel van de tramwegen en trolleybussen die de Brusselse agglomeratie bedienen, liggen in de wet van 23 Augustus 1899 die, in afwijking van deze van 9 Juli 1875, de Regering machtigde om aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » de concessie te verlenen van de tramlijnen beschreven in de Overeenkomst van 26 April 1899, onder de bedingen en voorwaarden voorzien zowel bij bedoelde overeenkomst als bij het bestek, op dezelfde dag afgesloten en in dato van 10 Augustus 1899 gewijzigd.

Toen de wetgever die wet aannam, beoogde hij de eenmaking van de op dat tijdstip te Brussel en in de aangrenzende gemeenten bestaande tramwegen en verlangde hij geenszins dat, bij het verstrijken der concessie, die netten zouden verbroken worden onder de verschillende openbare besturen waarvan het grondgebied door de lijnen doorkruist wordt, ten einde elk er van toe te laten een nieuwe tot zijn wegnnet beperkte concessie te verlenen.

Een Koninklijk besluit van 25 Augustus 1899 heeft de N. V. « Les Tramways Bruxellois » concessionaris verklaard van de lijnen in voormelde overeenkomst en bestek beschreven.

De wet van 9 September 1901, houdende afwijking van de wet van 23 Augustus 1899, heeft de Regering gemachtigd, in overleg met de Maatschappij, het tracé van sommige lijnen te wijzigen en « Les Tramways Bruxellois » ontslagen van de verplichting een andere lijn te verlengen.

De wet van 30 Juni 1913 heeft de aanvullende overeenkomst goedgekeurd van 15 November 1912, gesloten tussen de Belgische Staat, de Stad Brussel en de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois », ten einde de voorwaarden te wijzigen onder welke de Regering aan die vennootschap het aanleggen, onderhouden en exploiteren heeft vergund van een lijn, ter verlenging van de tramlijn der Wetstraat langs de doorgebroken Parkgang (de tegenwoordige Koloniënstraat).

Door de wet van 18 Juli 1919 werd de Regering gemachtigd, op voorwaarde de provinciën en gemeenten te horen :

1) Voor de tijd van één jaar de tarieven te verhogen, toegestaan door het bestek van de tramvergunningen verleend krachtens de wetten van 9 Juli 1875, 15 Augustus 1897, 23 Augustus 1899 en 28 Mei 1901;

2) Tot de intrekking der vergunningen en de heraanbesteding over te gaan of wel de vergunningen te naasten naar luid van het contract.

Die wet werd herhaaldelijk verlengd en de laatste maal tot de inwerkingstelling, door de wet van 26 Juni 1924, van een nieuw exploitatieregime.

Op 30 December 1924 werd de Regering door een wet gemachtigd tot het goedkeuren van een overeenkomst, te sluiten met « Les Tramways Bruxellois », ten einde het voorlopig stelsel van exploitatie van de tramwegnetten, aan genoemde maatschappij vergund, door een definitief stelsel te vervangen.

De wet van 30 December 1924 staat rechtstreeks in verband met het wettenstelsel ontstaan uit de theorie van de onvoorziene omstandigheden.

Om zich daarvan te overtuigen volstaat het te herinne-

tion du Ministre des Travaux Publics à la Chambre des Représentants qui est libellée comme suit :

« Lorsque les conventions qui vous sont proposées seront en vigueur, les concessionnaires ne seront plus en droit d'invoquer l'article 1163 du code civil et soutenir que les conditions économiques résultant de la grande guerre ayant dépassé toutes les prévisions raisonnables, la révision des conditions de leurs contrats s'impose en vertu de la doctrine que les Chambres ont consacré pour les concessions de services publics.

Sans doute, depuis la loi du 26 juin 1924, le Gouvernement a le pouvoir de faire varier les tarifs de tramways selon les nécessités du moment... » (1).

La convention prévue à la loi du 30 décembre 1924 tendait :

— à accorder, au concessionnaire placé devant la nécessité d'engager de nouveaux capitaux pour améliorer le trafic, une certaine sécurité en établissant une formule selon laquelle les tarifs seraient modifiés d'après les variations des dépenses en salaires et en charbon;

— à la majoration des redevances dues aux pouvoirs publics;

— à la stabilisation des avantages octroyés au personnel;

— à l'extension du réseau;

— à l'amélioration des clauses de rachat (2).

Mais, elle aboutit aussi, au bouleversement de l'économie de la convention primitive en substituant en fin de concession, à la cession gratuite du réseau aux pouvoirs publics, la possibilité pour l'Etat de se rendre acquéreur :

- a) de lignes nouvelles à des conditions très onéreuses;
- b) du matériel roulant nouveau moyennant indemnités.

La convention dont il s'agit qui date du 31 décembre 1924 a été approuvée par l'arrêté royal du 31 décembre 1924.

Le 12 mai 1925, le réseau de tramways concédé à la Société Générale de Chemins de Fer économiques a été transféré à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » et considéré comme une simple extension.

La loi du 27 décembre 1927 a autorisé le Gouvernement à approuver une convention à conclure entre le Ministre de l'Agriculture et la S. A. « Les Tramways Bruxellois » dans le but d'établir un régime unifié d'exploitation du réseau de tramways concédé à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » et du réseau de tramways concédé à la Société Générale de chemins de fer économiques.

L'Arrêté Royal du 30 décembre 1927 a approuvé cette convention qui avait été conclue le même jour.

ren aan de verklaring van de Minister van Openbare Werken in de Kamer der Volksvertegenwoordigers. Die verklaring luidde als volgt :

« Wanneer de u voorgestelde overeenkomsten zullen goedgekeurd zijn, zullen de concessionarissen niet meer het recht hebben zich te beroepen op artikel 1163 van het Burgerlijk Wetboek en te beweren dat, daar de uit de grote oorlog voortvloeiende economische omstandigheden alle redelijke verwachtingen hebben overtroffen, de herziening van de voorwaarden van hun contracten zich opdringt op grond van de door de Kamers voor de concessies van openbare diensten bekrachtigde leer.

Ongetwijfeld heeft de Regering, sedert de wet van 26 Juni 1924, de bevoegdheid om de tarieven van de tramwegen aan de noodwendigheden van het oogenblik aan te passen... » (1).

De bij de wet van 30 December 1924 voorziene overeenkomst had ten doel :

— aan de concessiehouder die zich in de noodzakelijkheid bevindt nieuwe kapitalen te beleggen ten einde het verkeer te verbeteren, enige zekerheid te verschaffen door het vaststellen van een formule volgens welke de tarieven zouden gewijzigd worden in overeenstemming met de veranderingen der uitgaven aan daglonen en kolen;

— de aan de openbare besturen verschuldigde vergoedingen te verhogen;

— de aan het personeel verleende voordelen te stabiliseren;

— het net uit te breiden;

— de bepalingen betreffende de terugkoop te verbeteren (2).

Maar zij brengt tevens een ingrijpende verandering in de inrichting van de oorspronkelijke overeenkomst, waar zij de afstand om niet van het net aan de openbare besturen bij het einde van de concessie vervangt door de mogelijkheid voor de Staat door aankoop eigenaar te worden van :

- a) nieuwe lijnen tegen zeer bezwarende voorwaarden;
- b) het nieuw rollend materieel tegen betaling van vergoedingen.

Bedoelde overeenkomst, die dagteekent van 31 December 1924, werd goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 31 December 1924.

Op 12 Mei 1925 werd het aan de « Société Générale des Chemins de Fer économiques » vergund tramwegnet overgedragen aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » en, als een eenvoudige uitbreiding beschouwd.

De wet van 27 December 1927 heeft de Regering gemachtigd om de tussen de Minister van Landbouw en de N. V. « Les Tramways Bruxellois » te sluiten overeenkomst goed te keuren ten einde eenheid te brengen in het bedrijfsstelsel van het aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » vergunde tramwegennet en van het aan de « Société Générale des Chemins de Fer économiques » vergunde tramwegennet.

Die overeenkomst werd gesloten op 30 December 1927 en dezelfde dag bij Koninklijk besluit goedgekeurd.

(1) « Annales Parlementaires », p. 106.

(2) Baron Ruzette, Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, à la séance de la Chambre du 3 décembre 1924, « Annales Parlementaires », Chambre 1924-1925, p. 101.

(1) « Parlementaire Handelingen », blz. 106.

(2) Baron Ruzette, Minister van Landbouw en Openbare Werken, tijdens de vergadering van de Kamer van 3 December 1924, « Parlementaire Handelingen », Kamer 1924-1925, blz. 101.

2. — De la répartition à fin de concession des biens affectés par la S. A. « Les Tramways Bruxellois » à son exploitation.

Le sort des biens de la S. A. « Les Tramways Bruxellois » à l'expiration de la concession est réglé par les articles 96 à 100 du cahier des charges de 1899, l'article 11 de la convention du 31 décembre 1924 ainsi que l'article 7 de la convention du 30 décembre 1927.

L'article 97 du cahier des charges des Tramways Bruxellois de 1899 stipule ce qui suit :

« A l'expiration de la concession et, par le seul fait de « cette expiration » le pouvoir dont dépendra à cette époque l'octroi d'une concession nouvelle sera subrogé à tous les droits du concessionnaire et entrera immédiatement et gratuitement en possession de tout ce qui lui serait attribué en cas de rachat, quant au réseau faisant l'objet des présentes. Ce même pouvoir aura le droit, ainsi qu'il en a la faculté en cas de rachat, de reprendre le matériel fixe des voies et de leurs dépendances moyennant d'indemniser à dire d'experts, les diverses autorités intéressées, comme il est prévu à l'article 96 ci-dessus. »

Et les quatre derniers alinéas de l'article 96 disposent que :

« Cette prise de possession comprendra, sous les réserves ci-après, 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 — le tout quitte et libre de toute dette, hypothèque, autre que la charge des redevances dues aux communes ou à la province en vertu des présentes.

» L'exercice du droit de rachat ne peut préjudicier en rien au service des redevances stipulées au profit des communes ou de la province.

» Le matériel fixe des voies et de leurs dépendances tels que poteaux, fils, feeders, caniveaux et tous autres ouvrages, y compris les aubettes, exécutés sur ou sous la voie publique, feront retour, à l'expiration de la concession, aux divers pouvoirs auxquels appartiendront les diverses catégories de la voirie empruntée par les dites voies.

» Le pouvoir qui aura exercé le droit de rachat pourra reprendre ces objets, à la dite époque moyennant d'en indemniser les intéressés à dire d'experts ».

Quant à l'article 98, il prévoit que :

« Les approvisionnements destinés à l'exploitation tels que coupons, combustibles, huiles, etc., pourront être également repris en tout ou partie, à dire d'experts par le pouvoir intéressé, tant à l'époque du rachat qu'à l'expiration des concessions ».

Dans la lettre du 16 août 1899, il est écrit ce qui suit :

« Il demeure entendu qu'à l'expiration de la concession, les immeubles affectés à l'usage d'usines de production de force sont les seuls qui seraient abandonnés gratuitement au pouvoir concédant.

2. — Verdeling bij het verstrijken van de concessie van de door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » voor haar exploitatie gebruikte goederen.

De bestemming van de goederen der N. V. « Les Tramways Bruxellois », bij het verstrijken van de concessie, wordt geregeld bij artikelen 96 tot 100 van het bestek van 1899, bij artikel 11 van de overeenkomst van 31 December 1924, alsmede bij artikel van de overeenkomst van 30 December 1927.

Artikel 97 van het bestek van de « Tramways Bruxellois » van 1899 bepaalt wat volgt :

« Bij het verstrijken van de concessie en alleen door het feit van die verstrijking, treedt het gezag, waarvan op dat tijdstip het verlenen van een nieuwe concessie zal afhangen, in al de rechten van de concessiehouder en onmiddellijk en kosteloos in het bezit van alles wat, in geval van naasting van het hier bedoeld net er aan zal worden toegevoegd. Dat zelfde gezag kan, in geval van naasting, het vast materieel, de sporen en hun aanhorigheden overnemen, mits het de verschillende belanghebbende overheden, volgens schatting door deskundigen, schadeloos stelt, zoals voorzien in artikel 96 hierboven ».

En de laatste vier leden van artikel 96 bepalen :

« Die inbezitneming omvat, onder het hierna gemaakt voorbehoud, de sporen en hun aanhorigheden welke op de openbare weg bestaan, alsook de wachthuisjes, het rollend materieel van alle aard, de drijfkrachtfabrieken (vast materieel, gebouwen en gronden van die fabrieken), een en ander vrij en niet bezwaard met enige andere schuld, hypotheek, met uitzondering van de last van de krachtens deze aan de gemeenten of aan de provinciën verschuldigde cijzen.

» De uitoefening van het recht van naasting mag in niets schaden aan de betaling van de ten bate van de gemeenten of de provincie voorziene cijzen.

» Het vast materieel der sporen, en hun aanhorigheden, als palen, draden, feeders, kabelsleuven en alle andere op of onder de openbare weg uitgevoerde werken, met inbegrip van de wachthuisjes, gaan bij het verstrijken van de concessie naar de verschillende openbare besturen waaraan de verschillende categorieën van wegen, waarop die sporen gelegen zijn, toebehoren.

» Het gezag dat het recht van naasting zal uitgeoefend hebben, kan deze laatste voorwerpen op dat tijdstip overnemen, mits het de belanghebbende openbare besturen daarvoor schadeloos stelt volgens schatting door deskundigen. »

Wat artikel 98 betreft, dit voorziet :

« De voor de exploitatie bestemde voorraden, als plaatsbewijzen, brandstoffen, olie, enz., kunnen insgelijks door het betrokken gezag volgens schatting door deskundigen geheel of ten dele worden overgenomen, en zulks zowel op het tijdstip van de naasting als bij het verstrijken van de concessie. »

In een brief van 16 Augustus 1899 wordt gezegd wat volgt :

« Het spreekt vanzelf dat, bij het verstrijken van de concessie, alleen de onroerende goederen die als drijfkrachtfabrieken worden gebruikt kosteloos aan het gezag dat de concessie heeft verleend zouden worden overgelaten.

» Les dépôts ou hangars à voitures, non affectés à l'usage d'usines, qui pourraient nous appartenir à ce moment, resteront notre propriété : ils ne sont pas d'ailleurs au même titre que le matériel roulant, le matériel des voies et des usines, indispensables à la continuation de l'exploitation au lendemain de l'échéance des concessions.

» Nous ajoutons qu'à défaut d'accord sur un prix de reprise, par le pouvoir concédant, des dépôts ou hangars qui pourraient nous appartenir à l'expiration des concessions, le pouvoir concédant en aura la jouissance pendant un an à dater de l'expiration des concessions, moyennant de payer à titre de location l'intérêt de 3 1/2 % de la valeur de ces immeubles, indépendamment des impôts et de l'entretien.

De son côté l'article 11 de la convention du 31 décembre 1924 porte ce qui suit :

« 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 du cahier 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 la construction des 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 1,1 p. c. 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.* » -

Enfin, l'article 7 de la convention du 30 décembre 1927 est libellé comme suit :

« *Le matériel roulant existant au 12 mai 1925 pour assurer l'exploitation du réseau des Tramways concédés à la Société Générale de Chemins de Fer Economiques et transféré à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois », conformément à l'arrêté royal en date du 12 mai 1925 restera la propriété du concessionnaire en fin de concession et le paragraphe 2 de l'article 11 de la convention du 31 décembre 1924 lui est applicable.* »

De ces textes, il résulte, que les biens que la S.A. « Les Tramways Bruxellois » avait affectés à son exploitation se divisent en trois catégories :

» *De rijtuigendepots en loodsen, die niet als fabrieken worden gebruikt, en die ons op dit ogenblik zouden toebehooren, zullen onze eigendom blijven : zij zijn overigens niet, zoals het rollend materieel, het materieel van de sporen en van de fabrieken, onontbeerlijk om, onmiddellijk na het verstrijken van de concessies, de exploitatie voort te zetten.*

» *Wij voegen er aan toe dat, bij gebreke van een akkoord over de prijs van overneming door het gezag dat de concessie heeft verleend, van de depots en loodsen die ons bij het verstrijken van de concessies zouden toebehooren, het gezag dat de concessie heeft verleend het genot er van zal hebben gedurende één jaar te rekenen van het verstrijken van de concessie, mits betaling als huurprijs van de interest tegen 3 1/2 % van de waarde van die onroerende goederen, buiten de belastingen en het onderhoud.* »

Van zijn kant bepaalt artikel 11 van de overeenkomst van 31 December 1924, wat volgt :

« *Bij verval der vergunningen, zal de overdracht der huidige aan de Maatschappij vergunde netten, alsook van de drijfkrachtfabrieken en van het rollend materieel dat heden voor die netten benuttigd wordt, geschieden in overeenkomst met de bepalingen van artikel 97 van het bestek en van de brief der Maatschappij van 16 Augustus 1899, welke aan dit bestek toegevoegd is.*

» *Daarbij zal de bevoegde Overheid het recht hebben, zonder daartoe verplicht te zijn, zich al of een deel van het nieuw rollend materieel toe te eigenen dat het wezenlijk tegenwoordig effectief komt vermeerderen en dat aangekocht zou zijn na het inwerkingtreden van deze overeenkomst, voor het aanleggen van nieuwe lijnen en hun uitrusting, alsmede voor het op die lijnen te gebruiken rollend materieel. Men zal de waarde der sommen vaststellen die uitgegeven werden voor al die beleggingen, na aftrek voor ieder van deze van 1,1 % per verlopen jaar, sinds het einde van het bedrijfsjaar gedurende hetwelk deze beleggingen geschieden, tot op de vervaldag der vergunningen.*

» *De aldus bekomen som zal met een coëfficiënt vermenigvuldigd worden gelijk aan de verhouding der waarde der goederen in nieuwe staat op de vervaldag der vergunning, tot hun waarde in nieuwe staat op het ogenblik der verwerving, onder voorbehoud nochtans dat de aan de Maatschappij voor deze beleggingen te betalen som, 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 aandelen die de tegenwaarde vormen van de verkrijgingen die gedaan zijn na de 1^o Januari 1924 en die bij het verval van de vergunningen nog niet uitbetaald zouden zijn. De waarde, in nieuwe staat, van de goederen zal door de Minister, of in geval van betwisting, door experten vastgesteld worden.* »

Artikel 7 van de overeenkomst van 30 December 1927 luidt, ten slotte, als volgt :

« *Het rollend materieel bestaande op 12 Mei 1925, om de onderneming van het aan de « Société Générale des Chemins de fer économiques » vergunde en overeenkomstig het Koninklijk besluit van 12 Mei 1925 aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » overgedragen tramwegnet in bedrijf te houden, blijft op het einde der vergunning eigendom van de vergunninghouder, en lid 2 van artikel 11 der overeenkomst van 31 December 1924 is er op van toepassing.* »

Uit die teksten blijkt dat de goederen welke door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » voor haar exploitatie werden gebruikt ingedeeld worden in drie categorieën :

1. Ceux qui sont revenus gratuitement aux pouvoirs publics en fin de concession et qui figuraient, au bilan au 31 décembre 1945 de l'ancien concessionnaire, pour 261 millions de francs.

