

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

13 JUILLET 1960.

PROJET DE LOI

relatif à la création
de sociétés de Transports en commun urbains.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les concessions afférentes aux réseaux des tramways d'Anvers et de Gand sont venues à expiration, respectivement les 31 décembre 1945 et 31 décembre 1953. Depuis ces dates, ces réseaux sont placés sous un régime de gestion provisoire « pour compte de qui il appartiendra ».

Les concessions « tramways » encore en cours viendront toutes à expiration à des dates rapprochées, à savoir le :

25 septembre 1960, pour les Railways Economiques de Liège - Seraing et Extensions;

31 décembre 1960, pour les Tramways Verviétois;

31 décembre 1960, pour les Tramways Unifiés de Liège et Extensions;

5 décembre 1961, pour les Tramways du Pays de Charleroi.

Il s'avère :

— urgent de mettre fin, sans plus tarder, au régime provisoire dont sont dotés les réseaux d'Anvers et de Gand, un tel régime n'étant guère propice au développement d'une politique d'expansion et de modernisation des transports en commun en cause. (N. B. — La loi du 17 juin 1953, portant organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise a mis fin à la gestion provisoire sous laquelle ces transports étaient placés depuis le 1^{er} janvier 1946).

— opportun de doter les autres réseaux urbains d'un statut nouveau, à l'expiration des concessions encore en cours et sans passer par un régime provisoire.

Il convient dès lors de faire appel au plus tôt à l'intervention du Pouvoir Législatif. Cette intervention peut se manifester :

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

13 JULI 1960.

WETSONTWERP

betreffende de oprichting van maatschappijen
voor Stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De concessies die betrekking hebben op de tramwegen-netten van Antwerpen en Gent zijn respectievelijk op 31 december 1945 en 31 december 1953 verstreken. Sedert die data werden die netten geplaatst onder een stelsel van voorlopig beheer « voor rekening van wie het behoort ».

De concessies « tramwegen », die nog van kracht zijn, zullen op nabije data verstrijken, en wel op :

25 september 1960, voor de Railways Economiques de Liège - Seraing et Extensions;

31 december 1960, voor de Tramways Verviétois;

31 december 1960, voor de Tramways Unifiés de Liège et Extensions;

5 december 1961, voor de Tramways du Pays de Charleroi.

Het blijkt :

— van dringende aard, onverwijld, een einde te stellen aan het voorlopig stelsel waaronder de netten van Antwerpen en Gent geplaatst zijn; dergelijk stelsel is immers niet gunstig voor een politiek van expansie en modernisering van het betrokken gemeenschappelijk vervoer. (N. B. — De wet van 17 juni 1953, houdende inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie heeft een einde gesteld aan het voorlopig beheer waaronder dat vervoer sedert 1 januari 1946 ressorteerde).

— gepast de overige stadsnetten van een nieuw statuut te voorzien bij het verstrijken van de nog geldende concessies en zonder tot een voorlopig regime toevlucht te moeten nemen.

Er dient dan ook zonder verwijl een beroep gedaan op de Wetgevende macht. Deze kan tussenkomen :

— ou bien, successivement pour chacun des six réseaux en cause, à commencer par Anvers et Gand;

— ou bien, sous la forme d'une loi générale tranchant les seuls problèmes de fonds communs à ces réseaux et donnant pouvoir au Roi de régler les détails de mise au point et d'exécution propres à chacun d'eux.

Il tombe sous le sens que pour éviter une procédure parlementaire longue et fastidieuse, c'est la deuxième solution qui est proposée par le Gouvernement.

PROBLEMES DE FOND A REGLER PAR LA LOI.

1. Problèmes d'ordre financier.

(Constitution des capitaux, etc...)

Il faut, nécessairement, partir de cette constatation qu'à l'expiration des concessions, une partie des biens immobilisés dans les exploitations et nécessaires à la poursuite du service d'intérêt public incombant à ces dernières, deviennent la propriété des pouvoirs publics, tandis que, dans les limites tracées par les actes de concession (cahiers des charges, etc...) les concessionnaires conservent la propriété de certains autres biens restant nécessaires à l'exploitation, ainsi que de diverses créances.

De cette situation particulière se dégagent d'emblée deux conclusions :

1) du fait de la dévolution aux pouvoirs publics de certains biens (constituant, dans la majorité des cas, la partie la plus importante) il se crée entre ces pouvoirs publics une communauté d'intérêts qui gagnerait à être maintenue, voire consolidée, dans les nouvelles Sociétés à créer. En d'autres termes, au lieu de vouloir sortir de l'indivision dans laquelle ils se trouvent placés à l'expiration des concessions, les pouvoirs publics ont avantage, étant donné l'intérêt général en jeu, à participer à la constitution du capital des nouvelles Sociétés, chacun à concurrence de la valeur des biens dont il se voit attribuer la propriété en vertu des conventions régissant lesdites concessions.

2) De même, pour laisser subsister l'intégrité des réseaux, tout en évitant que les pouvoirs publics soient mis dans la nécessité d'investir au départ des fonds supplémentaires, il s'indique d'offrir aux concessionnaires de participer au capital en apportant les biens restant leur propriété et nécessaires à la poursuite de l'exploitation ainsi que les créances résultant des conventions.

On en arrive ainsi à souligner que, sur le plan financier, il existe plus d'un motif déterminant pour que le secteur public et le secteur privé s'associent dans de nouvelles sociétés d'économie mixte.

La loi permettra, ou bien de consacrer purement et simplement le caractère mixte de ces sociétés (à l'instar de ce qui a été fait pour la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles), ou bien de prévoir qu'au terme d'une période fixée, les pouvoirs publics deviendront seuls propriétaires de l'ensemble des biens investis dans les réseaux.

Ainsi donc, la loi ouvrira la possibilité de créer des sociétés d'économie mixte qui :

— ofwel achtereenvolgens voor ieder van de zes betrokken netten, te beginnen met Antwerpen en Gent;

— ofwel, onder de vorm van een algemene wet die alleen de grondproblemen gemeen aan die netten beslecht en waarbij de Koning ertoe gemachtigd wordt de aan ieder eigen preciserings- en uitvoeringsdetails te regelen.