2. Ceux que le « pouvoir public » qui aurait eu au 31 décembre 1945, le droit d'accorder la nouvelle concession a la faculté d'acquérir, portés au bilan pour 196 millions de francs et que l'ancien concessionnaire évalue au 31 décembre 1945, à 600 millions de francs.

3. Ceux qui restent la propriété de l'ancien concessionnaire sur lesquels les pouvoirs publics n'ont même pas un droit d'option, qui sont portés, au dit bilan, pour 133 millions de francs et qui valent, aux dires de la S. A. « Les Tramways Bruxellois », quelque 300 millions de francs.

1. — *Biens qui sont revenus gratuitement aux pouvoirs publics.*

Parmi ces biens, il convient de distinguer :

A. Ceux qui sont revenus au pouvoir compétent pour accorder la nouvelle concession et qui comprennent sous les réserves ci-après, les voies ferrées et leurs dépendances existant sur la voie publique ainsi que les aubettes, le matériel roulant, antérieurs au 1^{er} janvier 1925, les usines de production de force.

B. Ceux qui font retour aux pouvoirs publics auxquels appartiennent les diverses catégories de voirie empruntées, par les voies, à moins que le pouvoir compétent pour octroyer la nouvelle concession ne les reprenne en indemnisant les pouvoirs subordonnés.

Ces biens comprennent le matériel fixe des voies et de leurs dépendances tels que poteaux, fils, feeders, caniveaux et tous autres ouvrages exécutés sur ou sous la voie publique. La valeur des biens repris sous 1 A représente 62 p. c. de la valeur de tous les biens revenus gratuitement aux pouvoirs publics.

2. *Biens que le « pouvoir compétent » a la faculté d'acquérir.*

Les biens que le « pouvoir compétent » a la faculté d'acquérir en fin de concession, conformément aux dispositions des articles 11 de la convention du 31 décembre 1924 et 7 de la convention du 30 décembre 1927 comprennent :

a) le matériel roulant acquis après le 31 décembre 1924 pour augmenter l'effectif affecté à l'exploitation du réseau existant à cette date ainsi que celui provenant de la S. A. des Chemins de Fer Economiques, pour leur valeur estimée par experts;

b) les immobilisations faites par la S. A. « Les Tramways Bruxellois » après la mise en vigueur de la convention du 31 décembre 1924 pour la construction des lignes nouvelles et leur équipement ainsi que pour le matériel roulant utilisé pour ces lignes. Ces biens sont à racheter à un prix pour la fixation duquel il est tenu compte, d'une part, d'un amortissement conventionnel ne s'élevant qu'à 1,1 p. c. par année d'utilisation et, d'autre part, des valeurs actuelles des biens neufs de même espèce.

1. Die welke bij het verstrijken van de concessie kosteloos aan de openbare besturen vervallen zijn en die, in de balans op 31 December 1945 van de vroegere vergunninghouder, voorkwamen voor 261 miljoen frank.

2. Die welke het « openbaar bestuur » dat op 31 December 1945 het recht zou hebben gehad de nieuwe concessie te verlenen, het recht heeft over te nemen en die in genoemde balans voorkomen voor 196 miljoen frank, maar die door de gewezen concessiehouder op 31 December 1945 op 600 miljoen frank worden geraamd.

3. Die welke het eigendom van de vroegere concessiehouder blijven en waarop de openbare besturen niet eens een recht van optie hebben, en die in genoemde balans voorkomen voor 133 miljoen frank, maar die volgens schatting van de N. V. « Les Tramways Bruxellois » ongeveer 300 miljoen frank waard zijn.

1. *Goederen welke kosteloos aan de openbare besturen vervallen zijn.*

Onder die goederen dienen onderscheiden :

A. Die welke kosteloos vervallen zijn aan het gezag dat bevoegd is om de nieuwe concessie te verlenen, en waarin, onder het voorbehoud hierna, begrepen zijn : de sporen en hun op de openbare weg bestaande aanhorigheden, alsmede de wachthuisjes, het rollend materieel van vóór 1 Januari 1925, de drijfkrachtfabrieken;

B. Die welke teruggaan naar de openbare besturen waaraan de verschillende categorieën van de bereiden wegen toebehoren, tenzij het bestuur dat bevoegd is om de nieuwe concessie te verlenen ze overneemt mits de ondergeschikte besturen daarvoor schadeloos te stellen.

Die goederen omvatten het vast materieel van de sporen en van hun aanhorigheden, als palen, draden, feeders, kabelsleuven en alle andere op of onder de openbare weg uitgevoerde werken. De waarde van de onder 1 A vermelde goederen vertegenwoordigt 62 t. h. van de waarde van al de goederen die kosteloos aan de openbare besturen vervallen zijn.

2. *Goederen welke door het « bevoegd gezag » kunnen overgenomen worden.*

De goederen welke door het « bevoegd gezag », overeenkomstig het bepaalde in artikelen 11 van de overeenkomst van 31 December 1924 en 7 van de overeenkomst van 30 December 1927, bij het verstrijken van de concessie kunnen overgenomen worden, omvatten :

a) het rollend materieel dat na 31 December 1924 werd aangekocht met het doel het effectief te verhogen dat in dienst werd gesteld voor de exploitatie van het op die datum bestaande net, alsmede het rollend materieel voortkomende van de « Société Générale des Chemins de Fer Economiques », voor zijn door deskundigen vastgestelde waarde;

b) de beleggingen door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » na de inwerkingtreding van de overeenkomst van 31 December 1924 gedaan voor het aanleggen van nieuwe lijnen alsmede voor het voor die lijnen gebezigd rollend materieel. Die goederen zijn over te nemen tegen een prijs voor welks vaststelling rekening wordt gehouden, enerzijds, met een conventionele afschrijving van slechts 1,1 t. h. per jaar gebruik en, anderzijds, met de huidige waarde van soortgelijke nieuwe goederen.

3. Biens restant la propriété de la S. A. « Les Tramways Bruxellois ».

Enfin, restent la propriété de la S. A. « Les Tramways Bruxellois », l'immeuble du siège social, les ateliers, dépôts, les voies et l'équipement électrique des dépôts et des ateliers, l'ancienne usine centrale, les terrains des boucles de Berchem-Ste-Agathe et de Fort-Jaco et d'une sous-station.

Aussi, par l'exécution des conventions et plus spécialement de celle du 31 décembre 1924, 45 p. c. seulement des biens affectés par la S. A. « Les Tramways Bruxellois » à l'exploitation des tramways et trolleybus sont revenus gratuitement aux pouvoirs publics. Et la dite Société évaluait à plus de 900 millions de francs les biens restant sa propriété.

Contrairement à ce qui a été dit dernièrement dans certains journaux, ce ne serait point le titulaire actuel du Département mais bien M. le Ministre Van Acker et les « Tramways Bruxellois » qui auraient convenu d'une valeur de reprise s'élevant à 700 millions.

Nous nous abstiendrons pour l'instant d'épiloguer.

3. — De la détermination du pouvoir qui était compétent au 31 décembre 1945 pour accorder une nouvelle concession et qui partant peut se prévaloir des droits prévus aux conventions.

Le réseau exploité au 31 décembre 1945 par la S. A. « Les Tramways Bruxellois » s'étendait sur le territoire de plus d'une commune dans la même province et était établi principalement sur la voirie communale.

Dès lors, en vertu de l'article premier B de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways modifiée par celle du 15 août 1897, c'est la Députation Permanente du Conseil Provincial du Brabant qui serait compétente pour accorder la nouvelle concession.

Ceci posé, nous devons nous demander quel est le pouvoir public que représente une Députation Permanente en accordant une concession de tramways ?

Outre qu'elle exerce dans certains cas une juridiction contentieuse, la Députation Permanente a des attributions de deux ordres : elle représente l'administration générale dans la province et elle administre les intérêts provinciaux (3).

Orban classe explicitement parmi les attributions d'ordre général de la Députation Permanente les concessions de tramways s'étendant sur la voirie communale de plusieurs communes (4).

Le projet de loi, qui est devenu la loi du 9 juillet 1875, donnait compétence au Conseil Provincial pour octroyer les concessions aussi bien quand le tramway était établi principalement sur la voirie communale de plusieurs communes de la province que quand il était établi principalement sur la voirie provinciale (5).

C'est la Chambre qui, afin de rester en harmonie avec nos institutions, substitua la Députation Permanente au Conseil Provincial (6).

Il faut en déduire que le législateur de 1875 a entendu marquer que cette concession de tramways n'était point une question d'intérêt provincial et qu'en octroyant pareille

3. Goederen welke het eigendom blijven van de N. V. « Les Tramways Bruxellois ».

Ten slotte, blijven het eigendom van de N. V. « Les Tramways Bruxellois » : het gebouw van de maatschappelijke zetel, de werkplaatsen, de depots, de sporen en de elektrische uitrusting van de depots en de werkplaatsen, de oude centrale, de gronden van de bochten te Sinte-Agatha-Berchem, Fort-Jaco en van een onderstation.

Ingevolge de uitvoering van de overeenkomsten, en meer in 't bijzonder van deze van 31 December 1924, zijn dan ook slechts 45 t. h. van de goederen welke door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » voor de exploitatie van de tram- en trolleybuslijnen werden gebruikt, kosteloos aan de openbare besturen vervallen. Voornoemde Maatschappij schatte de goederen welke haar eigendom blijven op meer dan 900 miljoen frank.

Niettegenstaande wat onlangs in sommige dagbladen werd beweerd, zou niet de tegenwoordige titularis van het Département, maar veeleer de heer Minister Van Acker en de « Tramways Bruxellois » die overeengekomen zouden zijn over een overnemingswaarde ten belope van 700 miljoen.

Wij willen voor het ogenblik niet verder daarover npraten.

3. — Bepaling van het gezag dat op 31 December 1945 bevoegd was om een nieuwe concessie te verlenen, en dat derhalve zich kan beroepen op de in de overeenkomsten voorziene rechten.

Het net dat op 31 December 1945 door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » werd geëxploiteerd, strekte zich uit over het grondgebied van meer dan één gemeente in dezelfde provincie en was hoofdzakelijk op de gemeentewegen aangelegd.

Dientengevolge zou, krachtens artikel 1 B van de wet van 9 Juli 1875 op de tramwegen, gewijzigd door deze van 15 Augustus 1897, de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van Brabant bevoegd zijn om de nieuwe concessie te verlenen.

Indien dit het geval is, moeten wij ons afvragen welk openbaar gezag een Bestendige Deputatie vertegenwoordigt wanneer deze een concessie voor tramwegen verleent ?

Behalve dat zij in sommige gevallen een eigenlijke rechtspraak uitoefent, heeft de Bestendige Deputatie bevoegdheden van tweeërlei aard : zij vertegenwoordigt het algemeen bestuur in de provincie en behartigt de provinciale belangen (3).

Orban rangschikt uitdrukkelijk, onder de bevoegdheden van algemene aard van de Bestendige Deputatie, het verlenen van concessies voor tramlijnen die zich uitstrekken over de gemeentewegen van verschillende gemeenten (4).

Het wetsontwerp dat de wet van 9 Juli 1875 is geworden, verleende aan de Provinciale Raad de bevoegdheid om concessies te verlenen, zowel wanneer de tramlijn hoofdzakelijk op de gemeentewegen van verschillende gemeenten van de provincie was aangelegd, als wanneer zij was aangelegd op de provinciewegen (5).

Het is de Kamer die, om in overeenstemming te blijven met onze instellingen, de Bestendige Deputatie in de plaats heeft gesteld van de Provinciale Raad (6).

Daaruit dient de gevolgtrekking gemaakt, dat de wetgever van 1875 er heeft willen op wijzen dat die tramwegenconcessie niet een kwestie van provinciaal belang

(3) Giron, « Dictionnaire de droit administratif », V^e Députation permanente n^o 10.

(4) Orban, « Manuel de droit administratif », pp. 149 et 150.

(5) « Doc. Parlem. », Chambre 1874-1875, p. 181.

(6) « Ann. Parlem. », Chambre 1874-1875, pp. 1132, 1137 et 1146.

(3) Giron, « Dictionnaire de droit administratif », V^e Députation permanente n^o 10.

(4) Orban, « Manuel de droit administratif », blz. 149 en 150.

(5) « Parl. Stukken », Kamer 1874-1875, bl. 181.

(6) « Parl. Hand. », Kamer 1874-1875, blz 1132, 1137 en 1146.

concession la *Députation Permanente exerce une attribution de l'administration générale dans la province.*

Partant, le pouvoir dont dépend l'octroi de la nouvelle concession de tramways et de trolleybus de l'agglomération bruxelloise est l'Etat.

C'est donc l'Etat, qui :

1° en fin de concession est entré gratuitement en possession du réseau, des tramways tel qu'il existait au 31 décembre 1924;

2° a le droit de reprendre le matériel fixe des voies existant au 31 décembre 1924, moyennant indemnisation des pouvoirs publics subordonnés;

3° peut lever l'option prévue à l'article 11 de la convention du 31 décembre 1924.

II. — Du régime futur des transports urbains de l'agglomération bruxelloise.

Afin d'examiner succinctement les diverses formes dont serait susceptible l'exploitation des transports urbains de l'agglomération bruxelloise, il convient de donner quelques précisions sur le service public des tramways et trolleybus bruxellois et les biens affectés par la S. A. « Les Tramways Bruxellois » à son exploitation qui n'ont pas fait retour gratuitement aux pouvoirs publics en fin de concession.

1. — Du Service Public des Tramways et Trolleybus Bruxellois.

Le service public des tramways et trolleybus de l'agglomération bruxelloise constitue essentiellement l'accessoire de la profession de la classe laborieuse de la capitale et des communes avoisinantes. Il sert surtout aux déplacements quotidiens des ouvriers, des employés, des fonctionnaires et autres travailleurs. Il ne donne pas satisfaction à un besoin de luxe ou de confort. Aussi doit-il s'orienter vers le bon marché.

2. — Des biens affectés à l'exploitation des Tramways Bruxellois qui en fin de concession sont restés la propriété de la S. A. « Les Tramways Bruxellois ».

La S. A. « Les Tramways Bruxellois » évaluait à près d'un milliard (p. 7) les biens qu'elle avait affectés à son exploitation et qui en fin de concession sont restés sa propriété. Or, la quasi totalité de ceux-ci est indispensable pour assurer le service public des tramways et trolleybus bruxellois. Comment les pouvoirs publics en général et l'Etat en particulier vont-ils faire pour entrer en possession des dits biens ? Et tout d'abord, est-il admissible qu'après près d'un demi-siècle d'exploitation une société privée jouisse d'un pareil privilège alors qu'en règle générale en fin de concession tous les biens affectés par le concessionnaire reviennent gratuitement au pouvoir concédant ?

Rappelons une nouvelle fois qu'en vertu de la convention du 26 avril 1899 le pouvoir compétent au 1^{er} janvier 1946 pour octroyer une nouvelle concession devait entrer gratuitement en possession des voies ferrées, du matériel roulant, des usines, de tout ce qui est indispensable à l'exploitation et que c'est la convention du 30 décembre 1924

was, en dat, door een dergelijke concessie te verlenen, de *Bestendige Deputatie een bevoegdheid van het algemeen bestuur in de provincie uitoefent.*

Derhalve is de Staat het gezag waarvan het verlenen van de nieuwe concessie voor tram- en trolleybuslijnen in de Brusselse agglomeratie afhangt.

Het is dus de Staat die :

1° bij het verstrijken van de concessie kosteloos in 't bezit is getreden van het tramwégnet zoals het bestond op 31 December 1924;

2° het recht heeft het op 31 December 1924 bestaande vast materieel van de sporen over te nemen, mits betaling van een vergoeding aan de ondergeschikte openbare besturen;

3° de optie, voorzien in artikel 11 van de overeenkomst van 31 December 1924, kan opnemen.

II. — Het toekomstig regime van het Brussels lokaal vervoer.

Ten einde in 't kort de verschillende vormen te onderzoeken die de exploitatie van het lokaal vervoer in de Brusselse agglomeratie zou kunnen aannemen, is het nuttig enkele nadere inlichtingen te verstrekken over de openbare dienst van de Brusselse tram- en trolleybuslijnen en over de door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » voor haar exploitatie gebruikte goederen die, bij het verstrijken van de concessie, niet kosteloos aan de openbare besturen zijn vervallen.

1. — De openbare dienst van de Brusselse tram- en trolleybuslijnen.

De openbare dienst van de tram- en trolleybuslijnen in de Brusselse agglomeratie vormt een wezenlijk bestanddeel van het beroep van de werkende stand van de hoofdstad en van de aangrenzende gemeenten. Die dienst zorgt in hoofdzaak voor het dagelijks vervoer van de werklieden, bedienden, ambtenaren en andere arbeiders. Hij voorziet dus niet in een behoefte of een drang naar luxe en comfort. Hij dient dan ook op de goedkoopheid gericht te zijn.

2. — Voor de exploitatie van de Brusselse tramwegen gebruikte goederen die, bij het verstrijken van de concessie, het eigendom zijn gebleven van de N. V. « Les Tramways Bruxellois ».

De N. V. « Les Tramways Bruxellois » schatte de goederen die zij voor haar exploitatie gebruikte en die, bij het verstrijken van de concessie, haar eigendom zijn gebleven, op ongeveer één milliard (blz. 7). Welnu, ongeveer al die goederen zijn noodzakelijk om de openbare dienst van de Brusselse tram- en trolleybuslijnen te verzekeren. Hoe zullen de openbare besturen in 't algemeen, en de Staat in 't bijzonder, te werk gaan om in 't bezit te komen van die goederen ? En is het vooreerst aannemelijk dat een private maatschappij, na bijna een halve eeuw exploitatie, een dergelijk voorrecht geniet, terwijl in 't algemeen, bij het verstrijken van de concessie, al de goederen die door de concessiehouder voor de exploitatie werden gebruikt, kosteloos vervallen aan het gezag dat de concessie heeft verleend ?

Herinneren wij er nogmaals aan dat, krachtens de overeenkomst van 26 April 1899, het gezag dat op 1 Januari 1946 bevoegd was om een nieuwe concessie te verlenen, kosteloos in 't bezit diende te treden van de sporen, het rollend materieel, de fabrieken, van alles wat onontbeerlijk is voor de exploitatie, en dat het de door de theorie

inspirée de la théorie de l'imprévision qui a bouleversé toute cette économie.

Au cours de la discussion de la loi habilitant le Gouvernement à conclure cette convention, Max Hallet en a décelé le vice fondamental et expose le caractère lésion de son article 11 :

« Il y a à cet égard des choses extraordinaires, disait-il. Le chiffre d'amortissement de 1,1 % est beaucoup trop petit. Les techniciens l'ont dit et la compagnie n'a rien répondu. L'amortissement de 1,1 % pose en fait que la compagnie n'amortira qu'en 91 ans non seulement le matériel, mais tout. Les techniciens ont demandé des renseignements précis à la société, celle-ci a refusé de les donner... La loi anglaise considère comme normales les durées suivantes : 25 ans pour l'installation globale, 50 ans pour les bâtiments, 20 ans pour le reste... Voici quelques calculs d'amortissement, admis pour l'étude des lignes de tramways : bâtiments 2 %, machines 5 %, câbles 3 %, matériel roulant 4 %... Vous voyez que tout cela est beaucoup plus élevé que 1,1 %... Nous ne pouvons admettre la façon dont la compagnie calcule ses amortissements, ce serait contraire à tous les intérêts des administrations et ce serait admettre que la compagnie se moquât de nous... La convention-loi de 1899 était très avantageuse pour la société et elle a été très vivement combattue; c'est à ce propos qu'on a parlé de convention scélérate... » (7).

A ces arguments irréfutables, le Ministre n'a rien répondu.

Si l'on prend le terme de 25 ans que la loi anglaise admet pour l'installation globale, les lignes nouvelles prévues en 1924 sont presque totalement amorties. D'après la convention de 1924, elles le sont à peine.

Et d'après l'alinéa 4 de l'article 11, la valeur insuffisamment amortie des lignes nouvelles et de leur matériel doit encore être réévaluée par rapport à la valeur actuelle.

C'est ce qu'on a appelé la clause-or, dénomination impropre au point de vue juridique, mais exacte en fait. La S. A. « Les Tramways Bruxellois » pressentait, en 1924, la dévaluation Francqui et s'est prémunie par avance contre les conséquences de la baisse du franc.

Par une clause habilement rédigée, elle a réussi à tourner les arrêtés Francqui qui stipulaient que « le franc restait le franc » et interdisait la péréquation des prix de vente fixés avant la dévaluation.

Le Gouvernement et la majorité parlementaire n'ont pas discerné ce subterfuge juridique ou l'ont admis tacitement.

La théorie de l'imprévision sur laquelle se fonde la loi de 1924 est essentiellement une théorie d'équité. Elle sort du droit strict pour tenir compte uniquement des réalités. Elle ajoute aux clauses et conditions des contrats pour tenir compte des nécessités du moment.

La théorie de l'imprévision a pour but d'empêcher la ruine du concessionnaire par suite d'événements imprévus.

van de onvoorziene omstandigheden ingegeven overeenkomst van 30 December 1924 is, die geheel die economie heeft omgegooid.

Tijdens de behandeling van de wet waarbij de Regering er toe gemachtigd werd die overeenkomst te sluiten, heeft de heer Max Hallet er het grondgebrek van aangetoond en gewezen op het eenzijdig kenmerk van artikel 11.

« In dit verband, zegde hij, stellen wij ongewone zaken vast. De afschrijvingscoëfficiënt van 1,1 % is veel te laag. De technici hebben er op gewezen en de maatschappij heeft er niets op geantwoord. De amortisatie van 1,1 % stelt als zeker vast dat de maatschappij niet alleen het materieel, maar alles, slechts in 91 jaar zal afschrijven. De technici hebben nauwkeurige inlichtingen aan de maatschappij gevraagd, maar deze heeft geweigerd die inlichtingen te geven... De Engelse wet beschouwt volgende termijnen als normaal : 25 jaar voor de gezamenlijke installaties, 50 jaar voor de gebouwen, 20 jaar voor het overige... Ziehier enkele amortisatieberekeningen, die voor de bestudering van de tramlijnen werden aangenomen : gebouwen 2 %, machines 5 %, kabels 3 %, rollend materieel 4 %... Men ziet dat dit alles veel hoger is dan 1,1 %. De wijze waarop de maatschappij haar amortisaties berekent, kunnen wij evenwel niet aannemen; dit zou strijdig zijn met al de belangen van de besturen, en toelaten dat de maatschappij met ons de spot drijft... De overeenkomstwet van 1899 was zeer voordelig voor de maatschappij, en zij is dan ook heftig bestreden geworden; het is in dit verband dat men gesproken heeft van « snode » overeenkomst... » (7).

Op die onweerlegbare argumenten heeft de Minister niets geantwoord.

Indien men de termijn neemt van 25 jaar, welke de Engelse wet voor de gezamenlijke installaties aanvaardt, zijn de nieuwe lijnen, die in 1924 werden voorzien, bijna volledig afgeschreven. Volgens de overeenkomst van 1924 zijn zij het nauwelijks.

En volgens lid 4 van artikel 11, dient de onvoldoende afgeschreven waarde van de nieuwe lijnen en van hun materieel nog opnieuw geschat in verhouding tot de huidige waarde.

Dit is wat men genoemd heeft de goudclausule; van juridisch standpunt uit een niet passende benaming, die echter in feite juist is. De N.V. « Les Tramways Bruxellois » had, in 1924, een voor gevoel van de devaluatie Francqui, en had zich bij voorbaat tegen de gevolgen van de daling van de frank beveiligd.

Door een handig opgestelde clausule is zij er in geslaagd de besluiten Francqui, die bepaalden dat « de frank de frank bleef » en verboden de vóór de devaluatie vastgestelde verkoopprijzen aan te passen, te omzeilen.

De Regering en de meerderheid van het Parlement hebben die juridische uitvlucht niet opgemerkt of ze stilzwijgend aangenomen.

De theorie van de onvoorziene omstandigheden is essentieel een billijkheidstheorie. Zij gaat het kader van het zuiver recht te buiten, om uitsluitend rekening te houden met de werkelijkheid. Aan de clausules en de bepalingen van de contracten, brengt zij toevoegingen aan ten einde rekening te houden met de noodwendigheden van het oogenblik.

De theorie van de onvoorziene omstandigheden heeft ten doel de ondergang van de concessiehouder ten gevolge

(7) « Annales Parlementaires de la Chambre », 1924-1925, p. 66.

(7) « Parlementaire Handelingen van de Kamer », 1924-1925, blz. 66.

Elle n'a pas pour but de permettre son enrichissement au détriment des pouvoirs publics.

Elle ne doit pas jouer à sens unique au bénéfice du concessionnaire mais, le cas échéant, au bénéfice du pouvoir concédant.

Qui plus est, le concessionnaire n'a droit qu'à la compensation des pertes subies, mais non à celle des gains manqués (8).

Par un acte de souveraine justice, le Parlement a accordé à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » certains avantages pour l'empêcher d'être ruinée par les conséquences imprévisibles de la guerre 1914-1918, mais a imposé une lourde charge à la collectivité.

Par la théorie de l'imprévision, on sort du droit strict, on méconnaît la lettre des contrats, pour tenir compte de contingences matérielles. On sort du droit pour entrer dans l'équité.

Mais l'équité est violée lorsque, par une application erronée de la théorie de l'imprévision, on inflige une charge écrasante et injuste au pouvoir public. Au nom de l'équité, on ne peut imposer une charge inique à la collectivité et faire payer près d'un milliard un réseau qui, normalement, devrait presque être amorti.

3. — L'entreprise privée.

La concession de service public est l'acte par lequel l'autorité agissant dans l'exercice de sa mission politique accorde à un particulier ou à une compagnie le droit de créer ou d'exploiter un service public d'intérêt général (9).

Le concessionnaire fait l'avance des frais de premier établissement et d'exploitation, gère à ses risques et périls et prélève sur l'usager des taxes couvrant tout à la fois la gestion et l'amortissement, et laissant un bénéfice.

En fin de concession, les immobilisations qu'il a faites reviennent normalement et gratuitement aux pouvoirs publics compétents.

Le régime des concessions, qui se défend en économie libérale et qui constitue un type d'exploitation industrielle capitaliste, ne peut être adopté comme nouveau statut des transports urbains de l'agglomération bruxelloise.

En effet :

1° Quand un service de transports s'adresse à un nombre restreint d'usagers et que la collectivité peut s'en passer, il relève de la catégorie du confort et du luxe et, partant, doit être payant et rentable. Aussi, rien ne s'oppose-t-il donc à ce qu'il soit confié à l'initiative privée.

Par contre, lorsqu'un service de transport jouit de l'adhésion générale du public, quand il devient un accessoire de labeur des travailleurs, il doit être géré pour et par la collectivité.

2° Si les charges issues de l'ancienne concession sont à supporter par le nouveau concessionnaire et si la diminution croissante de voyageurs qui se manifestait avant la guerre apparaît à nouveau, la nouvelle entreprise ne serait

van onvoorziene gebeurtenissen te verhinderen. Zij heeft niet ten doel hem toe te laten zich te verrijken ten nadele van de openbare besturen.

Zij moet niet van toepassing zijn in één richting ten voordele van de concessiehouder maar, in voorkomend geval, ten voordele van het bestuur dat de concessie verleent.

En bovendien heeft de concessiehouder slechts recht op compensatie voor de geleden verliezen, maar niet voor de gederfde winst (8).

Het Parlement heeft door een daad van soevereine rechtvaardigheid aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » sommige voordelen verleend om haar ondergang ten gevolge van de onvoorziene gevolgen van de oorlog 1914-1918 te verhinderen, maar heeft tevens aan de gemeenschap een zware last opgelegd.

Door de theorie van de onvoorziene omstandigheden treedt men buiten het zuiver recht, men miskent de letter van de contracten, om rekening te houden met de materiële toevalligheden. Men verlaat het recht ten voordele van de billijkheid.

Maar de rechtvaardigheid wordt geweld aangedaan wanneer, door een verkeerde toepassing van de theorie van de onvoorziene omstandigheden, aan het openbaar bestuur een verpletterende en onrechtvaardige last wordt opgelegd. Uit naam van de rechtvaardigheid mag men aan de gemeenschap niet een onbillijke last opleggen, en nagenoeg een milliard doen betalen voor een net dat normaal bijna moest afgeschreven zijn.

3. — De private onderneming.

De concessie van een openbare dienst is de daad waardoor de overheid, handelend in de uitoefening van haar politieke opdracht, aan een particulier of aan een maatschappij het recht verleent een openbare dienst van algemeen belang op te richten of te exploiteren (9).

De concessiehouder schiet de kosten voor van eerste inrichting en exploitatie, voert het beheer op eigen risico en doet door de gebruiker een taxe betalen die tegelijk het beheer en de amortisatie dekt en een winst laat.

Bij het verstrijken van de concessie vervallen de door hem gedane beleggingen normaal en kosteloos aan de bevoegde openbare besturen.

Het regime van de concessies, dat te verdedigen is in een liberale economie en een type is van industriële kapitalistische exploitatie, mag niet opnieuw als statuut voor het lokaal vervoer in de Brusselse agglomeratie worden aangenomen.

Inderdaad,

1° Wanneer een vervoerdienst zich tot een beperkt aantal gebruikers wendt en de gemeenschap het buiten die dienst kan stellen, kan hij gerangschikt worden onder de categorie van het comfort en de luxe en dient hij derhalve betalend en renderend te zijn. Niets verzet er zich dan ook tegen dat hij aan het privaat initiatief zou worden toevertrouwd.

Daarentegen, wanneer een vervoerdienst de algemene gunst van het publiek geniet, en hij voor de arbeiders een werkmiddel wordt, moet hij voor en door de gemeenschap beheerd worden.

2° Indien de lasten voortspruitend uit de vroegere concessie door de nieuwe concessiehouder moeten gedragen worden en indien de toenemende vermindering van het aantal reizigers zich, zoals vóór de oorlog, opnieuw zou

(8) Bonnard, « Droit administratif », 1940, p. 742.

(9) Valerius, « Concessions et Régies communales », n° 1.

(8) Bonnard, « Droit administratif », 1940, blz. 742.

(9) Valerius, « Concessions et Régies communales », n° 1.

rentable que si des tarifs très élevés étaient appliqués, au grand dam des usagers.

3° Accorder la concession du réseau bruxellois des tramways et des trolleybus aboutirait à lui conférer un monopole de fait.

Déjà, en 1875, l'exposé des motifs précédant le texte qui allait devenir la loi du 9 juillet 1875 insistait sur le fait que l'établissement de tramways ne pourrait être envisagé à un point de vue exclusivement local et que le Gouvernement aurait notamment à veiller à ce que, à l'aide de concessions isolées et successives, d'habiles spéculateurs ne constituassent, en les groupant, de véritables réseaux de voies ferrées à l'aide desquels, ils feraient concurrence aux chemins de fer (10).

4. — L'étatisation.

Devant l'impossibilité de confier à une entreprise privée l'exploitation du réseau bruxellois des tramways et trolleybus, faut-il conclure à son étatisation ?

Plusieurs arguments pourraient être invoqués en faveur de celle-ci.

Ainsi qu'il a été exposé plus haut, c'est l'Etat qui, en fin de concession, est entré gratuitement en possession de l'ancien réseau et qui a le droit de lever l'option prévue à l'article 11 de la convention de 1924 en ce qui concerne le nouveau réseau.

C'est également l'Etat qui devrait verser des centaines de millions à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » si tous les biens affectés par l'ancien concessionnaire à son exploitation sont acquis au profit du nouvel exploitant.

D'autre part, le 1^{er} juillet 1875, à la Chambre des Représentants, dans son rapport fait au nom de la section centrale, M. Nothomb a dit :

« Il importe à la chose publique que l'Etat conserve ou reprenne une action puissante sur l'octroi des concessions à tous les degrés, sur le mode d'exploitation, la reprise éventuelle, le tarif des péages; sur ce dernier point surtout, où le Gouvernement doit être le protecteur vigilant et toujours armé du public » (11).

Malgré la pertinence de ces arguments, nous ne préconisons pas l'étatisation du réseau des tramways et trolleybus desservant l'agglomération bruxelloise.

Une administration de l'Etat n'est pas à même d'exploiter un réseau de transports urbains selon des méthodes industrielles et une régie d'Etat appliquant les dites méthodes sans le concours des représentants des communes sur le territoire desquels circulent les tramways et trolleybus ne se conçoit pas.

Enfin, comme en 1945 le Congrès socialiste belge de la Victoire a suggéré la désétatisation des entreprises du secteur public de l'économie, il n'entre pas dans nos vues de créer une nouvelle entreprise d'Etat.

(10) « Pas. », 1875, p. 161.

(11) « Pas. », 1875, p. 164.

doen gevoelen, zou de nieuwe onderneming slechts renderend zijn indien zeer hoge tarieven werden toegepast tot groot nadeel van de reizigers.

3° Hem de concessie verlenen van het Brussels tramweg- en trolleybusnet, zou er toe leiden hem een feitelijk monopolie te verlenen.

Reeds in 1875 werd in de memorie van toelichting op de tekst, die later de wet van 9 Juli 1875 zou worden, de bijzondere aandacht gevestigd op het feit, dat het aanleggen van tramwegen niet uitsluitend van uit een lokaal standpunt mocht worden beschouwd, en dat de Regering er inzonderheid diende voor te waken dat handige speculanten, door middel van afzonderlijke en opeenvolgende concessies die zij zouden samenvoegen, werkelijke spoorwegnetten zouden aanleggen, waardoor zij zouden concurreren met de spoorwegen (10).

4. — Etatisatie.

Moet men, gezien de onmogelijkheid om de exploitatie van het Brussels tramweg- en trolleybusnet aan een private onderneming toe te vertrouwen, tot de etatisatie er van besluiten ?

Ten gunste van de etatisatie kunnen verschillende argumenten worden ingeroepen.

Zoals hoger werd uiteengezet, is het de Staat die, bij het verstrijken van de concessie, kosteloos in 't bezit is getreden van het vroegere net en die, wat het nieuwe net betreft, het recht heeft de in artikel 11 van de overeenkomst van 1924 voorziene optie te nemen.

Het is eveneens de Staat die, indien al de goederen die door de vroegere concessiehouder voor zijn exploitatie werden gebruikt het eigendom werden van de nieuwe exploitatie, honderden miljoenen zou moeten storten aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois ».

Anderzijds heeft de heer Nothomb, op 1 Juli 1875, in zijn verslag namens de middenafdeling van de Kamer der Volksvertegenwoordigers uitgebracht, gezegd :

« Het is in 't algemeen belang dat de Staat een sterke invloed zou behouden of terug verkrijgen op het verlenen van de concessies en dit op alle trappen, op de wijze van exploitatie, op de gebeurlijke overneming, op de prijs-tarieven; op dit laatste punt vooral, daar de Regering de steeds waakzame en gewapende beschermer van het publiek dient te zijn » (11).

Ondanks de juistheid van die argumenten, zijn wij geen voorstanders van de etatisatie van het tramweg- en trolleybusnet waardoor de Brusselse agglomeratie wordt bediend.

Een Staatsbestuur is niet in staat een net voor lokaal vervoer te exploiteren volgens een industriële methode, en een Staatsregie welke die methodes zou toepassen is niet denkbaar zonder de medewerking van de vertegenwoordigers van de gemeenten op welker grondgebied de trams en trolleybussen rijden.

Daar ten slotte het Belgisch Socialistisch Congres van de Overwinning in 1945 de « desetatisatie » heeft voorgesteld van de ondernemingen van de publieke sector van het bedrijfsleven, ligt het niet in onze bedoeling een nieuwe Staatsonderneming op te richten.

(10) « Pas. », 1875, blz. 161.

(11) « Pas. », 1875, blz. 164.

5. — *L'Intercommunalisation.*

L'intercommunalisation du réseau des tramways et des trolleybus bruxellois pourrait, en principe, résoudre le problème, mais elle se heurte, en fait, à divers obstacles.

La loi du 1^{er} mars 1922, relative à l'association de communes dans un but d'utilité publique, permet non seulement aux communes, mais également aux provinces, à l'Etat et même aux particuliers, de constituer une association intercommunale. Mais l'esprit de cette loi exige que les communes aient la prépondérance dans de telles associations.

En l'espèce, il ne pourrait pas en être ainsi.

Deux hypothèses seraient à envisager :

— ou l'association intercommunale ne serait constituée qu'entre pouvoirs publics;

— ou l'ancien concessionnaire aurait été autorisé par le Roi à s'associer aux pouvoirs publics.

Dans la première hypothèse, la majorité absolue aux organes de l'association appartiendrait à l'Etat. Rappelons-nous, en effet, que 62 % de la valeur des biens qui sont revenus gratuitement aux pouvoirs publics lui appartiennent et que c'est lui seul qui peut lever, à ses frais évidemment, l'option prévue à l'article 11 de la convention de 1924.

Il ne perdrait cette majorité qu'en affectant gracieusement à l'association, en tout ou en partie, les biens qu'il a recueillis le 31 décembre 1945. Mais, dans cette éventualité, quel serait le pouvoir public qui consentirait à payer à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » les centaines de millions qu'elle réclame pour les biens qui sont restés sa propriété en vertu des concessions précitées, lesquelles sont aussi scandaleuses qu'onéreuses.

Dans la seconde hypothèse, l'ancien concessionnaire ne consentirait à s'associer que si de sérieuses garanties lui sont données. De plus, s'il apporte à l'association intercommunale tous les biens qui lui sont restés propres en fin de concession, 55 % des actions ou des parts sociales devraient lui être accordés.

Nous ne pouvons ni ne voulons admettre un tel régime d'économie mixte défavorable à l'intérêt général.