Het ligt voor de hand dat, om een lange en saaie parlementaire procedure te vermijden, de Regering de tweede oplossing voorstelt.

GRONDPROBLEMEN DIE DOOR DE WET MOETEN GEREGLD WORDEN.

1. Problemen van financiële aard.

(Vorming van kapitalen, enz...)

Men moet noodzakelijkerwijze van deze vaststelling uitgaan dat bij het verstrijken van de concessies een gedeelte van de goederen die in de exploitaties vastgelegd zijn en nodig blijven voor de voortzetting van de dienst van algemeen belang, waarvoor die exploitaties instaan, eigendom worden van de openbare besturen, terwijl, binnen de door concessieakten (bestekken, enz...) gestelde perken de concessiehouders de eigendom bewaren van sommige andere goederen die voor de exploitatie nodig blijven alsmede van verscheidene schuldvorderingen.

Uit deze bijzondere toestand zijn dadelijk twee conclusies af te leiden :

1) wegens de overdracht aan de Openbare Besturen van sommige goederen (die meestal het voornaamste deel vertegenwoordigen) vormt zich onder deze Openbare Besturen een belangengemeenschap die best gehandhaafd, ja zelfs verstevigd zou dienen te worden in de nieuw op te richten maatschappijen. Met andere woorden, liever dan uit de onverdeeldheid te willen treden waarin zij zich bij het vervallen van de concessies bevinden, hebben de Openbare Besturen er alle voordeel bij, ten aanzien van het algemeen belang dat op het spel staat, een aandeel te hebben bij de vorming van het kapitaal van de nieuwe maatschappijen, ieder naar rato van de waarde van de goederen waarvan hij de eigendom verwerft krachtens de overeenkomsten waardoor deze concessies beheerst worden.

2) Evenzo, om de integriteit van de netten te vrijwaren, zonder daarom de Openbare Diensten ertoe te verplichten van meet af aanvullende gelden te beleggen, betaamt het aan de concessiehouders voor te stellen in het kapitaal deelhebber te worden door inbreng van de goederen die hun eigendom blijven en die voor de voortzetting van het bedrijf noodzakelijk zijn alsmede van de schuldvorderingen die het gevolg zijn van de overeenkomsten.

Zo wijst men er tenslotte op dat er op financieel plan meer dan een overwegende reden voorhanden is opdat de publieke sector en de privé-sector zich in nieuwe maatschappijen van gemengde economie zouden verenigen.

De wet zal toelaten, ofwel het gemengd karakter van deze maatschappijen gewoon te bekrachtigen (in navolging van hetgeen voor de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel gedaan werd), ofwel te voorzien dat, aan het einde van een gestelde termijn, de openbare besturen alleen eigenaar worden van het geheel van de in de netten belegde goederen.

Aldus zal de wet de mogelijkheid bieden tot oprichting van maatschappijen van gemengde economie die :

— ou bien n'attribuent à leur partenaire du secteur privé qu'un revenu annuel pour la valeur de l'apport qu'il a effectué, cet apport restant récupérable au profit dudit partenaire, à charge de l'avoir social, lors de la dissolution de la société dont il est actionnaire;

— ou bien, outre l'attribution d'un revenu, effectuent également le remboursement progressif de l'apport du secteur privé de telle manière qu'à l'issue de la période fixée comme durée de la Société, l'actif appartienne intégralement aux pouvoirs publics.

Parmi les éléments susceptibles d'orienter le choix entre les solutions offertes, il conviendra d'inclure l'incidence du remboursement progressif de l'apport du partenaire privé sur les charges financières de la société et, du fait même, sur les tarifs qu'elle sera amenée à percevoir.

2. Questions économiques et techniques.

Si les considérations qui précèdent militent en faveur de la participation des pouvoirs publics et des anciens concessionnaires dans les sociétés à créer, il en est de même sur le plan de la technique de l'exploitation.

En fait, les réseaux urbains forment des entités dont chacune présente des caractéristiques particulières.

Ces caractéristiques constituent, en quelque sorte, le reflet de la vie même des agglomérations en cause.

L'on constate que :

— d'une part, certaines de ces agglomérations sont en pleine évolution en ce qui concerne l'expansion de leur équipement industriel et de l'habitat;

— d'autre part, les parties centrales de la plupart de nos villes, avec leurs rues étroites et sinueuses, connaissent un encombrement tel qu'il s'impose d'étudier et de promouvoir des plans cohérents pour un aménagement rationnel des transports en commun.

C'est dire que ces transports nécessitent tous, à des degrés divers, une thérapeutique appropriée à chaque agglomération en cause, de façon à les intégrer dans un programme général d'organisation du trafic correctement hiérarchisé.

D'où cette conclusion que s'il existe sur le plan de la fonction et du rendement économique des réseaux, des règles plus ou moins générales, dont il faut s'inspirer, il convient également, par des mesures particulières bien étudiées, de porter remède aux difficultés propres à chacune des grandes agglomérations urbaines.

Ainsi apparaissent à la fois, et dans leur interdépendance, les problèmes généraux et particuliers des entreprises de transports en commun urbains.

Ceci conduit tout naturellement à songer à la création de sociétés au sein desquelles les pouvoirs publics collaboreront étroitement avec l'ancien concessionnaire. Celui-ci, pour avoir construit et exploité le réseau, connaît mieux que quiconque les problèmes particuliers à résoudre avec le concours des mandataires des pouvoirs publics, afin de définir les meilleures solutions de régulation et d'écoulement du trafic, tant dans les parties centrales que périphériques des grandes agglomérations urbaines.

Il va de soi que pour ces solutions, les nouvelles sociétés exploitantes auront toute latitude quant au choix des modes de transport les plus adéquats eu égard aux impératifs tech-

— ofwel aan hun partner uit de privé-sector slechts een jaarrente op de door hem ingebrachte waarde toekennen, met de mogelijkheid voor de voornoemde partner die inbreng te verhalen op het vennootschapsvermogen bij de ontbinding van de maatschappij waarvan hij aandeelhouder is;

— ofwel, naast het uitkeren van een rente, ook overgaan tot de progressieve terugbetaling van de inbreng van de privé-sector zodat na het verstrijken van de termijn die voor het bestaan van de maatschappij werd bepaald, het actief volkomen in het bezit komt van de openbare besturen alleen.