Eu égard au fait qu'en sus de l'Etat et de la province, vingt-deux voire vingt-six communes seraient intéressées à la création de l'association intercommunale, les pourparlers et les négociations risquent d'être longs.

Enfin, certaines communes parmi les plus importantes refuseraient d'y entrer pour une raison ou une autre, notamment si une certaine prépondérance ne leur était plus accordée.

Or, une solution doit être donnée au problème des transports urbains dans le plus bref délai.

6. — *Du Comité Provisoire.*

Il nous apparaît utile de nous arrêter un instant au « Comité provisoire de gestion ».

Il ne nous appartient pas, dans les présents développements, de justifier le comportement de ce « Comité provisoire ».

Que d'inexactitudes à ce propos !
Quel procès de tendance !

5. — *Intercommunalisatie.*

De intercommunalisatie van het Brussels tramweg- en trolleybusnet zou, in beginsel, het vraagstuk kunnen oplossen, maar in feite stuit zij op verscheidene hindernissen.

De wet van 1 Maart 1922 omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van 't algemeen, laat niet alleen aan de gemeenten, maar ook aan de provinciën, aan de Staat en zelfs aan de particulieren toe een intercommunale vereniging tot stand te brengen. Maar de geest van die wet vereist, dat in dergelijke verenigingen de gemeenten het overwicht zouden hebben.

In 't onderhavige geval zou dit niet zo zijn.

Twee onderstellingen moeten in overweging genomen worden.

— of wel zou de *intercommunale* vereniging slechts tussen openbare besturen worden tot stand gebracht;

— of wel zou de vroegere concessiehouder door de Koning gemachtigd geweest zijn om met de openbare besturen een deelgenootschap aan te gaan.

In de eerste onderstelling, zou de volstrekte meerderheid in de organen van de vereniging aan de Staat toebehoren. Herinneren wij er inderdaad aan, dat 62 % van de waarde der goederen die kosteloos aan de openbare besturen vervallen zijn, hem toebehoren en dat hij alleen, natuurlijk op zijn kosten, de in artikel 11 van de overeenkomst van 1924 voorziene optie kan opnemen.

Hij zou die meerderheid slechts verliezen indien hij de goederen, die hij op 31 December 1945 heeft verworven, geheel of gedeeltelijk gratis aan de vereniging zou overmaken. Maar welk openbaar bestuur zou, in dit geval, er in toestemmen aan de N. V. « Les Tramways-Bruxellois » de honderden millioenen te betalen waarop deze aanspraak maakt voor de goederen welke haar eigendom zijn gebleven, krachtens hogerbedoelde overeenkomsten, welke zo schandelijk als bezwarend zijn.

In de tweede onderstelling, zou de vroegere concessiehouder er slechts in toestemmen zich te verbinden indien hem ernstige waarborgen worden verstrekt. Indien hij, bovendien, in de intercommunale vereniging al de goederen inbrengt die bij het verstrijken van de concessie zijn eigendom zijn gebleven, zou hem 55 % van de aandelen of van de maatschappelijke aandelen dienen toegekend.

Wij kunnen of willen dergelijke regime van gemengde economie, dat voor 't algemeen belang nadelig is, niet aannemen.

Gelet op het feit dat, behalve de Staat en de provincie, twee en twintig, zoniet zes en twintig gemeenten bij de oprichting van de intercommunale vereniging zouden betrokken zijn, zouden de besprekingen en onderhandelingen zeer lang kunnen duren.

Ten slotte zouden sommige gemeenten, waaronder de belangrijkste, om een of andere reden weigeren van de vereniging deel uit te maken, inzonderheid zo hun niet meer een zeker overwicht werd verleend.

Toch dient het vraagstuk van het lokaal vervoer zo spoedig mogelijk opgelost.

6. — *Voorlopig Comité.*

Het lijkt ons nuttig even stil te staan bij het « Voorlopig Beheerscomité ».

In deze toelichting is het onze taak niet de houding van dat voorlopig comité te rechtvaardigen.

Wat al onnauwkeurigheden in dit verband !
Welk tendenz-proces !

Un journal bruxellois écrivait ce qui suit (*Dernière Heure*, 18 décembre 1949) :

« Il (l'Etat) ne lui a guère fallu du temps pour transformer une société prospère — qui distribuait des dividendes à ses actionnaires — en une société déficitaire... »

Un autre journal s'élève contre les 48 millions de déficit figurant au rapport de 1948 et se complaît dans une polémique aussi mensongère que méchante.

D'autres font chorus.

Ni les uns ni les autres n'ont l'élémentaire correction de procéder à une analyse objective, à une critique sincère et serrée des conventions scélérates de 1897, 1899, 1901, 1919 et 1924, ce que nous avons jugé devoir faire à larges traits plus avant.

Mais l'occasion nous fut donnée, ces jours derniers, de prendre connaissance d'une correspondance échangée entre le comité provisoire et l'administration communale de Bruxelles.

La Ville de Bruxelles avait écrit au Comité provisoire en vue d'obtenir le rétablissement d'un arrêt facultatif. Le dit Comité en profita, sans doute, pour répondre notamment ce qui suit, par lettre du 19 novembre 1949.

« Au Collège des Bourgmestres
et Echevins de la Ville de Bruxelles.

« Nous avons déjà eu l'occasion de préciser pour-
quoi il était conforme à l'intérêt général de main-
tenir une distance moyenne de 400 à 500 mètres
entre les arrêts.
» Aux éléments déjà indiqués s'ajoute le suivant.

« Le Comité Provisoire de Gestion étudie en ce
moment la possibilité de fournir à l'industrie natio-
nale une première commande d'une cinquantaine de
motrices appelées à remplacer progressivement le
matériel roulant actuellement en service.

« Si la politique que nous pratiquons en matière
d'arrêts venait à être modifiée, toute l'étude affé-
rente au matériel nouveau serait à reconsidérer.

« Cette étude serait à revoir tant au point de vue
technique, car il ne servirait à rien de prévoir des
moteurs développant des puissances qui ne pour-
raient pas être mises à profit, que sous l'angle
économique en raison de l'accroissement des dé-
penses résultant de la multiplication des arrêts.

« Rappelons, à ce propos, qu'au fur et à mesure
que le matériel roulant des Tramways Bruxellois
a été modernisé, la longueur moyenne entre arrêts
a été accrue.

« Il suffira de se référer à la situation qui existait
dans ce domaine avant la guerre de 1914 et de
la comparer à celle à laquelle on avait abouti une
quinzaine d'années après.

« En fait, s'il est exact que les circonstances excep-
tionnelles dues à la guerre ont précipité la suppres-
sion d'un certain nombre d'arrêts, il n'en reste pas
moins que la situation actuelle est à considérer
comme normalisée au regard des exigences de l'in-
térêt général, les arrêts dont la suppression avait
été motivée exclusivement par les circonstances ex-
ceptionnelles précitées, ayant déjà été rétablis au
fur et à mesure des possibilités. »

Een Brussels dagblad schreef het volgende (*La Dernière Heure*, 18 December 1949).

« Hij (de Staat) heeft niet veel tijd nodig gehad om een bloeiende maatschappij — dat onder haar aandeelhouders dividenden uitkeerde — in een maatschappij met bedrijfs-tekort te veranderen. »

Een ander dagblad komt op tegen het bedrijfstekort van 48 miljoen, dat in het verslag voor 1948 vermeld staat en verkneukelt zich in een even leugenachtige als boosaardige polemiek.

Anderen schreeuwen mede.

Noch de enen noch de anderen zijn zo eerlijk om de zaak objectief te ontleden, en een oprechte en nauwgezette kritiek te oefenen op de snode overeenkomsten van 1897, 1899, 1901, 1919 en 1924, wat wij hoger in den brede hebben gedaan.

De laatste dagen hadden we de gelegenheid om inzage te nemen van de tussen het voorlopig comité en het Brussels stadsbestuur gevoerde briefwisseling.

De stad Brussel had naar het voorlopig comité geschreven ten einde de wederinvoering van een tramstilstand op verzoek te bekomen. Bedoeld comité nam de gelegenheid te baat om, bij brief gedagtekend 19 November 1949, het volgende te antwoorden :

« Aan het College van Burgemeester
en Schepenen van de Stad Brussel.

« Wij hadden reeds de gelegenheid te verklaren
» waarom het van algemeen belang was een gemid-
» delde afstand van 400 tot 500 meter tussen de tram-
» stilstanden te behouden.

« Bij de reeds vermelde elementen kan het volgende
» gevoegd worden :

« Het voorlopig beheercomité bestudeert thans de
» mogelijkheid om bij de eigen nijverheid een eerste
» bestelling te doen van een vijftigtal motorwagens
» welke geleidelijk het thans in dienst zijnd rollend
» materieel moeten vervangen.

« Indien de door ons in zake tramstilstanden ge-
» voerde politiek gewijzigd werd, zou de gehele studie
» betreffende het nieuw materieel opnieuw moeten
» onderzocht worden.

« Deze studie zou moeten herzien worden, zowel
» in technisch opzicht daar het nutteloos zou zijn
» motoren te voorzien welke een kracht zou ontwik-
» kelen die niet zou kunnen benuttigd worden, als in
» economisch opzicht wegens de verhoging van de
» uitgaven, door de vermenigvuldiging van de tram-
» stilstanden veroorzaakt.

« Laten wij hierbij er op wijzen dat naargelang het
» rollend materieel van de « Tramways Bruxellois »
» gemoderniseerd werd, de gemiddelde afstand tussen
» de tramstilstanden verhoogd werd.

« Het volstaat naar de toestand van vóór de oorlog
» van 1914 te verwijzen en hem te vergelijken met
» die, een vijftiental jaar later.

« Zo het inderdaad juist is dat de aan de oorlog te
» wijten uitzonderlijke toestanden de afschaffing van
» een zeker aantal tramstilstanden bespoedigd heb-
» ben, moet de tegenwoordige toestand echter als ge-
» normaliseerd worden beschouwd wat de eisen van
» het algemeen belang betreft, daar de tramstilstanden
» waarvan de afschaffing uitsluitend door voormelde
» uitzonderlijke toestanden werd gerechtvaardigd,
» voor zover mogelijk reeds hersteld werden. »

Le Comité Provisoire poursuit :

« L'attention des mandataires publics intéressés n'a pas été attirée sur les répercussions financières qui devaient résulter de la réalisation de ce vœux.

» Rappelons que le prix moyen net que paie un voyageur se déplaçant sur le réseau des tramways de Bruxelles, s'élève actuellement à fr. 2.1464.

» Ce prix moyen, qui est de 2,25 fois le prix moyen par rapport à mai 1940, permet de couvrir approximativement les dépenses d'exploitation.

» Les dépenses en question ne seraient plus couvertes, loin s'en faut, si l'on revenait à la situation des arrêts en 1940.

» Il faudrait, dans ce cas, en revenir également dans une certaine mesure, aux prix que la Société des Tramways Bruxelles aurait pu appliquer en octobre 1949, d'après la formule tarifaire en vigueur en 1940.

» Cette formule permettrait de percevoir, un prix moyen de fr. 3,7152 par voyageur.

» En d'autres termes, nous aurions un coefficient de majoration s'élevant à 3,90 au lieu de 2,25 par rapport à 1940.

» A notre avis, si l'on pouvait faire abstraction de l'aspect social du problème (nouvelle tranche d'ouvriers et d'écoliers ne pouvant plus prendre leur repas à la maison durant la pause de midi) et des besoins de la circulation (ralentissement de la circulation automobile occasionnée par l'augmentation du nombre d'arrêts des tramways), et qu'on laissât à l'usager du tram le choix entre le statu quo d'une part et la multiplication des arrêts accompagnée d'une majoration des prix d'autre part, le résultat de cette consultation ne serait certainement pas en faveur de cette seconde hypothèse.

» C'est bien parce que nous avons la conviction de servir adéquatement les intérêts réels des voyageurs et des divers usagers de la voirie, que nous croyons pouvoir et devoir maintenir une attitude qui n'est malheureusement pas toujours appréciée comme elle le mériterait, nous insistons sur ce point, par toutes les administrations publiques.

Puissions-nous enregistrer que les chroniqueurs empressés auront le souci de remettre les choses bien au point et diront :

a) qu'au Comité provisoire siège notamment, parmi les quatre membres qui le composent (dont le greffier provincial), M. G. Ithier, personnalité citée parmi les plus grandes compétences, parce qu'ancien et éminent dirigeant des sociétés de tramways exploitant, avant 1945, le réseau bruxellois;

b) que si le Comité provisoire avait l'autorisation d'appliquer la formule tarifaire en vigueur du temps de la Société « Les Tramways Bruxellois », la gestion de 1948 se clôturerait certainement par un bénéfice de plusieurs dizaines de millions de francs.

Pour le surplus, attendons le rapport qui sera présenté pour l'année 1949.

On peut s'attendre à un bilan ne se clôturant plus en déficit, ce malgré une diminution appréciable du nombre de voyageurs.

Cette éventualité de bénéfices prochains expliquerait-elle cette campagne, déjà bien orchestrée, en faveur d'un système d'exploitation où l'ancienne société capitaliste reconquerrait ses privilèges ?

* * *

Het voorlopig comité, vervolgt :

« De aandacht van de betrokken openbare mandatarissen werd niet gevestigd op de financiële gevolgen welke uit de verwezenlijking van deze wens zou volgen.

» Laten wij herinneren dat de gemiddelde nettovervoerprijs, welke door de reiziger op het Brussels tramweganet betaald wordt, thans fr. 2.1464 bedraagt.

» Deze gemiddelde prijs, die 2,25 maal de gemiddelde prijs van Mei 1940 bedraagt, laat toe de bedrijfskosten ongeveer te dekken.

» Bedeelde kosten zouden op verre na niet meer gedekt zijn, indien men terugkeerde naar de tot in 1940 in zwang zijnde toestand in zake tramstilstanden.

» In dit geval, zou tevens tot op zekere hoogte moeten teruggekeerd worden naar de prijzen welke de « Tramways Bruxellois » in October 1949, krachtens de in 1940 geldende tariefformule, hadden mogen toepassen.

» Deze formule zou toelaten per reiziger een gemiddelde vervoerprijs van fr. 3,7152 te ontvangen.

» Kortom, wij zouden een verhogingscoëfficiënt van 3,90 in plaats van 2,25 met betrekking tot 1940 hebben.

» Indien kon worden afgezien van het maatschappelijk aspect van het vraagstuk (nieuwe klasse werklieden en scholieren die hun eetmaal tijdens de middagpoos niet meer thuis kunnen gebruiken) en de noodwendigheden van het verkeer (vertraging van het autoverkeer, teweggebracht door de verhoging van het aantal tramstilstanden) en aan de tramgebruiker de keuze overgelaten werd tussen, enerzijds, het statu quo en, anderzijds, de vermenigvuldiging der tramstilstanden gepaard gaande met een tariefverhoging zou, naar onze mening, de uitslag van deze raadpleging waarschijnlijk niet ten gunste van deze tweede onderstelling uitvallen.

» Omdat wij overtuigd zijn de werkelijke belangen der reizigers en der verschillende weggebruikers behoorlijk te dienen, menen wij een houding te kunnen en te moeten handhaven welke ongelukkig niet altijd naar verdienste — hierop leggen we de nadruk — door al de openbare besturen gewaardeerd wordt.

. Zal het gebeuren dat de al te haastige gazetschrijvers alles weer zullen willen rechtzetten en schrijven :

a) dat in het voorlopig comité, onder de vier leden waaruit het bestaat (waaronder de provinciale griffier) namelijk de heer G. Ithier zetelt, die bekend staat als een der meest gezaghebbende personen ter zake, daar hij onder de oudste en uitmuntende leiders van de vóór 1945 op het Brussels net exploiterende maatschappijen voor tramvervoer wordt gerekend.

b) dat, indien het voorlopig comité gemachtigd werd, om de tariefformule toe te passen die in zwang was ten tijde van de Maatschappij « Les Tramways Bruxellois », zou het beheer voor 1948 gewis een winst ten bedrage van verscheidene tientallen miljoen frank boeken.

Bovendien, laten we wachten, totdat het verslag voor het jaar 1949 wordt ingediend.

Men mag een balans voorzien welke met geen tekort meer sluit, in weerwil van een merklijke verlaging van het aantal reizigers

Is die mogelijkheid van aanstaande batige saldi soms geen verklaring van de campagne die zo goed ineenzit voor een exploitatiestelsel waarin de vroegere kapitalistische vennootschap haar voorrechten zou heroveren ?

* * *

Rappelons que, dans la déclaration ministérielle du 25 mars 1947, il était dit ce qui suit :

« Le Gouvernement désire aussi régler très prochainement les problèmes posés par l'expiration des concessions des tramways anversois et bruxellois. Il est décidé à ne pas remettre l'exploitation de ces moyens de transport à une société fermière; il proposera la création de régies intercommunales ».

* * *

Le projet de loi fut déposé par le Ministre des Communications, M. A. Van Acker, le 16 décembre 1947. Son article premier, amendé par après par le Ministre même, spécifia que ce serait une exploitation « directe » par les associations intercommunales.

Cette façon de voir fut approuvée par la Commission des Communications de la Chambre par 10 voix et 7 abstentions.

7. — Nationalisation.

Dans ces conditions, il ne reste que la nationalisation du réseau de transports urbains de l'agglomération bruxelloise. Tel est l'objet de la présente proposition de loi.

III. — De la Société Bruxelloise des Transports Urbains.

1. — Nature — Objet — Durée.

La Société bruxelloise des transports urbains est une société *sui generis* à responsabilité limitée qui procède du système de la fondation.

Elle ne résulte pas de l'association de plusieurs personnes de droit public ou de droit privé. A l'instar de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, elle doit son existence à la loi.

L'article premier du projet de loi précise l'objet de la nouvelle société. Cet article l'habilite notamment à exploiter tous les moyens de transports en commun urbains, quels qu'ils soient. Aussi pourra-t-elle recourir au mode de transport le plus adéquat, eu égard aux circonstances de temps et de lieu ainsi qu'à la nature et à l'importance du trafic.

D'autre part, tous les moyens de transport urbains, qu'il serait souhaitable de coordonner, peuvent lui être confiés et moyennant une autorisation ministérielle il lui sera loisible d'effectuer des transports rémunérés de choses.

La possibilité prévue pour la société de construire et d'exploiter les installations de production d'énergie dont elle aura besoin s'inspire non seulement de la nécessité de lui assurer une certaine indépendance vis-à-vis des producteurs privés d'énergie, mais aussi de l'intérêt qu'elle aura à appliquer sans retard les perfectionnements apportés et les inventions faites dans le domaine de la production et de la consommation de l'énergie.

L'article 2 limite la durée de la concession à cinquante ans parce que la loi du 9 juillet 1875 n'autorise pas l'octroi des concessions de tramways pour un plus grand laps de temps.

L'article 4 prévoit l'exploitation industrielle en vue de l'intérêt public et impose comme ligne de conduite à la Société de diminuer ou d'élaguer toute charge pesant indûment sur les résultats d'exploitation.

Laten we onderstaand uittreksel uit de ministeriële verklaring van 25 Maart 1947 in herinnering brengen :

« De Regering verlangt ook eerstdaags de vraagstukken te regelen die opgeworpen werden door het vervallen der concessies van de Antwerpse en Brusselse tramwegen. Zij is besloten de uitbating van bedoelde vervoermiddelen niet meer in pacht te geven aan een maatschappij. Zij zal de oprichting van intercommunale regies voorstellen ».

* * *

Het wetsontwerp werd op 16 December 1947 door de Minister van Verkeerswezen, de h. Van Acker, ingediend. Het eerste artikel er van, dat naderhand door de Minister zelf werd gewijzigd, bepaalde nader dat het een « rechtstreekse » exploitatie door de intercommunale verenigingen zou zijn.

Die zienswijze werd door de Commissie voor het Verkeerswezen van de Kamer met 10 stemmen en 7 onthoudingen goedgekeurd.

7. — Nationalisatie.

In die omstandigheden blijft nog slechts de nationalisatie over van het net voor lokaal vervoer in de Brusselse agglomeratie. Dit is het voorwerp van onderhavig wetsvoorstel.

III. — De Brusselse Maatschappij voor lokaal vervoer.

1. — Aard — Voorwerp — Duur.

De Brusselse Maatschappij voor lokaal vervoer is een maatschappij *sui generis* met beperkte aansprakelijkheid voortvloeiend uit het stelsel van de oprichting.

Zij vloeit niet voort uit de vereniging van verschillende publiekrechtelijke of privaatrechtelijke personen. Evenals de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen heeft zij haar bestaan te danken aan de wet.

Het eerste artikel van het wetsvoorstel omschrijft het doel van de nieuwe maatschappij. Dit artikel verklaart haar inzonderheid bevoegd om alle gemeenschappelijke lokale vervoermiddelen, welke deze ook wezen, te exploiteren. Zij zal dus haar toevlucht kunnen nemen tot de best geschikte wijze van vervoer, gelet op de omstandigheden van tijd en plaats en op de aard en de belangrijkheid van het verkeer.

Alle lokale vervoermiddelen, waarvoor het wenselijk zou blijken ze te coördineren, kunnen haar worden toevertrouwd en, mits een ministeriële machtiging, zal het haar ook toegelaten zijn het bezoldigd vervoer van goederen te verzekeren.

Het voorzien van de mogelijkheid voor de maatschappij om de drijfkrachtinstallaties welke zij zal nodig hebben, te bouwen en te exploiteren, is niet alleen ingegeven door de noodzakelijkheid om haar een zekere onafhankelijkheid ten opzichte van de private drijfkrachtproducenten te verzekeren, maar ook door het belang dat zij er bij heeft om zonder uitstel de verbeteringen en uitvindingen, op het gebied van de voortbrengst en het verbruik van energie verwezenlijkt, toe te passen.

Artikel 2 beperkt de duur van de concessie tot vijftig jaar, omdat de wet van 9 Juli 1875 het verlenen van concessies voor tramwegen voor geen langere tijdsduur toelaat.

Artikel 4 voorziet de industriële exploitatie met het oog op het algemeen belang en legt aan de maatschappij de verplichting op elke last welke ten onrechte op de bedrijfsuitkomsten zou wegen, te verminderen en te besnoeien.

Il ne faut pas se dissimuler que depuis une quinzaine d'années, le public marque une désaffection à l'égard des moyens de transport en commun et que, malgré l'extension continue des lignes de tramways, de 1930 à 1940 le nombre de voyageurs n'a cessé de décroître sur tout le réseau.

La Société ayant à appliquer une politique de bas tarifs elle bannira toutes les charges parasitaires telles que celles résultant de la multiplicité des arrêts.

2. — Fonds Social — Apport Parts sociales — Obligations.

Comme dans les sociétés coopératives, le fonds social est variable. Son minimum est constitué par l'apport net de l'Etat, c'est-à-dire par ce qui lui revient de droit (article 6, 1^o du projet).

En vertu de l'article 97 de la convention du 26 avril 1899, l'Etat n'a le droit de s'approprier le matériel fixe des voies et de leurs dépendances se trouvant sur les voiries communales et provinciales qu'à charge d'indemniser les pouvoirs publics subordonnés intéressés.

Afin d'éviter à l'Etat, dans les circonstances actuelles, un décaissement important, l'article 7 prévoit l'attribution de parts sociales ou d'obligations à la province de Brabant, la Ville de Bruxelles et aux communes avoisinantes dont la voirie est empruntée.

Le nombre de parts pouvant constituer le fonds social initial a été calculé en tenant compte des droits des divers pouvoirs publics sur l'ancien réseau exploité jusqu'au 31 décembre 1945, par la S. A. « Les Tramways Bruxellois ».

Les parts sociales refusées endéans les deux mois par les pouvoirs publics intéressés sont remplacées par des obligations d'un montant identique.

Afin de permettre à tout pouvoir public, dont la voirie est empruntée par un service public de transports exploité par la Société, de s'intéresser à la gestion de la Société ou d'y prendre une plus grande part, il leur est loisible de contribuer à l'augmentation du fonds social initial en souscrivant de nouvelles parts sociales.

Enfin, comme les travaux de premier établissement dans le domaine des transports sont normalement financés par l'emprunt, il convient d'habiliter la société à contracter des emprunts et à émettre des obligations.

Il ne faut pas se dissimuler que ces obligations ne seront placées que si l'Etat y attache sa garantie. Tel est l'objet de l'article 4.

3. — Concessions de tramways et de trolleybus — Autorisations d'autobus — Subrogation — Interdiction de céder l'exploitation.

Le régime des tramways et des trolleybus et celui des autobus sont complètement différents.

La nature juridique des concessions de tramways et de trolleybus et celle des autorisations d'établir des services publics d'autobus sont loin d'être identiques.

L'article 9 accorde à la Société, pour une durée de 50 ans à partir du 1^{er} janvier 1946, la concession des lignes de tramways et de trolleybus qui, jusqu'au 31 décembre 1945, avaient été concédées à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » ou exploitées par elle.

Cette concession rétroagit au 1^{er} janvier 1946 parce que le Comité Provisoire de gestion des transports urbains gère depuis cette date et pour le compte de qui appartiendra

Men moet zich niet ontveinzen dat, sedert een vijftiental jaren, het publiek steeds meer afkerig wordt tegenover de gemeenschappelijke vervoermiddelen en dat, ondanks de voortdurende uitbreiding van de tramlijnen, tussen 1930 en 1940 het aantal reizigers op geheel het net voortdurend is afgenomen.

Daar de Maatschappij een politiek van lage prijzen zal moeten voeren, zal zij alle overbodige lasten, zoals deze voortvloeiend uit het groot aantal stilstanden, weren.

2. — Maatschappelijk kapitaal — Inbreng Maatschappelijke aandelen — Obligaties.

Zoals in de samenwerkende vennootschappen, is het maatschappelijk kapitaal veranderlijk. Het minimum wordt gevormd door de netto-inbreng van de Staat, zegge door wat hem overeenkomstig artikel 6, 1^o, van het ontwerp van rechtswege toekomt.

Krachtens artikel 97 van de overeenkomst van 26 April 1899, heeft de Staat slechts het recht zich het vast materieel van de sporen en hun aanhorigheden welke zich op de gemeente- en provinciale wegen bevinden, toe te eigenen, onder verplichting de belanghebbende ondergeschikte openbare besturen schadeloos te stellen.

Ten einde te vermijden dat de Staat, in de huidige omstandigheden, een belangrijke uitgave zou moeten doen, voorziet artikel 7 de toekenning van maatschappelijke aandelen of obligaties aan de provincie Brabant, de stad Brussel en de aangrenzende gemeenten waarvan de wegen gebruikt worden.

Het aantal aandelen, waaruit het aanvankelijk maatschappelijk kapitaal kan samengesteld zijn, werd berekend rekening houdend met de rechten van de verschillende openbare besturen op het oude net, dat tot 31 December 1945 door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » werd geëxploiteerd.

De maatschappelijke aandelen, die binnen twee maanden door belanghebbende openbare besturen worden geweigerd, worden vervangen door gelijkwaardige obligaties.

Ten einde aan elk openbaar bestuur waarvan de wegen door een openbare vervoerdienst, geëxploiteerd door de maatschappij, worden gebruikt, toe te laten zich voor het beheer van de maatschappij te interesseren of er een groter aandeel in te nemen, wordt hun de mogelijkheid gelaten tot de verhoging van het aanvankelijk maatschappelijk kapitaal bij te dragen door op nieuwe maatschappelijke aandelen in te schrijven.

Daar eindelijk, in zake vervoer, de oprichtingswerken normaal door middel van leningen worden gefinancierd, dient de maatschappij bevoegd verklaard om leningen aan te gaan en obligaties uit te geven.

Men dient zich niet te ontveinzen, dat die obligaties slechts zullen kunnen geplaatst worden zo de Staat er zijn waarborg aan hecht. Dit is het doel van artikel 4.

3. — Concessies van tramwegen en trolleybussen — Toelatingen van autobussen — Indeplaatsstelling — Verbod van afstand der exploitatie.

Het regime van tramwegen en trolleybussen is geheel verschillend van dat der autobussen.

De juridische aard van de tramwegen- en trolleybussenconcessies en die van de machtigingen tot het inrichten van openbare autobusdiensten zijn op verre na niet identiek.

Artikel 9 verleent aan de maatschappij, voor een duur van 50 jaar van 1 Januari 1946 af, de concessie van de tramwegen en trolleybussen die tot op 31 December 1945 waren geconcessionneerd aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » of door deze werden geëxploiteerd.

Die concessie heeft terugwerking tot op 1 Januari 1946 omdat het voorlopig beheercomité van het lokaal vervoer sedert die datum voor rekening van wie zal worden aange-

le dit réseau. Dès que la Société sera constituée, le Comité Provisoire de Gestion sera censé avoir géré pour elle. Et quand la Société sera à même d'exploiter, elle se substituera au dit Comité.

Il convient également de préciser que la concession accordée par l'article 9 à la Société ne s'étend pas aux portions de lignes vicinales qui étaient affermées par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » ou au Comité Provisoire de Gestion. Mais l'affermage subsistera.

Le règlement d'exploitation arrêté par le Roi tiendra lieu de cahier des charges.

S'inspirant du précédent consacré depuis plus d'un demi-siècle pour les concessions de chemins de fer vicinaux, la Société jouira d'un droit de préférence pour toutes les concessions de tramways et de trolleybus à accorder dans l'agglomération bruxelloise et dans les communes avoisinantes.

Pour exploiter un service public d'autobus, la Société se conformera à l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 et à ses arrêtés d'exécution, ainsi qu'à la loi du 29 août 1931.

Elle jouira également d'un droit de préférence quant à l'octroi des dites autorisations.

Il faut reconnaître, en toute objectivité, que la grande difficulté de l'instauration du nouveau régime des transports urbains de l'agglomération bruxelloise réside dans le fait que 45 % seulement des biens affectés par la S. A. « Les Tramways Bruxellois » à son exploitation, sont revenus gratuitement aux pouvoirs publics et que la quasi-totalité des 55 % des biens restant sa propriété et représentant d'après ses évaluations près d'un milliard (p. 7, 2^e alinéa) sont indispensables à la nouvelle exploitation.

Quel est le pouvoir : Etat, province ou commune, qui, dans les circonstances actuelles, est à même de verser immédiatement en argent frais pareille somme, d'ailleurs contestée ?

L'article 11 résout ce problème :

1. Il subroge la société à l'Etat dans son droit d'option.
2. Il oblige la S. A. « Les Tramways Bruxellois » à céder à la première réquisition de la Société les autres biens nécessaires à l'exploitation.
3. Il prévoit l'indemnisation de l'ancien concessionnaire en espèces ou en obligations.
4. Il déclare libératoire le paiement en obligations.

Nous ne cachons pas que le paiement en espèces ne serait possible que si les pouvoirs publics subordonnés souscrivaient immédiatement un grand nombre de parts sociales ou si les emprunts émis par la Société étaient très rapidement couverts.

D'autre part, le milliard ou les centaines de millions à payer à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » le sont en vertu de la convention léonine du 30 décembre 1924. Aussi souhaiterions-nous qu'au cours des débats aux Chambres législatives, l'indemnité maxima à verser à l'ancien concessionnaire fut fixée *in fine* de l'article 11.

L'équité l'exige, ainsi que nous l'avons démontré sub II-2^o.

Enfin, l'article 12 interdit toute cession ou délégation totale ou partielle de l'exploitation des transports urbains de l'agglomération à une entreprise privée. Il prohibe notamment l'affermage ou le recours à un gestionnaire privé.

wezen het beheer van dit net waarneemt. Zodra de maatschappij zal zijn tot stand gekomen zal het voorlopig bestuurscomité worden geacht voor haar het beheer te hebben verzekerd. En wanneer de maatschappij bij machte zal zijn de exploitatie te doen, zal zij de plaats innemen van bedoeld Comité.

Ook dient nader bepaald, dat de door artikel 9 aan de maatschappij verleende concessie zich niet uitstrekt tot de stroken buurtlijnen die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » of aan het voorlopig beheerscomité waren verpacht. De verpachting blijft echter voortbestaan.

Het door de Koning vastgesteld exploitatiereglement zal gelden als bestek.

Voortgaande op het sedert meer dan een halve eeuw geldend voorgaande op gebied van concessie van buurtspoorwegen zal de maatschappij een voorkeurrecht genieten voor alle concessies van tramwegen en trolleybussen, te verlenen in de Brusselse agglomeratie en in de aanpalende gemeenten.

Voor de exploitatie van een openbare autobusdienst zal de maatschappij zich gedragen naar de besluitwet van 30 December 1946 en de uitvoeringsbesluiten er van, alsmede naar de wet van 29 Augustus 1931.

Zij zal insgelijks een voorkeurrecht genieten wat het verlenen van bedoelde machtigingen betreft.

Om objectief te zijn moet worden toegegeven dat de grote moeilijkheid voor de invoering van het nieuw regime van lokaal vervoer in de Brusselse agglomeratie berust in het feit dat slechts 45 % van de door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » voor haar exploitatie aangewende goederen gratis terug zijn gekeerd in handen van de openbare besturen en dat nagenoeg het totaal van de 55 % overblijvende goederen haar eigendom blijven en, volgens haar ramingen, ongeveer één milliard vertegenwoordigen (bl. 7, 2^e lid), ofschoon zij onontbeerlijk zijn voor de nieuwe exploitatie.

Welk is het gezag : Staat, provincie of gemeente, dat in de huidige omstandigheden bij machte is, onmiddellijk dergelijke som, die trouwens betwist wordt, in geld te storten ?

Artikel 11 lost dit vraagstuk op :

1. Het stelt de maatschappij in de plaats van de Staat wat het recht van optie betreft.
2. Het verplicht de N. V. « Les Tramways Bruxellois » bij de eerste opeising vanwege de maatschappij aan deze de overige voor de exploitatie nodige goederen af te staan;
3. Het voorziet de schadeloosstelling van de vroegere concessiehouder in speciën of in obligaties;
4. Het verklaart de betaling in obligaties als wettig betaalmiddel.

Wij verzwijgen niet dat de betaling in speciën slechts mogelijk zou zijn indien de ondergeschikte besturen onmiddellijk voor een groot aantal maatschappelijke aandelen moesten inschrijven of indien de door de maatschappij uitgeschreven leningen zeer snel werden gedekt.

Anderzijds, zijn het aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » te storten milliard of honderden miljoenen het gevolg van de in haar voordeel opgemaakte overeenkomst van 30 December 1924. Daarom zouden wij graag hebben dat tijdens de bespreking in de Wetgevende Kamers de aan de vroegere concessiehouder te storten maximumvergoeding zou worden vastgesteld *in fine* van artikel 11.

De billijkheid vergt dit, zoals wij hebben aangetoond sub II-2^o.

Ten slotte verbiedt artikel 12 elke afstand en gehele of gedeeltelijke overdracht van de exploitatie van het lokaal vervoer der agglomeratie aan een private onderneming. Het verbiedt inzonderheid de verpachting of het beroep op een privaat beheerder.

4. — *Administration, Surveillance et Tutelle de la Société.*

La Société est administrée par un Conseil d'Administration composé d'un Président, d'un vice-président et de neuf à quinze membres nommés par l'assemblée générale des titulaires de parts sociales.

Les pouvoirs publics intéressés, ainsi que le personnel, y sont représentés. Afin d'éviter toute étatisation de la Société, la quasi-totalité des administrateurs est constituée par les délégués des communes dont la voirie est empruntée par les services publics de transports.

La Ville de Bruxelles ainsi que les communes avoisinantes les plus intéressées sont quelque peu favorisées, du moins si elles acceptent d'entrer à la Société.

Un Comité permanent de cinq membres, émanant du Conseil d'administration, est chargé de la préparation des questions de la compétence du Conseil et de la surveillance de l'exécution des décisions de celui-ci.

Un collège de trois commissaires, nommés par l'assemblée générale et jouissant des droits des commissaires aux comptes des sociétés commerciales, contrôle les opérations de la Société.

Un Conseil général, composé de la réunion des administrateurs et des commissaires, est consulté sur les questions les plus importantes, notamment sur toute augmentation du fonds social, toute extension du réseau de tramways et de trolleybus et sur l'exploitation de tout nouveau mode de transport.

La tutelle gouvernementale est exercée par le Ministre des Communications dans les formes prévues à l'art. 27.

5. — *Assemblées générales.*

L'assemblée générale est composée de tous les titulaires de parts sociales.

Elle nomme et révoque les administrateurs et commissaires, approuve les comptes, se prononce sur les programmes d'extension ou de modernisation du réseau.

Il se pourrait que certains pouvoirs publics titulaires ou souscripteurs de parts sociales désirent voir réaliser certaines extensions du réseau, dont la rentabilité au début serait aléatoire, mais qui, pour des raisons d'urbanisation ou autres, leur sembleraient indispensables.

L'assemblée générale aura la faculté de décider ces extensions sous réserve que les titulaires ou souscripteurs des parts sociales intéressés s'engagent à couvrir les déficits par une subvention.

L'article 34, deuxième alinéa, qui établit ce régime, constitue tout à la fois un frein aux demandes d'extension injustifiées et un moyen de réalisation des extensions d'intérêt général non rentables à l'origine.

6. — *Régime comptable et financier.*

Le régime comptable et financier de la Société est établi en tenant compte des méthodes industrielles qu'elle doit pratiquer et du contrôle que la collectivité doit effectuer sur les opérations, à l'instar de ce qui se passe dans les associations intercommunales.

4. — *Beheer, Toezicht en Voogdij van de Maatschappij.*

De Maatschappij wordt bestuurd door een raad van beheer bestaande uit een voorzitter, een ondervoorzitter en negen à vijftien leden benoemd door de algemene vergadering der houders van maatschappelijke aandelen.

De belanghebbende openbare besturen alsook het personeel zijn er in vertegenwoordigd. Om alle etatisatie van de maatschappij te voorkomen, zijn nagenoeg alle beheerders afgevaardigden van de gemeenten waarvan de wegen door de openbare vervoerdiensten worden benuttigd.