Onder de factoren die richtinggevend kunnen zijn bij de keuze van de geboden oplossingen dient begrepen de weerslag van de progressieve terugbetaling van de inbreng van de privé-partner op de financiële lasten van de maatschappij en ipso facto, op de tarieven die zij zal moeten ontvangen.

2. Economische en technische kwesties.

Zo voorgaande beschouwingen pleiten voor de deelneming van de openbare besturen en de vroegere concessiehouders in de op te richten maatschappijen, is dit ook het geval op het stuk van de bedrijfstechniek.

In feite vormen de stadsnetten een eenheid waarvan ieder bijzondere eigenschappen vertoont.

Deze eigenschappen vormen als het ware de weergave van het leven zelf van de betrokken agglomeraties.

Men stelt vast dat :

— eensdeels, sommige van deze agglomeraties in volle evolutie zijn wat de expansie van hun nijverheidsuitrusting en van de huisvesting betreft;

— anderdeels, de centra van onze meeste steden, met hun smalle kronkelende straten, zulk hinderlijk druk verkeer kennen dat het geboden is samenhangende plans te bestuderen en te bevorderen voor een rationele aanpassing van het gemeenschappelijk vervoer.

Hieruit blijkt genoegzaam dat die vervoermiddelen alle in verschillende mate een therapeutiek behoeven die aangepast is aan elke betrokken agglomeratie om ze aldus in te schakelen in een naar behoren gepland algemeen organisatieprogramma voor het verkeer.

Vandaar dan het besluit dat zo er op het stuk van de werking en van het economisch rendement van de netten min of meer algemene regelen bestaan waardoor men zich moet laten leiden, het evenzo past door de bijzondere goed ingestudeerde maatregelen de moeilijkheden, eigen aan ieder van de grote stadsagglomeraties, te verhelpen.

Zo blijken tegelijk, en in hun onderlinge afhankelijkheid, de algemene en bijzondere problemen ten aanzien van de stedelijke gemeenschappelijke vervoerbedrijven.

Dit leidt er van zelf toe de oprichting te overwegen van maatschappijen waarin de openbare besturen innig samenwerken met de vroegere concessiehouder. Deze heeft immers het net opgebouwd en geëxploiteerd en kent dus beter dan wie ook de bijzondere problemen waarvoor met de hulp van de gemachtigden van de openbare besturen een oplossing moet gevonden worden, om op de meest doelmatige wijze de regeling en de afwikkeling van het verkeer te bepalen zowel in de midden — als in de randgedeelten van de grote stadsagglomeraties.

Het is duidelijk dat voor de oplossingen terzake, de nieuwe maatschappijen vrij hun keuze zullen kunnen bepalen ten aanzien van de best aangepaste vervoermiddelen,

niques, économiques et sociaux qui conditionnent tous les problèmes de transports en commun urbains.

Les Conseils d'Administration des nouvelles sociétés pourront donc faire appel à la riche expérience et aux connaissances approfondies des techniciens du secteur privé. Leur concours s'avérera d'ailleurs très précieux pour les pouvoirs publics eux-mêmes, qui auront ainsi la possibilité de former des cadres parfaitement informés des questions de transports urbains.

3. Rôle de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux dans l'organisation actuelle et future des transports en commun.

En marge des considérations qui précèdent, on pourrait se demander si la S. N. C. V. ne constitue pas l'organisme indiqué pour prendre désormais en mains la gestion et l'exploitation des réseaux urbains.

Dans la mise en évidence de tous les aspects de cette question, une première constatation s'impose, à savoir que la S. N. C. V. a une mission qui lui est propre et pour laquelle elle détient même un monopole : la desserte et la promotion des relations suburbaines et interurbaines non assurées par le grand réseau ferré.

Les concessions « tramways » échappent à ce monopole, puisque, jusqu'ici, elles sont régies par la loi organique du 9 juillet 1875, laquelle a donc précédé de quelques dix ans la loi organique de 1885 sur la S. N. C. V.

D'ailleurs, cette dernière loi spécifie qu'elle ne s'applique pas aux tramways destinés à desservir les agglomérations urbaines, ceux-ci demeurant régis par la loi du 9 juillet 1875.

Certes, une telle disposition ne vaut qu'aussi longtemps qu'elle n'est pas rapportée par voie législative et, dès lors, le problème revient à savoir si, du point de vue de l'intérêt général, l'intégration des transports en commun urbains dans le réseau de la S. N. C. V., est ou non à préférer dans l'immédiat à la solution consistant à conserver l'individualité des réseaux urbains sous forme de sociétés d'économie mixte.

En plus des arguments exposés ci-avant en faveur de cette dernière solution, il faut se placer dans l'optique suivante :

Dans la plupart des réseaux urbains, l'on constate une régression marquée du rendement financier, recul qui a eu notamment pour effet de contrarier les investissements nouveaux, tant pour la modernisation et la rationalisation des réseaux que pour leur développement adéquat.

Parmi les causes de ce recul citons les principales :

- l'accentuation des dépenses par rapport aux recettes;
- la désaffection d'un grand nombre de voyageurs, qui préfèrent les moyens de transport individuels;
- la généralisation de la semaine de 5 jours, qui réduit sensiblement le nombre de voyageurs les samedis et dimanches, en favorisant l'exode des week-ends;
- la réduction de la pause de midi dans nombre d'entreprises et d'administrations, dont le personnel est amené à prendre ses repas sur place;
- le déplacement d'une partie du commerce vers les zones résidentielles, etc.

Sur ces causes — faut-il le dire ? — la S. N. C. V. n'aura pas plus d'action directe que les anciens concessionnaires.

rekening houdend met de technische, economische en sociale eisen die samengaan met al de problemen van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

De Raden van Beheer der nieuwe maatschappijen zullen dus beroep kunnen doen op de rijke ervaring en de grondige technische onderlegdheid van de privé-sector. Die medewerking zal ten andere zeer kostbaar blijken te zijn voor de openbare besturen, mede voor het vormen van kaders die degelijk ingelicht zijn omtrent de kwesties van stedelijk vervoer.

3. Taak van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in de huidige en verdere inrichting van het gemeenschappelijk vervoer.

In marge van voorgaande beschouwingen kan men zich afvragen of de N. M. V. B. niet het aangewezen organisme is om voortaan het beheer en de exploitatie van de stadsetten op te nemen.

Bij het belichten van de verschillende aspecten van deze kwestie dient een eerste vaststelling gemaakt, namelijk dat de N. M. V. B. een eigen taak heeft waarvoor zij het monopolie bezit : het verzekeren en het bevorderen van de intercommunale en buitenstedelijke verbindingen waarin het groot spoor niet voorziet.

De concessies « tramwegen » ontsnappen aan dit monopolie vermits zij tot op heden beheerd worden door de organieke wet van 9 juli 1875 die dus de organieke wet van 1885 op de N. M. V. B. een tiental jaren voorafging.

Laatstgenoemde wet bepaalt trouwens uitdrukkelijk dat zij niet van toepassing is op de tramwegen die de stadsagglomeraties moeten bedienen, daar deze door de wet van 9 juli 1875 beheerst blijven.

Een dergelijke bepaling geldt weliswaar slechts zolang zij door de wetgever niet ingetrokken wordt en derhalve rijst de vraag of het in het algemeen belang vooralsnog de integratie van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer in het net van de N. M. V. B. al dan niet moet verkozen worden boven de oplossing die de individualiteit van de stedelijke netten zou laten bestaan onder de vorm van maatschappijen van gemengde economie.

Ten overvloede van bovengaannd betoog ten voordele van deze laatste oplossing dient het volgende in acht genomen :

In de meeste stedelijke netten wordt er een merkelijke achteruitgang van de financiële opbrengst waargenomen die inzonderheid tot gevolg heeft gehad nieuwe beleggingen te dwarsbomen, zowel op het stuk van de modernisering en van de rationalisatie van de netten als voor hun adequate ontwikkeling.

De voornaamste oorzaken van die achteruitgang zijn :

- de stijging van de uitgaven in vergelijking met de ontvangsten;
- het verlies van een groot aantal reizigers die de voorkeur geven aan de individuele vervoermiddelen;
- de veralgemening van de vijfdaagse week, die op de zaterdagen en de zondagen het aantal reizigers aanzienlijk doet slinken en de uittocht tijdens de week-ends bevordert;
- de inkorting van de middagverpozing in tal van bedrijven en administraties waarvan het personeel ertoe genoopt wordt zijn maaltijden ter plaatse te nemen;
- de verplaatsing van een gedeelte van de handel naar de residentiezones, enz.

Op die oorzaken — dient het betoogd ? — zal de N. M. V. B. evenmin een rechtstreekse inwerking kunnen doen gelden als de vroegere concessiehouders.

Il est à noter d'ailleurs que pour les lignes lui concédées, la S. N. C. V. est confrontée avec les mêmes phénomènes défavorables et que — tout en appréciant à sa juste valeur le travail de réforme déjà accompli par les dirigeants de cette Société — on peut dire que sa tâche, dans son propre secteur d'activité, est loin d'être terminée.

On peut affirmer que cette tâche s'amplifiera dans la mesure même où la S. N. C. B. fera appel aux exploitants de services d'autobus, dont la S. N. C. V., pour la bonne réussite de son plan de réforme, visant à la « vicinalisation » de quelque 2.000 km de lignes du grand réseau, actuellement en cours.

Le problème de la coordination « S.N.C.B. - S.N.C.V. » vient donc, plus que jamais, à l'avant-plan des préoccupations et nécessités les plus urgentes.

Dans le développement d'une telle politique, les transports suburbains et interurbains gérés par la S. N. C. V., apparaîtront encore davantage comme des chaînons complémentaires du grand réseau.

Dans cette perspective, l'idée de laisser les entreprises de transports en commun urbains subsister comme entités distinctes se conçoit dès lors très logiquement, et elle se justifie d'autant plus que les exigences auxquelles il faut satisfaire varient de réseau à réseau, ce qui requiert dans chaque cas la recherche des solutions particulières les mieux adaptées.

Ceci n'exclut toutefois pas qu'à l'avenir, l'intégration de certains groupes de lignes urbaines dans le complexe des exploitations vicinales ne soit à envisager.

4. Comités de contact.

Les avantages — réels — que l'intégration comporterait du point de vue des possibilités de coordination et de rationalisation, dans l'intérêt général, des services urbains, suburbains et interurbains, peuvent être atteints par la création de comités de contact dont la nécessité se fait d'ailleurs de plus en plus sentir.

La loi autorisera donc le Roi à instituer de tels comités pour les grands centres où coexistent plusieurs organismes de transports en commun.

De cette façon, sera mis en place un dispositif qui n'aura besoin que de l'esprit de collaboration et d'entente des dirigeants responsables pour aboutir aux résultats les meilleurs.

Il y aura donc, à vrai dire, autant de « carrefours » où les spécialistes des transports pourront se rencontrer avec les représentants des pouvoirs publics pour éliminer les points de friction et faire prévaloir des solutions tenant compte de tous les intérêts en cause.

5. Questions sociales.

L'importance de la main-d'œuvre employée dans le secteur des transports en commun implique que les problèmes touchant le personnel fassent l'objet d'une sollicitude toute spéciale.

En tout premier lieu, la loi, tout comme les statuts des nouvelles sociétés à créer, garantira la reprise du personnel des sociétés ou organismes exploitant actuellement les réseaux, avec maintien des conditions de travail et de pension existantes.

De plus, la loi stipulera que les sociétés nouvelles sont soumises à la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie (conseils d'entreprises) et à la législation sur les commissions paritaires.

Er valt trouwens op te merken dat ten aanzien van de haar in concessie gegeven lijnen de N. M. V. B. met dezelfde ongunstige verschijnselen heeft af te rekenen: met alle waardering voor de door de leiders van die Maatschappij doorgedreven hervormingen mag worden gezegd dat haar taak in haar eigen actiesfeer verre van voleindigd is.