De stad Brussel alsook de aanpalende en meest belanghebbende gemeenten zijn enigszins bevoordeeld, ten minste ingeval zij aannemen tot de maatschappij te treden.

Een bestendig comité van vijf leden, uitvloeisel van de raad van beheer, wordt belast met de voorbereiding van de aangelegenheden behorend tot de bevoegdheid van de raad en met het toezicht op de uitvoering van de beslissingen van deze laatste.

Een college van drie commissarissen, door de algemene vergadering benoemd en de rechten genietend van de rekening-commissarissen van de handelsvennootschappen oefenen controle uit op de verrichtingen van de maatschappij.

Een algemene raad bestaande uit de verenigde beheerders en commissarissen wordt geraadpleegd over de belangrijkste aangelegenheden, inzonderheid over iedere verhoging van het maatschappelijk kapitaal, iedere uitbreiding van het tramwegen- en trolleybusnet en over de exploitatie van ieder nieuw vervoermiddel.

Het regeringstoezicht wordt uitgeoefend door de Minister van Verkeerswezen in de bij artikel 27 voorziene vormen.

5. — *Algemene vergaderingen.*

De algemene vergadering bestaat uit al de houders van maatschappelijke aandelen.

Zij benoemt en ontzet de beheerders en commissarissen, keurt de rekeningen goed, spreekt zich uit over de programma's tot uitbreiding of modernisatie van het net.

Het zou kunnen gebeuren dat sommige openbare besturen die houders zijn van, of intekenaars op maatschappelijke aandelen sommige uitbreidingen van het net zouden willen zien doorvoeren waarvan de rentabiliteit aanvankelijk wisselvallig zou zijn, doch die, om redenen van urbanisatie of andere, hun onontbeerlijk zouden lijken.

De algemene vergadering zal tot die uitbreidingen mogen besluiten onder het voorbehoud, dat de belanghebbende houders van of inschrijvers op maatschappelijke aandelen de verbintenis aangaan om de tekorten door een toelage te dekken.

Artikel 34, 2^e lid, waarbij die regeling wordt ingevoerd vormt tegelijkertijd een rem tegen de ongegronde aanvragen tot uitbreiding en een middel tot verwezenlijking van uitbreidingen in het algemeen belang die aanvankelijk niet renderend zijn.

6. — *Boekhoudings- en financieel regime.*

Het boekhoudings- en financieel regime van de maatschappij wordt gevestigd, met inachtneming van de nijverheidsmethodes die zij moet toepassen en met het toezicht dat de gemeenschap moet uitoefenen op de verrichtingen in navolging van wat geschiedt in de intercommunale verenigingen.

Nous croyons toutefois devoir appeler l'attention sur les points suivants :

1. — Une part des bénéfices est consacrée à amortir les emprunts d'établissement.

Par conséquent, il est équitable que tout nouveau souscripteur de parts sociales qui récoltera une quote-part des fruits produits par les dits bénéfices verse, en sus du montant des parts sociales souscrites, une contribution au Fonds spécial indisponible.

2. — Il pourrait être soutenu qu'une entreprise de transports urbains doive uniquement tendre à servir l'intérêt général sans que les pouvoirs publics n'en retirent des revenus.

Les difficultés financières de maints d'entre eux militent en faveur d'une dérogation à ce principe. C'est pourquoi un dividende de 4 % de leur quote-part au fonds social leur est alloué.

3. — Une part des bénéfices est accordée à la direction et au personnel pour les intéresser aux résultats de l'exploitation.

4. — Parmi les dépenses d'exploitation figurent les redevances aux pouvoirs publics dont la voirie est empruntée par les services publics de transports exploités par la Société Bruxelloise. Nul ne conteste que l'utilisation de la voirie d'un pouvoir public par un service public de transport, lui occasionne des dépenses spéciales telles celles résultant de la police.

Ces dépenses ne sont pas proportionnelles à la valeur des parts sociales dont les dits pouvoirs publics pourraient être titulaires. Il est donc équitable de leur allouer, même s'ils ne possèdent aucune part sociale, une redevance établie en fonction du trafic.

7. — Statut du Personnel.

Le progrès social exige que les droits et obligations du personnel soient discutés et établis par une commission paritaire constituante.

Ce statut doit prévoir, notamment, l'existence d'une commission paritaire permanente.

En raison des répercussions que le statut du personnel peut avoir sur le fonctionnement d'un service public intéressant un grand nombre d'usagers et sur les résultats d'exploitation, il est nécessaire qu'il soit approuvé par l'assemblée générale de la Société.

8. — Dispositions diverses.

Enfin, les derniers articles de la proposition de loi réservent au Roi la police et la sécurité des transports urbains, portent certaines exemptions fiscales, accordent à l'Etat un droit de reprise et traitent de la liquidation de la Société.

Ces dispositions, qui constituent en quelque sorte les reflets d'un régime admis en matière de transports par fer, ne nécessitent aucun commentaire.

Wij menen nochtans de aandacht te moeten vestigen op volgende punten :

1. Een deel van de winsten wordt besteed aan de aflossing van de oprichtingsleningen.

Derhalve is het billijk dat ieder nieuw inschrijver op maatschappelijke aandelen die een aandeel zal bekomen van de vruchten door de winsten opgeleverd, boven het bedrag van de onderschreven maatschappelijke aandelen een bijdrage zou storten in het bijzonder onbeschikbaar fonds.

2. — Er zou kunnen worden beweerd, dat een onderneming van lokaal vervoer uitsluitend het algemeen belang zou moeten behartigen, zonder dat de openbare besturen er inkomsten zouden uit halen.

De financiële moeilijkheden van vele er van pleiten voor een afwijking van dit beginsel. Daarom wordt hun een dividend van 4 % van hun aandeel in het maatschappelijk kapitaal toegekend.

3. — Een deel van de winst wordt toegekend aan de directie en aan het personeel, om hen te betrekken bij de bedrijfsresultaten.

4. — Tot de bedrijfsuitgaven behoren de vergoedingen aan de openbare besturen waarvan de wegen worden gebruikt door de openbare transportdiensten die door de Brusselse Maatschappij worden geëxploiteerd. Niemand betwist dat het gebruik van de wegen van een openbaar bestuur door een openbare transportdienst bijzondere uitgaven verwekt, zoals deze van de politie.

Die uitgaven zijn niet in verhouding tot de waarde der maatschappelijke aandelen waarvan de openbare besturen houders zouden kunnen zijn. Het is dus billijk hun, zelfs wanneer zij geen enkel maatschappelijk aandeel bezitten, een volgens het verkeer vastgestelde vergoeding toe te kennen.

7. — Statuut van het personeel.

De maatschappelijke vooruitgang eist dat de rechten en verplichtingen van het personeel besproken en vastgesteld worden door een constituerende paritaire commissie.

Dit statuut dient o.m. het bestaan van een bestendige paritaire commissie te voorzien.

Wegens de weerslag dat het statuut van het personeel kan hebben op de werking van een openbare dienst waarbij een groot aantal gebruikers betrokken is, alsook op de bedrijfsresultaten, moet het worden goedgekeurd door de algemene vergadering van de maatschappij.

8. — Diverse bepalingen.

Ten slotte, behouden de laatste artikelen van het wetsvoorstel aan de Koning de politie en de veiligheid van het lokaal vervoer voor, houden zekere fiskale vrijstellingen, kennen aan de Staat een recht tot terugneming toe en handelen over de vereffening van de maatschappij.

Die bepalingen die in zekere zin de weerschijs vormen van een in zake vervoer per spoor aanvaard regime, vergen geen enkel commentaar.

Bernard BRUNFAUT.

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE PREMIER.

Objet, Durée et Siège de la Société.

Article premier.

Il est créé, sous la dénomination « Société Bruxelloise des Transports Urbains », une société jouissant de la personnalité civile et ayant pour objet l'étude, l'établissement et l'exploitation, dans l'agglomération bruxelloise et les communes avoisinantes, de services publics de tramways, de trolleybus, d'autobus et de tous autres modes de transports en commun de personnes. Moyennant autorisation préalable du Ministre ayant les Communications dans ses attributions, elle peut effectuer des transports rémunérés de choses.

La Société peut faire toutes les opérations commerciales, industrielles, financières ou immobilières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet, ainsi que toutes les opérations qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation.

Il lui est notamment loisible de construire le matériel et les lignes nécessaires à la réalisation de son objet social.

La Société peut également construire et exploiter les installations pour la production de l'énergie nécessaire à l'entreprise.

Art. 2.

La Société est constituée pour une durée de 50 ans à partir du 1^{er} janvier 1946.

Elle peut prendre des engagements pour un terme dépassant sa durée.

Art. 3.

Le siège de la Société est établi à Bruxelles ou dans une des autres communes de l'agglomération bruxelloise.

Art. 4.

La Société est gérée et exploitée suivant des méthodes industrielles en vue de l'intérêt public. Toute charge pesant indûment sur les résultats d'exploitation sera rigoureusement exclue.

Les engagements de la Société sont réputés commerciaux.

La Société est à responsabilité limitée. Elle n'est tenue que jusqu'à concurrence de son avoir.

CHAPITRE II.

De l'apport, du fonds social, des parts sociales, des obligations.

Art. 5.

Le fonds social de la Société Bruxelloise des Transports Urbains est variable. Il se compose de parts sociales inaliénables et incessibles de dix mille francs.

WETSVOORSTEL

HOOFDSTUK I.

Doel, Duur en Zetel van de Maatschappij.

Eerste artikel.

Onder de benaming « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » wordt een maatschappij opgericht die rechtspersoonlijkheid geniet en die ten doel heeft de studie, de oprichting en de exploitatie, in de Brusselse agglomeratie en in de aangrenzende gemeenten, van openbare tramweg-, trolleybus- en autobusdiensten en van alle andere wijzen van gemeenschappelijk vervoer. Mits zij vooraf de toelating bekomt van de Minister onder wie Verkeerswezen ressorteert, mag zij zich belasten met bezoldigd vervoer van zaken.

De maatschappij mag alle commerciële, industriële, financiële of immobilaire verrichtingen doen die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele, met haar doel verband houden, alsook alle verrichtingen die de verwezenlijking er van zouden kunnen vergemakkelijken of bevorderen.

Het staat haar inzonderheid vrij het materieel te vervaardigen en de lijnen aan te leggen die nodig zijn tot de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel.

De maatschappij mag eveneens de voor het bedrijf nodige inrichtingen voor energieopwekking bouwen en exploiteren.

Art. 2.

De maatschappij wordt opgericht voor een duur van 50 jaar te rekenen van 1 Januari 1946.

Zij kan verbintenissen aangaan voor een termijn die haar bestaansduur overschrijdt.

Art. 3.

De zetel van de maatschappij is gevestigd te Brussel of in een van de andere gemeenten der Brusselse agglomeratie.

Art. 4.

De maatschappij wordt, met het oog op het algemeen belang, volgens industriële methodes beheerd en geëxploiteerd. Elke ten onrechte op de bedrijfsresultaten drukende last wordt volstrekt uitgeschakeld.

De verbintenissen van de maatschappij worden geacht daden van koophandel te zijn.

De maatschappij heeft een beperkte aansprakelijkheid. Zij is slechts gehouden tot het beloop van haar activa.

HOOFDSTUK II.

Inbreng, maatschappelijk kapitaal, maatschappelijke aandelen, obligatiën.

Art. 5.

Het maatschappelijk kapitaal van de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » is veranderlijk. Het bestaat uit onvervreembare en onafstaanbare maatschappelijke aandelen van tienduizend frank.

Son minimum est fixé à quatre cent dix-huit millions six cent quatre-vingt mille francs.

Tout pouvoir public, dont la voirie est empruntée par un service public de transport exploité par la Société Bruxelloise des Transports Urbains, peut contribuer à la constitution du Fonds Social initial. Il peut contribuer également à l'augmentation de celui-ci en souscrivant une ou plusieurs parts sociales et en versant, en sus du montant nominal de celles-ci, une participation au « Fonds Spécial indisponible » prévu à l'article 42 de la présente loi.

Cette participation est égale au produit du montant nominal de la dite part sociale par le rapport entre le Fonds Spécial indisponible et le fonds social.

Art. 6.

Sont apportés à la Société Bruxelloise des Transports Urbains :

1° les biens qui, par le seul fait de l'expiration des concessions octroyées ou exploitées par la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois », sont revenus gratuitement à l'Etat Belge, en vertu de l'article 97 du cahier des charges du 26 avril 1899;

2° le matériel fixe des voies et de leurs dépendances qu'en fin des dites concessions l'Etat a le droit de reprendre conformément au dit article 97.

Art. 7.

Les quarante et un mille huit cent soixante-huit parts sociales constituant le « Fonds Social » minimum sont attribuées à l'Etat du chef de l'apport des biens visés à l'article 6. 1°, ci-avant.

Au titre d'indemnité pour les biens dont question à l'article 6. 2°, il est attribué en outre, à moins de refus à exprimer dans les deux mois, après la publication de la présente loi, savoir :

à la Ville de Bruxelles	7.792 parts
à la Commune d'Anderlecht	1.259 »
d'Auderghem	170 »
de Berchem-Ste-Agathe	4 »
de Crainhem	64 »
d'Etterbeek	705 »
d'Evere	80 »
de Forest	1.196 »
de Ganshoren	9 »
d'Ixelles	2.064 »
de Jette-St-Pierre	518 »
de Koekelberg	301 »
de Molenbeek-St-Jean	575 »
de Saint-Gilles	1.525 »
de St-Josse-ten-Noode	1.010 »
de Schaerbeek	3.318 »
de Tervueren	335 »
d'Uccle	1.243 »
de Vilvorde	84 »
de Watermael-Boitsfort	679 »
de Woluwe-St-Lambert	311 »
de Woluwe-St-Pierre	764 »
à la Province de Brabant	1.326 »

Pour mémoire : Diegem, Machelen, Drogenbosch, Grand-Bigard.

En cas de refus d'acceptation des dites parts sociales, il sera attribué aux pouvoirs publics intéressés un nombre

Het minimum er van wordt vastgesteld op vierhonderd achttien miljoen zeshonderd tachtig duizend frank.

Ieder openbaar bestuur waarvan de wegen worden benuttigd door een openbare vervoerdienst geëxploiteerd door de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » kan bijdragen tot de vestiging van het aanvankelijk maatschappelijk kapitaal. Het kan eveneens bijdragen tot de verhoging er van door in te schrijven voor een of meer maatschappelijke aandelen en door, boven het nominaal bedrag er van een aandeel te storten in het « Onbeschikbaar bijzonder Fonds », voorzien bij artikel 42 van deze wet.

Deze deelneming is gelijk aan de opbrengst van het nominaal bedrag van vermeld maatschappelijk aandeel door de verhouding tussen het bijzonder onbeschikbaar Fonds en het maatschappelijk kapitaal.

Art. 6.

In de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » worden ingebracht :

1° de goederen die door het toedoen alleen van door het verstrijken van de concessies verleend aan of geëxploiteerd door de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » gratis zijn toegevalen aan de Belgische Staat krachtens artikel 97 van het bestek van 26 April 1899;

2° het vast materieel van de sporen en van de aanhorigheden er van die de Staat, na het verstrijken van vermeld concessies, het recht heeft over te nemen, overeenkomstig vermeld artikel 97.

Art. 7.

De een en veertig duizend achthonderd acht en zestig maatschappelijke aandelen die het minimum « maatschappelijk kapitaal » uitmaken, worden aan de Staat toegekend uit hoofde van de inbreng der in hogerstaand artikel 6, 1° bedoelde goederen.

Bij wijze van vergoeding voor de in artikel 6, 2°, bedoelde goederen worden bovendien toegekend, behalve in geval van afwijzing welke binnen twee maanden na de bekendmaking van deze wet moet worden betekend, toegekend :

aan de stad Brussel	7.792 aandelen
aan de gemeente Anderlecht	1.259 »
Oudergem	170 »
Ste-Agatha-Berchem	4 »
Kraainem	64 »
Etterbeek	705 »
Evere	80 »
Vorst	1.196 »
Ganshoren	9 »
Elsene	2.064 »
St-Pieters-Jette	518 »
Koekelberg	301 »
St-Jans-Molenbeek	575 »
St-Gillis	1.525 »
St-Joost-ten-Noode	1.010 »
Schaarbeek	3.318 »
Tervuren	335 »
Ukkel	1.243 »
Vilvorde	84 »
Watermaal - Boschv.	679 »
St-Lambr.-Woluwe	311 »
St-Pieters-Woluwe	764 »
aan de Provincie Brabant	1.326 »

Pro memorie : Diegem, Machelen, Droogenbosch, Groot-Bijgaarden.

In geval de belanghebbende openbare besturen weigeren bedoelde maatschappelijke aandelen te aanvaarden, zal hun

d'obligations inaliénables et incessibles de 10.000 francs égal au nombre de parts sociales refusées.

Ces obligations, productives d'un intérêt de 3 1/2 % par an, seront remboursables par tirage au sort conformément à un tableau d'amortissement, arrêté par le Conseil d'administration de la Société.

Art. 8.

Le Roi peut autoriser la Société Bruxelloise des Transports Urbains à contracter des emprunts, à émettre des obligations et attacher la garantie de l'Etat aux dits emprunts.

CHAPITRE III.

Concessions de tramways et de trolleybus —
Autorisations d'autobus —
Subrogation — Interdiction de céder l'exploitation.

Art. 9.

Est accordée à la « Société Bruxelloise des Transports Urbains », pour une durée de cinquante ans, à partir du 1^{er} janvier 1946, la concession des lignes de tramways et de trolleybus, qui, jusqu'au 31 décembre 1945, avaient été concédées à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » ou exploitées par elle.

Le Roi arrête le règlement d'exploitation de la Société.

Art. 10.

Les nouvelles lignes de tramways et de trolleybus à construire et à exploiter dans l'agglomération bruxelloise et dans les communes avoisinantes, ainsi que les extensions des lignes existantes sont concédées, sans adjudication publique, conformément aux dispositions des articles 1^{er} et 2 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, modifiée par celle du 15 août 1897.

Toutefois, elles peuvent l'être à une autre personne, si, dans le délai de six mois de leur demande, la Société Bruxelloise des Transports Urbains n'a pas fait semblable demande pour elle-même.

Les cahiers des charges régissant ces concessions seront conformes au règlement d'exploitation.

Le même droit de préférence appartient à la Société Bruxelloise des Transports Urbains dans les mêmes conditions, en ce qui concerne les autorisations d'établir des services publics d'autobus dans l'agglomération bruxelloise et dans les communes avoisinantes.

Art. 11.

Le Roi peut subroger la Société Bruxelloise des Transports Urbains au « pouvoir compétent » dont il est question à l'article 11, alinéa 2, de la Convention du 31 décembre 1924 conclue entre le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics et la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » et approuvée par l'arrêté royal du même jour, pris en vertu de la loi du 30 décembre 1924 pour l'exercice des droits prévus au dit article 11, ainsi qu'à l'article 7 de la Convention du 30 décembre 1927 conclue entre le Ministre de l'Agriculture et la Société « Les Tramways Bruxellois » et approuvée par l'arrêté royal du même jour en vertu de la loi du 27 décembre 1927.

een aantal onvervreembare en onoverdraagbare aandelen van 10.000 frank worden toegekend, dat gelijk staat met het aantal afgewezen maatschappelijke aandelen.