Men mag zelfs verklaren dat die taak nog uitbreiding zal nemen in de mate zelf waarin de N. M. B. S. een beroep zal doen op de ondernemers van autobusdiensten, waaronder de N. M. V. B., voor het welslagen van haar hervormingsplan dat het « Vicinaliseren » beoogt van ruim 2.000 km lijnen van het hoofdnet, iets waarmede men thans bezig is.

Het probleem van de coördinatie « N. M. B. S. - N. M. V. B. », treedt dus meer dan ooit op het voorplan van de meest dringende bezorgdheid en behoeften.

Bij de ontwikkeling van dergelijke politiek zullen de intercommunale en buitenstedelijke vervoerdiensten beheerd door de N. M. V. B., nog meer als aanvullende schakels van het groot net blijken.

In dit perspectief kan men dus best indenken dat de ondernemingen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer als onderscheiden eenheden blijven voortbestaan en die gedachte is des te meer verantwoord daar de gestelde eisen van het tot net verschillen, wat voor ieder geval het uitzien naar de best aangepaste afzonderlijke oplossingen vereist.

Zulks sluit evenwel niet uit dat in de toekomst de integratie kan overwogen worden van sommige groepen van stadslijnen in het complex van de buurspoorweg-exploitaties.

4. Contactcomité's.

Door de oprichting van contactcomité's, waarvan de noodzakelijkheid trouwens steeds meer gevoeld wordt kunnen de werkelijke voordelen worden bewerkstelligd die de integratie van de stedelijke, buitenstedelijke en intercommunale diensten zou bieden ten aanzien van de mogelijkheden van coördinatie en rationalisatie in het algemeen belang.

Bij de wet zal de Koning er dus toe gemachtigd worden dergelijke comité's op te richten voor de grote centra waar verschillende gemeenschappelijke vervoerorganismen naast elkaar bestaan.

Aldus zal een inrichting tot stand worden gebracht die slechts de geest van samenwerking en van verstandhouding tussen de verantwoordelijke leiders zal behoeven om de beste uitslagen te bereiken.

Kortom, er zullen dus zoveel « gespreksgroepen » zijn waar vervoerspecialisten en vertegenwoordigers van de openbare machten onderling zullen kunnen overleggen om twistpunten uit de weg te ruimen en oplossingen te doen zegevieren waarbij met al betrokken belangen rekening wordt gehouden.

5. Sociale kwesties.

Het belang van de in de sector van het gemeenschappelijk vervoer gebruikte arbeidskrachten maakt het nodig dat de problemen aangaande het personeel met gans bijzondere bezorgdheid worden behandeld.

Vooreerst zal de wet, net als de statuten van de nieuw op te richten maatschappijen, het overnemen waarborgen van het personeel van de maatschappijen of organismen die thans de netten exploiteren met behoud van de bestaande arbeids- en pensioenvoorwaarden.

Daarenboven zal de wet bepalen dat de nieuwe maatschappijen onderworpen zijn aan de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven (bedrijfsraden) en aan de wetgeving op de paritaire commissies.

Enfin, les statuts prévoient l'attribution d'une quote-part des bénéfices répartis, au profit du personnel. Celui-ci sera également appelé à désigner des représentants chargés d'apporter leur concours aux travaux du Conseil d'Administration.

6. Rôles particuliers dévolus au secteur public et au secteur privé dans la gestion des réseaux urbains.

Dans le climat de collaboration que la loi instituera entre pouvoirs publics et partenaires privés pour la gestion des nouvelles sociétés à créer, il va de soi que des attributions et des responsabilités particulières sont à prévoir pour chacun, de façon à réaliser un fonctionnement harmonieux et efficace.

Dans cet esprit, les pouvoirs seront exercés par un Conseil d'Administration composé en majorité de représentants des pouvoirs publics qui en choisiront le Président, et où siégeront également des mandataires du secteur privé, dont le Vice-Président et un administrateur-délégué (ou administrateur directeur-général). Les décisions importantes devront être acquises de commun accord entre les deux parties.

Le Conseil d'Administration se prononcera à propos de toutes les questions importantes telles que : réalisation d'extensions nouvelles, programmes de renouvellement et d'investissements nouveaux, financement des immobilisations, modifications aux statuts, aux actes de concession et aux conventions existant avec les pouvoirs publics, ratification des conventions collectives conclues avec le personnel, nomination du personnel de direction, comptes et bilan annuels, etc... En principe, ces questions auront été préalablement étudiées par l'Administrateur-délégué (ou l'Administrateur-directeur-général), qui aura également la responsabilité de la gestion journalière, en se conformant aux dispositions des statuts et du cahier des charges. Ce dernier comportera des prescriptions impératives en ce qui concerne l'alimentation d'un fonds de renouvellement et d'amortissement et la fixation des tarifs suivant une formule propre à satisfaire l'équilibre budgétaire, caractérisé par un « compte d'exploitation » qui devra se solder en boni ou tout au moins en équilibre.

Ce compte d'exploitation comportera :

- d'une part, le détail des recettes;
- d'autre part, celui des dépenses de fonctionnement, y compris dotations d'assurances et de renouvellement, charges financières (intérêts et amortissements) redevances aux communes desservies et rémunération du concours du secteur privé, caractérisé par la mise de ses services spécialisés à la disposition de la société, et l'apport de son expérience.

Le résultat favorable des comptes ainsi établis sera partagé, statutairement, entre les usagers des transports urbains (par le truchement d'un « fonds de prévision et d'utilité publique »), le personnel de la société et le partenaire privé.

Sur le plan financier, la gestion de chacune des sociétés à créer sera contrôlée par trois commissaires aux comptes, dont deux désignés par les pouvoirs publics et un par le partenaire privé.

7. Contrôle des pouvoirs publics.

Dans le cadre des conceptions actuelles en ce qui concerne la sauvegarde de l'intérêt général, il s'indique de prévoir en plus des prescriptions des cahiers des charges, un contrôle dynamique et permanent des pouvoirs publics.

Tenslotte zullen de statuten voorzien in de toekenning van een aandeel in de verdeelde winsten, ten voordele van het personeel. Dit laatste zal insgelijks zijn afgevaardigden mogen aanduiden om deel te nemen aan de werkzaamheden van de raad van beheer.