Deze obligaties, die een intrest van jaarlijks 3 1/2 t. h. opleveren, zijn bij loting terugbetaalbaar overeenkomstig een delgingstabel welke door de raad van beheer van de maatschappij wordt vastgelegd.

Art. 8.

De Koning kan aan de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » machtiging verlenen tot het aangaan van leningen, de uitgifte van obligatiën, en de waarborg van de Staat aan die leningen hechten.

HOOFDSTUK III.

Concessies van tramwegen en trolleybussen —
Machtigingen voor autobussen —
Indeplaatsstelling — Verbod de exploitatie af te staan.

Art. 9.

Aan de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » wordt, voor een duur van vijftig jaar, te rekenen van 1 Januari 1946, de concessie verleend van de tram- en trolleybuslijnen die, tot 31 December 1945, aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » geconcessionneerd werden of door deze geëxploiteerd.

De Koning stelt het exploitatiereglement vast van de maatschappij.

Art. 10.

De in de Brusselse agglomeratie en in de aangrenzende gemeenten aan te leggen en te exploiteren nieuwe tram- en trolleybuslijnen, alsook de uitbreiding van de bestaande lijnen, worden geconcessionneerd, zonder openbare aanbesteding, overeenkomstig de beschikkingen van artikelen 1 en 2 der wet van 9 Juli 1875 op de tramwegen, gewijzigd door die van 15 Augustus 1897.

Evenwel kan dit aan een andere persoon geschieden indien de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » binnen zes maanden na de aanvraag, geen gelijkaardige aanvraag voor zichzelf heeft gedaan.

De bestekken volgens welke die concessies worden beheerd, zullen overeenstemmen met het exploitatiereglement.

Hetzelfde voorkeurrecht hoort de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer », onder dezelfde voorwaarden toe, wat betreft de machtigingen tot het inrichten van openbare autobusdiensten in de Brusselse agglomeratie en in de aangrenzende gemeenten.

Art. 11.

De Koning kan de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » in de plaats stellen van het « bevoegd gezag » waarvan sprake in artikel 11, 2^e lid, van de overeenkomst van 31 December 1924, gesloten tussen de Minister van Landbouw en Openbare Werken en de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois », en goedgekeurd bij Koninklijk besluit van dezelfde dag, genomen krachtens de wet van 30 December 1924 voor de uitoefening van de rechten voorzien in vermeld artikel 11, alsook in artikel 7 van de overeenkomst van 30 December 1927, gesloten tussen de Minister van Landbouw en de Vennootschap « Les Tramways Bruxellois », en goedgekeurd bij Koninklijk besluit van dezelfde dag, krachtens de wet van 27 December 1927.

Sur simple demande, la « Société Bruxelloise des Transports Urbains » peut se rendre propriétaire des autres biens immobiliers et mobiliers qui, au 31 décembre 1945, étaient affectés à l'exploitation des tramways et trolleybus par la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » et qui restent sa propriété. La valeur des dits biens est déterminée par le Ministre des Communications et, en cas de contestation, à dire d'experts.

A défaut par la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » ou par la « Société Bruxelloise des Transports Urbains » de désigner son ou ses experts, la valeur des biens prévus aux deux premiers alinéas du présent article sera fixée par un expert désigné par le Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles, à la requête de la Société la plus diligente. Le paiement des biens prévus aux deux premiers alinéas du présent article peut s'effectuer au gré de la « Société Bruxelloise des Transports Urbains », soit en espèces, soit en obligations qu'elle aura émises ou qu'elle émettra, conformément à l'article 8 de la présente loi.

La Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » est tenue d'accepter le paiement en obligations.

Art. 12.

La Société Bruxelloise des Transports Urbains ne peut céder ou déléguer, en tout ou en partie, à une personne physique ou morale privée, l'exploitation des tramways, trolleybus, autobus et autres modes de transports.

CHAPITRE IV.

Administration, surveillance et tutelle de la Société.

Art. 13.

Les organes de la Société sont :

- 1° Le conseil d'administration;
- 2° Le comité permanent;
- 3° Le collège des commissaires;
- 4° Le conseil général;
- 5° L'assemblée générale.

Ces organes élaborent leurs règlements d'ordre intérieur et les soumettent à l'approbation du Roi.

1° Conseil d'Administration.

Art. 14.

La Société est administrée par un Conseil d'Administration composée d'un président, d'un vice-président et de neuf à quinze membres de nationalité belge.

L'Etat belge ainsi que la Ville de Bruxelles, si elle est titulaire de parts sociales, ont le droit d'être représentés dans le Conseil d'Administration par deux administrateurs choisis par l'assemblée générale sur une liste double de candidats présentés respectivement par le Ministre ayant les communications dans ses attributions et, le cas échéant, par le Conseil Communal de la Ville de Bruxelles.

La province de Brabant, les communes de Schaerbeek, d'Ixelles et de Saint-Gilles, si ces pouvoirs publics sont titulaires de parts sociales, ainsi que le personnel, ont le droit d'être représentés au Conseil d'Administration par

Op eenvoudig verzoek, kan de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » eigenares worden van de andere onroerende en roerende goederen die, op 31 December 1945, bestemd waren voor de exploitatie van de tram- en trolleybuswegen door de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » en die haar eigendom blijven. De waarde van deze goederen wordt door de Minister van Verkeerswezen bepaald en, in geval van betwisting, naar het zeggen van deskundigen.

Bij gebreke van aanwijzing door de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » of door de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » van haar deskundige(n), wordt de waarde van de bij de eerste twee leden van dit artikel voorziene goederen vastgesteld door een deskundige aangewezen door de voorzitter van de Rechtbank van Koophandel te Brussel, op verzoek van de meest naartstige maatschappij. De betaling van de in de eerste twee leden van dit artikel voorziene goederen kan geschieden, naar believen van de « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer », hetzij in speciën, hetzij in obligatiën die zij heeft uitgegeven of zal uitgeven overeenkomstig artikel 8 van deze wet.

De Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois », is gehouden tot het aanvaarden van de betaling in obligatiën.

Art. 12.

De « Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer » kan de exploitatie van de tramwegen, trolleybussen, autobussen en andere wijzen van vervoer niet, geheel of ten dele, afstaan noch overdragen aan een privaat natuurlijk of rechtspersoon.

HOOFDSTUK IV.

Beheer, toezicht en voogdij van de maatschappij.

Art. 13.

De organen van de maatschappij zijn :

- 1° De raad van beheer;
- 2° Het bestendig comité;
- 3° Het college van commissarissen;
- 4° De algemene raad;
- 5° De algemene vergadering.

Die organen maken hun huishoudelijke reglementen op en leggen ze ter goedkeuring voor aan de Koning.

1° Raad van beheer.

Art. 14.

De maatschappij wordt beheerd door een Raad van beheer bestaande uit een voorzitter, een ondervoorzitter en negen à vijftien leden van Belgische nationaliteit.

De Belgische Staat, alsmede de stad Brussel, ingeval zij maatschappelijke aandelen bezit, hebben het recht in de raad van beheer vertegenwoordigd te zijn door twee beheerders gekozen door de algemene vergadering op een dubbele kandidatenlijst, respectievelijk voorgedragen door de Minister die het verkeerswezen in zijn bevoegdheid heeft en gebeurlijk door de gemeenteraad der stad Brussel.

De provincie Brabant, de gemeenten Schaerbeek, Elsene en St-Gillis, ingeval deze besturen maatschappelijke aandelen bezitten, alsook het personeel, hebben het recht in de raad van beheer vertegenwoordigd te zijn door één

un administrateur choisi par l'assemblée générale, sur une liste double présentée respectivement par le Conseil Provincial du Brabant, l'organisation syndicale du personnel des tramways la plus représentative et le Conseil Communal compétent.

Les autres administrateurs sont élus par l'assemblée générale parmi les délégués des autres communes de l'agglomération bruxelloise titulaires de parts sociales.

Art. 15.

Toutes les personnes composant le Conseil d'Administration sont nommées pour six ans par l'Assemblée Générale. Elles sont rééligibles.

Tous les trois ans, le Conseil d'Administration est renouvelé par moitié.

Pour la première fois, un tirage au sort déterminera ceux des administrateurs qui feront partie de la première série sortante.

Si, après deux scrutins, aucun candidat n'a obtenu la majorité, il est procédé au ballottage entre les deux candidats qui ont obtenu le plus de voix; en ballottage, en cas de parité, les candidats seront départagés par tirage au sort.

Les membres du Conseil sont choisis parmi les personnes versées en technique ou en économie des transports.

En cas de vacance d'une place d'administrateur, le nouvel administrateur, qui achèvera le mandat de celui qu'il remplace, sera présenté par le pouvoir public ou par le groupement qui a présenté l'administrateur qui a cessé ses fonctions.

Art. 16.

Chaque année, à la première séance qui a lieu après l'Assemblée Générale Ordinaire, le Conseil d'Administration choisit parmi ses membres un président et un vice-président.

En cas d'absence, d'empêchement ou de démission du président et du vice-président, le plus ancien des membres présents remplit les fonctions de président.

Art. 17.

Le Conseil d'Administration a les pouvoirs les plus étendus : tout ce qui n'est pas expressément réservé par la loi à l'Assemblée Générale ou au Conseil Général est de sa compétence.

Il peut acheter et vendre tous biens immeubles et droits réels immobiliers, prendre et consentir toutes inscriptions hypothécaires et en donner mainlevées, faire opérer toutes transcriptions, renoncer à tous privilèges et droits de prescription avec ou sans paiement.

A défaut de prescriptions adéquates dans le règlement d'exploitation et dans le cahier des charges relatifs aux services des transports concédés ou autorisés, il fixe et modifie les tarifs. Toutefois, ceux-ci ne seront mis en vigueur qu'après approbation par arrêté royal.

Il nomme en tenant compte du caractère industriel de l'entreprise tous les membres du personnel, détermine leurs attributions, fixe leurs traitements, salaires, gratifications, participations aux bénéfices et, s'il y a lieu, le chiffre de leur cautionnement; il consent la restitution des caution-

beheerder gekozen door de algemene vergadering op een dubbele lijst, respectievelijk voorgedragen door de provinciale raad van Brabant, de voornaamste syndicale inrichting van het trampersoneel en door de bevoegde gemeenteraad.

De overige beheerders worden door de algemene vergadering verkozen onder de afgevaardigden van de overige gemeenten der Brusselse agglomeratie die maatschappelijke aandelen bezitten.

Art. 15.

Al de personen die deel uitmaken van de raad van beheer worden door de algemene vergadering voor zes jaar benoemd. Zij zijn herkiesbaar.

Om de drie jaar, wordt de raad van beheer voor de helft hernieuwd.

De eerste maal wordt door loting bepaald welke de beheerders zijn die deel uitmaken van de eerste uittreedende reeks.

Indien, na twee stemmingen, geen enkel kandidaat de meerderheid heeft behaald, wordt tot herstemming overgegaan tussen de twee kandidaten die het grootste aantal stemmen hebben bekomen: bij herstemming worden de kandidaten, bij gelijkheid van stemmen, door loting aangewezen.

De leden van de raad worden gekozen onder de personen die ervaren zijn in de techniek of in de economie van het vervoer.

Bij het opvallen van een plaats van beheerder, wordt de nieuwe beheerder die het mandaat voleindigt van diegene die hij vervangt, voorgedragen door het openbaar bestuur of door de groepering die de beheerder heeft voorgedragen wiens functies zijn geëindigd.

Art. 16.

Ieder jaar, op de eerste vergadering die plaats heeft na de gewone algemene vergadering, kiest de raad van beheer onder zijn leden een voorzitter en een ondervoorzitter.

In geval van afwezigheid, verhindering of ontslag van de voorzitter en de ondervoorzitter, neemt het oudste van de aanwezige leden de functies van voorzitter waar.

Art. 17.

De raad van beheer beschikt over de meest uitgebreide machten: al wat door de wet niet uitdrukkelijk wordt voorbehouden aan de algemene vergadering of aan de algemene raad, behoort tot zijn bevoegdheid.

Hij kan alle onroerende goederen en onroerende zakelijke rechten kopen en verkopen; alle hypotheekinschrijvingen nemen en bewilligen, alsook handlichting er van geven; alle overschrijvingen doen uitvoeren; afzien van alle voorrechten en verjaringsrechten, met of zonder betaling.

Bij gebreke van passende voorschriften in het exploitatiereglement en in het bestek betreffende de diensten voor vergund of gemachtigd vervoer stelt hij de tarieven vast en wijziget ze. Deze worden, evenwel, slechts van kracht na goedkeuring bij Koninklijk besluit.

Hij benoemt al de leden van het personeel, rekening houdend met het nijverheidskarakter van de onderneming; bepaalt hun ambtsbezigheden, stelt hun wedden, lonen, gratificatiën, deelneming in de winst en, indien daartoe aanleiding bestaat, het bedrag van hun borgstelling vast:

nements. Il suspend et révoque les membres du personnel en se conformant aux dispositions du statut du personnel établi en vertu de l'article 45 de la présente loi.

Art. 18.

Le Conseil peut confier la gestion des affaires journalières à un directeur général, qui ne peut être administrateur et qui sera nommé pour une durée maximum de 3 ans. Le mandat est renouvelable.

Le Conseil détermine les attributions de ce mandataire et fixe ses émoluments.

Art. 19.

Le Conseil d'Administration peut, sous sa responsabilité, déléguer une partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres.

Le président, assisté le cas échéant du directeur général et à défaut de celui-ci d'un administrateur-délégué, est autorisé, sans devoir produire aucun pouvoir, à accepter toutes les hypothèques au nom de la société, à donner mainlevée de toutes inscriptions hypothécaires, soit, en rendant paiement, soit sans paiement, enfin, à renoncer à tous droits d'hypothèque, à tout privilège et à toute action résolutoire, et, en général, à faire tous actes conservatoires.

Art. 20.

Les actions en justice, tant en défendant qu'en demandant, sont suivies au nom du Conseil d'Administration, poursuites et diligences du président ou de celui qui le remplace.

Art. 21.

La signature d'un administrateur sera exigée, concurremment avec celle du Président ou de celui qui le remplace pour tous les actes de la Société, autres que ceux de la gestion journalière. Les actes de la gestion journalière sont signés par le directeur général ou, dans les limites fixées par le Conseil d'Administration, par un ou plusieurs fondés de pouvoirs.

Art. 22.

La Société est autorisée à poursuivre, en son nom, des expropriations pour cause d'utilité publique. Lorsque leur concours sera requis, les fonctionnaires de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines auront qualité pour passer les actes intéressant la Société.

Art. 23.

Le Conseil d'Administration convoque l'Assemblée Générale aussi souvent qu'il le juge convenable.

Art. 24.

Pour permettre au Gouvernement de contrôler les opérations de la Société, le Conseil d'Administration doit lui fournir tous les états et renseignements qu'il demande, notamment, les procès-verbaux des séances du Conseil d'Administration, du Collège des Commissaires, du Conseil Général et de l'Assemblée Générale.

hij willigt de teruggave van de borgstellingen in. Hij schorst en ontzet de leden van het personeel, mits inachtneming van de beschikkingen van het statuut van het personeel, opge maakt krachtens artikel 45 van deze wet.

Art. 18.

De raad kan het beheer van de dagelijkse aangelegenheden toevertrouwen aan een directeur-generaal die geen beheerder mag zijn en die voor een duur van ten hoogste 3 jaar wordt benoemd. Het mandaat is hernieuwbaar.

De raad bepaalt de bevoegdheden van die gevolmachtigde en stelt zijn beloningen vast.

Art. 19.

De raad van beheer kan, onder zijn verantwoordelijkheid, een gedeelte van zijn bevoegdheden overdragen op een of meer zijner leden.

De voorzitter, in voorkomend geval bijgestaan door de directeur-generaal en, bij ontstentenis van deze, door een daartoe afgevaardigd beheerder, is gemachtigd om, zonder enige volmacht te moeten voorleggen, namens de maatschappij alle hypotheeken te aanvaarden, handlichting te geven voor alle hypotheekinschrijvingen, hetzij met uifring van betaling, hetzij zonder betaling; ten slotte, af te zien van alle hypotheekrechten, van elk voorrecht en van elke vordering tot ontbinding, en, over het algemeen, alle daden van bewaring te stellen.

Art. 20.

De rechtsoverdrachten, zowel als verweerder dan als eiser, worden namens de raad van beheer gevolgd, op vervolging en benaerstiging van de voorzitter of van diene die hem vervangt.

Art. 21.

De handtekening van een beheerder wordt samen met die van de voorzitter of van diene die hem vervangt geëist voor al de handelingen van de maatschappij buiten die betreffende het dagelijks beheer. De geschriften betreffende het dagelijks beheer worden door de directeur-generaal ondertekend of, binnen de perken gesteld door de raad van beheer, door één of meer gevolmachtigden.

Art. 22.

De maatschappij is gemachtigd om, in haar naam, ontegeningen in het algemeen belang te vervolgen. Wanneer om hun medewerking wordt verzocht, zijn de ambtenaars van het bestuur der Registratie en Domeinen bevoegd om de akten te verlijden die de maatschappij aanbelangen.

Art. 23.

De raad van beheer roept de algemene vergadering bijeen zo dikwijls als hij het gepast oordeelt.

Art. 24.

Om de Regering in de gelegenheid te stellen toezicht uit te oefenen op de verrichtingen van de maatschappij, moet de raad van beheer haar alle door haar gevraagde staten en inlichtingen bezorgen, onder meer, de verslagen van de vergaderingen van de raad van beheer, van het college van commissarissen, van de algemene raad en van de algemene vergadering.

2° Comité permanent.

Art. 25.

Le Conseil d'Administration élit dans son sein et pour trois ans un Comité Permanent de cinq membres dont son Président, un représentant de l'Etat et le représentant du personnel. Ce Comité est chargé de la préparation des questions à soumettre au Conseil et de la surveillance de l'exécution des décisions de celui-ci.

3° Collège des commissaires
et tutelle gouvernementale.

Art. 26.

Les opérations de la Société sont surveillées par un collège de trois commissaires de nationalité belge nommés et révocables par l'assemblée générale. Leur mandat est de six ans.

Les commissaires sortants peuvent être pourvus d'une nouvelle nomination. Les commissaires cessent de faire partie du Collège des Commissaires au plus tard à la fin de l'exercice social au cours duquel ils ont atteint l'âge de 65 ans révolus.

Leurs émoluments ou jetons de présence sont fixés par l'Assemblée Générale.

Art. 27.

Le Ministre ayant les communications dans ses attributions, et en son absence son délégué, a le droit d'assister aux séances de tous les organes de la Société et de prendre connaissance de tous documents, et peut s'opposer à l'exécution de toute mesure contraire à la loi, aux arrêtés ou à l'intérêt général. Cette décision aura un effet suspensif tant qu'elle n'aura pas été rapportée par le Ministre; celui-ci devra statuer endéans les 30 jours.