6. Bijzondere taken toevertrouwd aan de openbare sector en aan de privé-sector in het beheer van de stadsnetten.

Het spreekt vanzelf dat in de sfeer van samenwerking die de wet tussen openbare besturen en privé-partners voor het beheer van de nieuw op te richten maatschappijen zal scheppen, voor ieder van hen bijzondere bevoegdheden en verantwoordelijkheden dienen voorzien, om een harmonische en doelmatige werking te verwezenlijken.

In die geest zal het bestuur worden uitgeoefend door een Raad van Beheer voor de meerderheid samengesteld uit vertegenwoordigers van de openbare besturen die de voorzitter kiezen, en waarin ook mandatarissen van de privé-sector zullen zetelen onder wie de ondervoorzitter en een gemachtigde beheerder (of beheerder-directeur-generaal). De belangrijke beslissingen zullen in gemeen overleg tussen beide partijen moeten getroffen worden.

De Raad van Beheer zal zich over alle belangrijke kwesties uitspreken zoals : verwezenlijking van nieuwe uitbreidingen, programma's voor hernieuwing en nieuwe investeringen, financieren van de vastleggingen, wijzigingen aan de statuten, aan de concessie-akten en aan de overeenkomsten met de openbare machten, bekrachtiging van de collectieve overeenkomsten afgesloten met het personeel, benoeming van het directiepersoneel, jaarrekening en balans, enz... In principe zullen deze kwesties vooraf bestudeerd worden door de gemachtigde beheerder (of de beheerder-directeur-generaal) die eveneens instaat voor het dagelijks beheer, met inachtneming van het bepaalde in de statuten en in het bestek. Dit laatste zal uitdrukkelijk bepalingen inhouden wat betreft de stijving van een vernieuwings- en amortisatiefonds en de vaststelling van de tarieven volgens een formule die van aard weze te voorzien in het begrotingsevenwicht, gekenmerkt door een « exploitatierekening » die batig of alleszins in evenwicht moet sluiten.

Die exploitatierekening moet behelzen :

- aan de ene zijde, het detail van de ontvangsten;
- aan de andere zijde, deze van de bedrijfsuitgaven, inbegrepen verzekerings- en vernieuwingsdotaties, financiële lasten (interesten en afschrijvingen), vergoedingen aan de bediende gemeenten en betaling van de medewerking van de privé-sector, zoals die wordt gekenmerkt door het terbeschikking stellen, van de maatschappij, van zijn gespecialiseerde diensten, en de inbreng van zijn ervaring.

De batige uitslag van de aldus opgestelde rekeningen zal, statutair, verdeeld worden tussen de gebruikers van het stedelijk vervoer (via een « fonds voor voorziening en openbaar nut »), het personeel van de maatschappij en de privé-partner.

Op het financieel vlak zal op het beheer van ieder van de op te richten maatschappijen toezicht gehouden worden door drie rekeningscommissarissen onder wie twee aangeduid door de openbare besturen en één door de privé-partner.

7. Controle van de Openbare Besturen.

Volgens de geldende opvattingen inzake behartiging van het algemeen belang moet benevens het bepaalde in de bestekken, een dynamische en permanente controle van de openbare besturen voorzien worden.

Il en résulte qu'indépendamment du rôle actif que les pouvoirs publics seront appelés à jouer dans la gestion des Sociétés du fait de leur représentation aux Conseils d'Administration, le Ministre des Communications exercera une tutelle, organisée par la loi.

Telle est la portée des dispositions du présent projet de loi, que le Gouvernement propose d'adopter comme statut organique pour les nouvelles sociétés appelées à gérer les transports en commun urbains.

EXAMEN DES ARTICLES.

Au regard des considérations qui précèdent, *les articles 1 à 5* du présent projet de loi n'appellent plus de commentaires.

Il convient cependant d'insister sur le fait que les dispositions touchant la création des nouvelles Sociétés de Transports Intercommunaux respectent à la fois le principe de l'autonomie communale et celui de la liberté d'association.

Les pouvoirs publics qui ratifient l'apport fait en leur nom deviennent associés; ceux au contraire, qui, pour des raisons qui n'apparaissent pas d'ailleurs à première vue, ne procèdent pas à cette ratification ne pourront cependant pas compromettre l'intégrité des réseaux en cause. La loi habilite donc l'Etat à procéder au rachat, à dire d'experts, de leur part dans ces réseaux, pour en faire l'apport en son propre nom.

En ce qui concerne la durée des nouvelles Sociétés, la loi laissera aux pouvoirs publics intéressés la latitude de la fixer, de commun accord avec le secteur privé, eu égard au programme qu'ils se seront tracé.

C'est pourquoi la durée sur laquelle portera l'engagement collectif, pourra varier de cas à cas.

Il faut, cependant, se soucier d'un minimum de stabilité sur le plan de l'ensemble de ces sociétés, une telle stabilité étant d'ailleurs indispensable pour susciter et promouvoir les investissements qui, par leur nature, postulent l'étalement des amortissements sur un nombre d'années suffisant.

Dans cet ordre d'idées, le législateur fera œuvre sage en fixant, d'une manière générale, une durée minimum de 20 ans.

Indépendamment des considérations précédentes, il convient encore de signaler que c'est précisément dans une vingtaine d'années que les participations prises par les pouvoirs publics dans les capitaux constitutifs des lignes vicinales commenceront à se trouver entièrement versées, la libération progressive en 90 annuités des capitaux souscrits étant alors totalement accomplie. A ce moment, ces pouvoirs publics seront devenus, en fait, les seuls propriétaires des lignes vicinales construites vers 1890 et, bien qu'il soit prématuré d'en mesurer les diverses incidences, il se conçoit qu'un tel état de choses pourrait alors ouvrir la voie à de nouvelles solutions.

Sous ce rapport également, il paraît donc judicieux de réserver toutes les possibilités d'avenir, en fixant aujourd'hui à 20 ans la durée minimum de sociétés d'économie mixte à créer pour les transports en commun urbains.

L'article 6 autorise le Roi à octroyer à chacune des nouvelles Sociétés, dès qu'elle aura été constituée, les concessions et autorisations qui lui sont nécessaires.

Au départ, ces concessions et autorisations concorderont avec celles dont était titulaire la société, ou l'organisme dont elle reprend l'activité.

Hieruit vloeit voort dat los van de actieve rol die de openbare besturen moeten vervullen in het beheer van de Maatschappijen wegens hun vertegenwoordiging in de raden van beheer, de Minister van Verkeerswezen een voorgedij zal uitoefenen, die door de wet wordt ingericht.

Ziedaar de doelstelling van de bepalingen van dit ontwerp van wet, dat de Regering voorstelt aan te nemen als organiek statuut voor de nieuwe maatschappijen die zullen belast worden met het beheer van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

ONDERZOEK VAN DE ARTIKELLEN.

Na hetgeen voorafgaat, behoeven de *artikelen 1 tot 5* van dit ontwerp van wet geen verder commentaar.

Er dient nochtans op gewezen dat de bepalingen aangaande de oprichting van nieuwe maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer tegelijk het beginsel van de gemeentelijke autonomie en van de vrijheid van vereniging in acht nemen.

De openbare besturen die de in hun naam gedane inbreng bekrachtigen worden deelgenoten; zij, daarentegen die, om redenen die trouwens niet onmiddellijk blijken, niet tot bedoelde bekrachtiging overgaan zullen evenwel geen afbreuk mogen doen aan de integriteit van de betrokken netten. Bij de wet is de Staat er dus toe gemachtigd hun aandeel in die netten af te kopen op vaststelling van deskundigen om het in eigen naam in te brengen.

Met betrekking tot de duur van de nieuwe Maatschappij zal de wet het aan de betrokken Openbare Besturen overlaten die in gemeen overleg met de privé-sector vast te stellen met inachtneming van het programma dat zij zich zelf zullen voorgeschreven hebben.

Daarom zal de duur van de collectieve verbintenis van geval tot geval kunnen verschillen.

Men moet zich echter bekommeren om een minimum aan stabiliteit ten aanzien van het geheel der maatschappijen, daar zulke stabiliteit trouwens onontbeerlijk is om de investeringen te verwekken en te bevorderen die, uiteraard, het spreiden van de afschrijvingen over een voldoende aantal jaren vereisen.

In deze gedachtengang zou de wetgever verstandig handelen, door, in 't algemeen, een minimumtermijn van 20 jaar te bepalen.

Los van hetgeen voorafgaat dient daarenboven aangestipt dat precies over een twintigtal jaren de volledige betaling zal aanvangen van de aandelen van de openbare besturen in de kapitalen tot vestiging van de buurtlijnen omdat eerst dan de progressieve bevrijding over 90 annuïteiten van de onderschreven kapitalen zich volledig zal voltrokken hebben. Op dat ogenblik zullen bedoelde Openbare Besturen feitelijk de enige eigenaars van de omstreeks 1890 aangelegde buurtlijnen geworden zijn en al is het wellicht nog voorbarig om er de totale terugslag van te meten, toch is het te begrijpen dat dergelijke staat van zaken alsdan de weg kan banen voor nieuwe oplossingen.

In dit verband eveneens blijkt het dus oordeelkundig alle toekomstmogelijkheden te vrijwaren door thans voor de op te richten maatschappijen van gemengde economie voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, de minimumduur op 20 jaar te bepalen.

Artikel 6 machtigt de Koning ertoe aan iedere nieuwe maatschappij bij haar oprichting de nodige concessies en vergunningen te verlenen.

Aanvankelijk zullen die concessies en vergunningen overeenstemmen met deze waarvan de maatschappij of het organisme waarvan zij de activiteiten overneemt, titularis was.

Néanmoins, le but de la loi ne peut être de cliquer purement et simplement la situation préexistante.

Comme exposé ci-dessus, l'attention des instances compétentes devra se porter, nécessairement, sur les extensions et lignes nouvelles à créer en fonction des exigences propres aux centres urbains en cause.

C'est pourquoi le présent projet de loi propose d'autoriser le Roi à fixer, pour chacune des dites Sociétés, le périmètre à l'intérieur duquel il est reconnu à ces Sociétés, un droit préférentiel pour l'obtention de toute nouvelle concession ou autorisation, que ce soit pour prolonger ou transformer une ligne existante ou pour créer une ligne nouvelle.

Si au fil des années, la physionomie ou la configuration d'une agglomération urbaine venait à se modifier au point de rendre nécessaires des extensions du périmètre fixé pour les transports en commun la desservant, le Roi-pourra décréter ces extensions.

En ce qui concerne les articles 7 et 8, il y a lieu de remarquer que la durée des autorisations des lignes d'autobus sera la même que celle assignée aux concessions de lignes de tramways. Ceci s'explique par le fait qu'en vertu de la loi du 29 août 1931 élargissant le cadre de la loi organique de 1875 sur les concessions de tramways, ces lignes d'autobus — qui, somme toute, ne constituent que des services de complément, ou de substitution éventuelle — eussent dû, en tout état de cause, être accordées aux anciens concessionnaires pour la durée des concessions afférentes à leurs réseaux.

Ce point est d'ailleurs important dans un tout autre ordre d'idées, en ce sens que le Gouvernement estime — dans l'état actuel de la technique et de l'aspect économique des transports — qu'il ne conviendrait pas de traiter différemment, sous cet angle, les services assurés par tramways et ceux exploités par autobus.

Le choix de l'un ou l'autre mode de transport est une question que chaque société doit pouvoir examiner en toute indépendance, eu égard aux conditions particulières des relations qu'il y a lieu d'assurer.

A remarquer, enfin, que la date du 31 décembre 1983 dont il est question à l'article 8 n'a pas été fixée arbitrairement: en l'espèce, le Gouvernement a estimé devoir s'inspirer de ce qui est stipulé dans la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise.

L'article 9 interdit toute cession ou affermage de l'exploitation des services concédés et autorisés. Echappent cependant à cette interdiction, les services spéciaux d'autobus qui, en marge des services publics, doivent parfois être organisés pour le transport d'écoliers, ouvriers, etc... et ce, généralement, aux heures de pointe, de sorte que les Sociétés de transports en commun urbains ne pourraient pas toujours assurer une utilisation suffisante du matériel supplémentaire qui serait nécessaire. C'est pourquoi il s'indique de laisser aux dites Sociétés la faculté de faire appel, le cas échéant, à des exploitants privés possédant des véhicules disponibles pour assurer les dits services spéciaux, à des conditions de cession ou d'affermage à fixer d'un commun accord.