4° Conseil général.

Art. 28.

Le Conseil Général est composé par la réunion des administrateurs et des commissaires de la Société.

Art. 29.

Indépendamment des attributions qui lui sont confiées par les articles de la loi, le Conseil Général donne son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le Président de la Société, le Conseil d'Administration ou l'Assemblée Générale.

Il doit être consulté sur toute augmentation du fonds social, extension du réseau de tramways et de trolleybus, et sur l'exploitation par la Société de tout nouveau mode de transport.

CHAPITRE V.

Assemblées générales.

Art. 30.

L'Assemblée Générale est composée de tous les titulaires de parts sociales.

2° Bestendig comité.

Art. 25.

De raad van beheer kiest in zijn schoot en voor drie jaar een bestendig comité van vijf leden, waaronder zijn voorzitter, een vertegenwoordiger van de Staat en de vertegenwoordiger van het personeel. Dit comité is belast met de voorbereiding van de aan de raad voor te leggen aangelegenheden en met het toezicht over de uitvoering van diens beslissingen.

3° College van commissarissen
en regeringsvoogdij.

Art. 26.

Op de verrichtingen van de maatschappij wordt toezicht uitgeoefend door een college van drie commissarissen van Belgische nationaliteit, benoemd en afzetbaar door de algemene vergadering. De duur van hun mandaat is zes jaar.

De uittredende commissarissen kunnen een nieuwe benoeming bekomen. De commissarissen houden op deel uit te maken van het college van commissarissen, uiterlijk op het einde van het maatschappelijk dienstjaar tijdens hetwelk zij de volle leeftijd van 65 jaar hebben bereikt.

Hun beloningen of zitpenningen worden door de algemene vergadering vastgesteld.

Art. 27.

De Minister onder wie het verkeerswezen ressorteert en, bij zijn afwezigheid, zijn afgevaardigde, heeft het recht de vergaderingen van al de organen van de maatschappij bij te wonen en inzage te nemen van alle stukken; hij kan zich verzetten tegen de uitvoering van iedere maatregel die strijdig is met de wet, met de besluiten of met het algemeen belang. Die beslissing zal van schorsende aard zijn, zolang zij door de Minister niet wordt ingetrokken; deze moet binnen 30 dagen uitspraak doen.

4° Algemene raad.

Art. 28.

De algemene raad wordt gevormd door de verenigde beheerders en commissarissen van de maatschappij.

Art. 29.

Buiten de bevoegdheden hem toevertrouwd door de artikelen van de wet, brengt de algemene raad advies uit over alle aangelegenheden die hem door de voorzitter van de maatschappij door de raad van beheer of de algemene vergadering worden voorgelegd.

Hij moet worden geraadpleegd over elke verhoging van het maatschappelijk kapitaal, de uitbreiding van het tramwegen- en trolleybusnet, en over de exploitatie door de maatschappij van elke nieuwe wijze van vervoer.

HOOFDSTUK V.

Algemene vergaderingen.

Art. 30.

De algemene vergadering bestaat uit al de houders van maatschappelijke aandelen.

Elle est régulièrement constituée quel que soit le nombre des membres présents, sauf les exceptions prévues par les lois.

Art. 31.

Toute Assemblée Générale est présidée par le président du Conseil d'Administration ou par celui qui le remplace.

Le Directeur Général a le droit d'assister à l'Assemblée Générale; il n'a pas voix délibérative.

Art. 32.

L'Assemblée Générale Ordinaire se réunit tous les ans au siège social avant le 31 mai, et pour la première fois dans les trois mois qui suivra la mise en vigueur de la présente loi.

Le Conseil d'Administration est tenu de convoquer, dans les trente jours, l'Assemblée Générale sur la demande de deux titulaires de parts sociales au moins, représentant ensemble au moins le cinquième du fonds social.

La demande indique les objets à porter à l'ordre du jour.

Art. 33.

Les titulaires de parts sociales ont tous droit de vote aux assemblées générales. Ils possèdent autant de voix que de parts sociales. Ils s'y font représenter par un délégué.

Nul ne peut voter pour un nombre de parts dépassant le cinquième des parts émises ou les deux cinquièmes des parts représentées à l'assemblée.

Art. 34.

L'assemblée générale reçoit communication du rapport du Conseil d'Administration sur les opérations et la situation de la Société, ainsi que du rapport du Collège des Commissaires. Elle statue sur les conclusions de ces rapports, sur le bilan et sur le compte de profits et pertes et donne décharge par un vote spécial au Conseil d'Administration et aux Commissaires. Elle statue éventuellement sur les autres questions portées à l'ordre du jour et notamment sur le programme d'extension ou de modernisation du réseau.

Pour certaines extensions, l'Assemblée Générale peut décider de les entreprendre, avec la condition qu'une comptabilité distincte soit tenue pour ces extensions et qu'un ou plusieurs souscripteurs de parts sociales s'engagent à couvrir pendant un temps et pour une part à convenir, par un subside annuel, les pertes d'exploitation majorées des charges financières relatives à ces extensions. La part de bénéfice provenant, pour un exercice, aux dits souscripteurs, conformément à l'article 43, 2°, de la présente loi, ne leur sera versée qu'après apurement total des subsides relatifs au dit exercice.

Elle procède à l'élection des administrateurs et des commissaires, en remplacement des titulaires sortants, démissionnaires ou décédés.

Elle fixe les jetons de présence des administrateurs et des commissaires.

Art. 35.

Les assemblées générales extraordinaires délibèrent et statuent sur les questions portées à l'ordre du jour.

Zij is regelmatig samengesteld, welk ook het aantal aanwezige leden zij, behoudens de door de wetten voorziene uitzonderingen.

Art. 31.

Iedere algemene vergadering wordt voorgezeten door de voorzitter van de raad van beheer of door diegene die hem vervangt.

De directeur-generaal heeft het recht de algemene vergadering bij te wonen; hij is niet stemgerechtigd.

Art. 32.

De gewone algemene vergadering komt jaarlijks ten maatschappelijke zetel vóór 31 Mei bijeen, en de eerste maal binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze wet.

De raad van beheer is gehouden, binnen dertig dagen, de algemene vergadering bijeen te roepen op verzoek van ten minste twee houders van maatschappelijke aandelen die te zamen ten minste een vijfde van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen.

Het verzoek vermeldt de onderwerpen die op de agenda moeten worden gebracht.

Art. 33.

De houders van maatschappelijke aandelen zijn alle stemgerechtigd op de algemene vergaderingen. Zij bezitten zoveel stemmen als maatschappelijke aandelen. Zij laten er zich door één afgevaardigde vertegenwoordigen.

Niemand mag stemmen voor een aantal aandelen dat het vijfde van de uitgegeven aandelen of de twee vijfden van de op de vergadering vertegenwoordigde aandelen overschrijdt.

Art. 34.

De gewone algemene vergadering bekomt mededeling van het verslag van de raad van beheer over de verrichtingen en de toestand van de maatschappij, alsook van het verslag van het college van commissarissen. Zij doet uitspraak over de besluiten van die verslagen, over de balans en over de winst- en verliesrekening, en geeft door een bijzondere stemming ontlasting aan de raad van beheer en aan de commissarissen. In voorkomend geval, spreekt zij zich uit over de andere op de agenda gebrachte punten en o. m. over het programma tot uitbreiding of modernisatie van het net.

Voor sommige uitbreidingen kan de algemene vergadering beslissen ze te ondernemen onder voorwaarde dat een afzonderlijke boekhouding voor die uitbreidingen wordt gehouden en dat één of meer inschrijvers op maatschappelijke aandelen de verbintenis aangaan, gedurende een tijd en voor een overeen te komen deel, door een jaarlijkse toelage de bedrijfsverliezen te dekken, vermeerderd met de financiële lasten in verband met die uitbreidingen. Het winstaandeel dat voor een dienstjaar aan vermelde inschrijvers overeenkomstig artikel 43, 2°, van deze wet toekomt zal hun slechts worden uitbetaald na volledige aanzuivering van de toelage die betrekking heeft op gezegd dienstjaar.

Zij gaat over tot de verkiezing van de beheerders en commissarissen ter vervanging van de uittredende, ontslagnemende of overleden titularissen.

Zij stelt de zitpenningen vast van de beheerders en commissarissen.

Art. 35.

De buitengewone algemene vergaderingen beraadslagen en doen uitspraak over de op de agenda gebrachte punten.

CHAPITRE VI.

Régime comptable et financier.

Art. 36.

L'année sociale commence le premier janvier et finit le trente et un décembre suivant. Le premier exercice comprend le temps écoulé depuis le 1^{er} janvier 1946 jusqu'au trente et un décembre de l'année de la promulgation de la présente loi.

La comptabilité est tenue par gestion et en partie double.

Art. 37.

Chaque année, le 31 décembre, les écritures sociales sont clôturées et le conseil d'administration dresse un inventaire, un bilan, un compte d'exploitation, un compte de profits et pertes et un rapport sur l'activité de la Société pendant la gestion écoulée.

Un mois au moins avant l'assemblée générale, il met à la disposition des commissaires, au siège social, toutes les pièces nécessaires à la vérification des écritures.

Quinze jours avant l'assemblée, le bilan et le compte de pertes et profits sont déposés au siège social à la disposition des titulaires des parts sociales.

Art. 38.

Le compte d'exploitation comprend :

A. — En recettes :

- a) les recettes du trafic;
- b) les recettes de publicité;
- c) le produit de sous-locations éventuelles;
- d) les autres recettes d'exploitation.

B. — En dépenses :

- a) les dépenses d'exploitation et d'entretien proprement dites;
- b) les prélèvements prévus pour alimenter un fonds de renouvellement ou d'amortissement du matériel et des installations;
- c) les prélèvements prévus pour alimenter un fonds d'assurance;
- d) les redevances aux pouvoirs publics dont la voirie est empruntée par des services publics de transports urbains, exploités par la Société et dont le taux sera fixé par le Roi dans le règlement d'exploitation.

Art. 39.

La dotation au fonds de renouvellement et d'amortissement est calculée de façon à représenter l'amortissement industriel normal des voies, du matériel fixe et roulant, de l'outillage, des bâtiments et des ouvrages d'art, d'après les formules à arrêter par le Conseil d'administration, sous l'approbation du Ministre des Communications.

HOOFDSTUK VI.

Boekhoudings- en financieel regime.

Art. 36.

Het maatschappelijk jaar vangt aan op één Januari en eindigt op één en dertig December daaropvolgend. Het eerste dienstjaar omvat de sedert 1 Januari 1946 verstreken tijd tot op één en dertig December van het jaar van de afkondiging van deze wet.

De boekhouding wordt per beheer en in duplo gehouden.

Art. 37.

Ieder jaar op 31 December, worden de maatschappelijke boeken afgesloten en maakt de raad van beheer een inventaris op, een balans, een exploitatierekening, een winst- en verliesrekening en een verslag over de bedrijvigheid van de maatschappij gedurende het verstreken beheer.

Ten minste één maand vóór de algemene vergadering, stelt hij ter beschikking van de commissarissen, ten maatschappelijke zetel, alle voor het nazicht van de boeken nodige stukken.

Vijftien dagen vóór de vergadering, worden de balans en de winst- en verliesrekening ten zetel neergelegd, ter beschikking van de houders van maatschappelijke aandelen.

Art. 38.

De bedrijfsrekening omvat :

A. — Als ontvangsten :

- a) de vervoersontvangsten;
- b) de publiciteitsontvangsten;
- c) de opbrengst van eventuele onderverhuringen;
- d) de andere bedrijfsontvangsten.

B. — Als uitgaven :

- a) de eigenlijke bedrijfs- en onderhoudsuitgaven;
- b) de opnemingen voorzien tot stijving van een fonds voor de hernieuwing of afschrijving van het materieel en van de installaties;
- c) de opnemingen voorzien tot stijving van een verzekeringsfonds;
- d) de cijzen te betalen aan de openbare besturen waarvan de wegen worden benuttigd door openbare diensten voor lokaal vervoer, geëxploiteerd door de maatschappij, cijzen waarvan het bedrag in het exploitatiereglement door de Koning zal worden vastgesteld.

Art. 39.

De dotatie voor het vernieuwings- en afschrijvingsfonds wordt derwijze berekend dat zij de normale nijverheidsafschrijving vertegenwoordigt van de spoorlijnen, van het vast en rollend materieel, van de uitrusting, van de gebouwen en kunstwerken, volgens door de raad van beheer te bepalen formules, mits goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen.

CHAPITRE VII.

Statut du personnel.

Art. 45.

La situation du personnel de la Société Bruxelloise des tramways urbains est réglée comme suit :

Une commission paritaire composée de dix membres est nommée pour moitié par le Conseil d'Administration et pour moitié par les organisations syndicales groupant les membres du personnel de la Société.

Au moins la moitié des membres ouvriers et employés à désigner par ces organisations, doivent faire partie du personnel de la société.

La commission paritaire est présidée par un magistrat désigné par le Roi, sans voix délibérative. Elle a pour unique mission d'établir le statut du personnel.

Il sera arrêté à la majorité des deux tiers et ne sortira ses effets qu'après approbation de l'assemblée générale; il prévoira notamment l'existence d'une commission paritaire ayant le pouvoir :

a) de donner son avis sur toutes les questions d'ordre général relatives à la sécurité, à l'hygiène, à l'organisation du travail, au perfectionnement de la production et à toutes autres questions intéressant directement ou indirectement le personnel dont elle se saisira ou qui lui seront soumises par le Ministre des Communications, le Conseil d'Administration ou le Comité Permanent.

b) de participer, par voie de délibération, à la gestion des institutions créées ou à créer en faveur du personnel.

Elle se réunit périodiquement.

Une fois le statut du personnel arrêté, aucune modification ne pourra y être apportée sans, d'une part, le consentement de la commission paritaire, dont question au 6^e alinéa du présent article et statuant à la majorité des deux tiers et, d'autre part, l'approbation de l'assemblée générale.

CHAPITRE VIII.

Dispositions diverses.

Art. 46.

Le Roi règle la police et assure la sécurité des transports urbains exploités par la Société, conformément aux dispositions légales en vigueur.

Art. 47.

La Société est assimilée à l'Etat pour l'application des lois sur les droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèque et de succession, sur les taxes assimilées au timbre ainsi que sur les autres impôts directs ou indirects.

Elle est exempte de tous impôts ou taxes au profit des provinces et des communes, y compris les taxes rémunératoires.

HOOFDSTUK VII.

Statuut van het personeel.

Art. 45.

De toestand van het personeel van de Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer wordt als volgt geregeld :

Een paritaire commissie, bestaande uit tien leden, wordt voor de helft door de raad van beheer benoemd en voor de helft door de syndicale organisaties die de leden van het personeel groeperen.

Ten minste de helft van de werklieden en bedienden die door die organisaties worden aangewezen, moeten deel uitmaken van het personeel van de maatschappij.

De paritaire commissie wordt voorgezeten door een door de Koning aangewezen magistraat, die niet stemgerechtigd is. Zij heeft tot enige opdracht, het opmaken van het statuut van het personeel.

Het zal worden vastgelegd met de meerderheid van twee derden en zal slechts uitwerking hebben na goedkeuring door de algemene vergadering; het zal onder meer het bestaan voorzien van een paritaire commissie met als bevoegdheid :

a) advies uit te brengen in zake alle vraagstukken van algemene aard betreffende de veiligheid, de hygiëne, de organisatie van de arbeid, de verbetering van de productie, en betreffende alle andere kwesties die rechtstreeks of onrechtstreeks van belang zijn voor het personeel, en die zij in behandeling zal nemen of die haar zullen worden onderworpen door de Minister van Verkeerswezen, de Raad van Beheer of het Bestendig Comité;

b) deel te nemen, door middel van beraadslaging, aan het beheer van de ten bate van het personeel opgerichte of op te richten instellingen.

Zij zal geregeld bijeenkomen.

Wanneer het statuut van het personeel zal vastgelegd zijn, zal geen enkele wijziging er aan meer kunnen worden aangebracht zonder, enerzijds, de instemming van de paritaire commissie; waarvan sprake in het 6^e lid van dit artikel en die uitspraak doet met de meerderheid van twee derden, en anderzijds, de goedkeuring van de algemene vergadering.

HOOFDSTUK VIII.

Diverse bepalingen.

Art. 46.

De Koning regelt de politie en verzekert de veiligheid van het door de maatschappij geëxploiteerd lokaal vervoer, overeenkomstig de van kracht zijnde wettelijke bepalingen.

Art. 47.

De maatschappij wordt met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten op de registratie-, zegel-, griffie-, hypotheek- en successierechten, op de met het zegel gelijkgestelde taxes, alsmede op de andere rechtstreekse en onrechtstreekse belastingen. Zij is vrijgesteld van alle belastingen en taxes ten bate van de provinciën en gemeenten, met inbegrip van de vergeldingstaxes.

Art. 48.

L'Etat aura le droit, à partir de la dixième année sociale et moyennant préavis d'un an, de reprendre les biens immeubles et meubles affectés à l'exploitation des transports urbains de l'agglomération bruxelloise à charge d'assurer le fonctionnement du service aux conditions et dans la forme que le Roi déterminera, et d'indemniser les pouvoirs publics titulaires de parts sociales en leur payant la valeur de celles-ci au moment de la reprise.

Art. 49.

A l'expiration de la Société, l'Assemblée Générale, sur la proposition du Conseil d'Administration, règle le mode de liquidation, nomme un ou plusieurs liquidateurs et détermine leurs pouvoirs.

Le solde de liquidation sera réparti entre les parts sociales, après le paiement de toutes les dettes et charges de la Société.

Art. 50.

La présente loi est exécutoire dès le jour de sa publication au *Moniteur*.

Art. 48.

De Staat heeft, van het tiende maatschappelijk jaar af en mits 1 jaar opzegging, het recht de onroerende en roerende goederen die voor de exploitatie van het lokaal vervoer in de Brusselse agglomeratie gebruikt worden, over te nemen onder verplichting de werking van de dienst te verzekeren onder de voorwaarden en in de vorm door de Koning vastgesteld, en de openbare besturen, houders van maatschappelijke aandelen, te vergoeden door hun de waarde er van, op het ogenblik van de overneming, te betalen.

Art. 49.

Bij de ontbinding van de maatschappij, regelt de algemene vergadering, op de voordracht van de Raad van Beheer, de wijze van vereffening, benoemt een of meer vereffenaars en bepaalt hun bevoegdheden.

Het saldo van de vereffening wordt, na betaling van al de schulden en lasten van de maatschappij, verdeeld onder de maatschappelijke aandelen.

Art. 50.

Deze wet is uitvoerbaar de dag waarop zij in het *Staatsblad* is bekendgemaakt.

Fernand BRUNFAUT,
J. BRACOPS,
J. VAN HELLEMONT,
F. GELDERS,
E. ANSEELE,
F. DETIEGE.