A noter, enfin, qu'au sens de l'article 9 ne constituent ni cession, ni affermage, les contrats passés — dans des cas particuliers et avec l'approbation du Ministre des Communications — avec des exploitants privés en vue de les charger, pour le compte de l'une ou l'autre Société de Transports Intercommunaux, de l'exploitation de certains services publics d'autobus, avec leur propre personnel et matériel, moyennant rémunération des prestations ainsi

Niettemin mag het opzet van de wet niet bestaan in het eenvoudig cliqueren van de voorbestaande toestand.

Zoals hierboven betoogd, zal de aandacht van de bevoegde instanties noodzakelijk moeten gericht zijn op de uitbreidingen en op de nieuwe lijnen die moeten opgericht worden in functie van de vereisten eigen aan de betrokken stadscentra.

Daarom stelt dit wetsontwerp voor de Koning ertoe te machtigen voor ieder van bedoelde maatschappijen de perimeter te bepalen waarin aan die maatschappijen een voorkeurrecht toegekend wordt voor het bekomen van iedere nieuwe concessie of vergunning om een bestaande lijn te verlengen of te hervormen of om een nieuwe lijn in te leggen.

Zo in de loop der jaren het beeld of de inplanting van een stadsagglomeratie zodanig mocht gewijzigd worden dat de perimeter vastgesteld voor het gemeenschappelijk vervoer waardoor zij bediend wordt, moet verruimd worden, kan de Koning deze uitbreiding uitvaardigen.

In verband met de artikelen 7 en 8 dient opgemerkt dat de termijn van de vergunningen voor de autobuslijnen dezelfde is als deze vastgesteld voor de concessies van tramlijnen. Tot staving weze vermeld dat krachtens de wet van 29 augustus 1931 waarbij het kader van de organieke wet van 1875 op de tramwegenconcessies verruimd wordt, die autobuslijnen — die, per slot van rekening slechts aanvullende of eventuele vervangingsdiensten zijn — in ieder geval aan de vroegere concessiehouders hadden moeten toegekend zijn voor de duur van de concessies die betrekking hebben op hun netten.

Dit punt is trouwens van belang in een gans ander opzicht, in die zin dat de Regering — in de huidige stand van de techniek en van het economisch aspect van het vervoer — de mening toegedaan is dat het in dit opzicht niet zou passen de diensten verzekerd door de tramwegen en deze geëxploiteerd door middel van autobussen verschillend te behandelen.

Iedere maatschappij moet volledig vrij kunnen kiezen tussen beide vervoermiddelen, ten aanzien van de bijzondere voorwaarden van de betrekkingen die dienen verzekerd te worden.

Ten slotte moet nog worden aangestipt dat de datum van 31 december 1983 waarvan sprake in artikel 8 niet willekeurig werd vastgesteld. Hier heeft de Regering gemeend dat zij zich moest laten leiden door het bepaalde in de wet van 17 juni 1953 houdende inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie.

Artikel 9 verbiedt iedere cessie of verpachting van de in concessie gegeven en vergunde diensten. Ontsnappen nochtans aan dit verbod de speciale autobusdiensten die, in marge van de openbare diensten, soms moeten ingericht worden voor het vervoer van scholieren, werklieden, enz... en zulks meestal op de spitsuren, met, als gevolg, dat het voor de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer niet steeds mogelijk is te zorgen voor voldoende benutting van het bijkomend materieel dat zou vereist zijn. Daarom past het bedoelde maatschappijen toe te laten eventueel beroep te doen op privé-aannemers die over wagens beschikken die voor die speciale diensten kunnen worden ingesteld op grond van in gemeen overleg te bepalen cessie- of verpachtingsvoorwaarden.

Tenslotte valt er op te merken dat in de zin van artikel 9 niet als cessie of verpachting mogen worden aangezien de overeenkomsten, in speciale gevallen en met goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen, gesloten met privé-aannemers met het opzet ze voor rekening van de ene of andere Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te belasten met de exploitatie van sommige openbare autobusdiensten, met eigen personeel en materieel, tegen ver-

fournies sur la base d'une formule contractuelle de prédétermination du prix de revient de ces prestations.

L'article 10 est à considérer comme l'un des plus importants.

Il s'inspire, en effet, du principe que la gestion industrielle des nouvelles Sociétés doit être assurée à l'aide de leurs recettes normales.

A cet effet, le cahier des charges propre à chaque Société, comportera, pour la détermination des tarifs à appliquer, une formule de variation qui tiendra compte des éléments unitaires les plus représentatifs des dépenses, et du nombre de voyageurs.

A cet égard, il appartiendra au Gouvernement de faire œuvre de discernement de manière que les tarifs répondent aux strictes exigences de la juste rémunération du service rendu et des capitaux investis, c'est-à-dire des frais directs et indirects normaux de l'exploitation.

Les prix de transports résultant de l'application de la formule arrêtée par le cahier des charges constitueront les prix légaux au regard de la législation en matière de prix.

Encore faut-il, pour que le but envisagé puisse être effectivement atteint, que d'autres conditions, non moins essentielles, soient réalisées.

Or, sur ces conditions, les exploitants, pas plus d'ailleurs que les pouvoirs publics, n'ont généralement pas de prise.

L'industrie des transports en commun n'est pas comparable à celles qui produisent des biens que l'on peut stocker : parmi les places offertes au public dans les voitures, seules celles qui sont occupées sont réellement utiles; les autres constituent une perte qui grève le prix de revient et influe défavorablement sur les tarifs.

Or, au cours de ces dernières années, et surtout depuis 1953, le nombre de voyageurs a sensiblement diminué dans les différentes exploitations urbaines et ce non seulement en Belgique mais aussi à l'étranger, sous l'effet, principalement, de la concurrence des moyens de transport individuels.

Pour peu que ce mouvement de régression s'accroisse encore — ce qui n'est pas exclu en raison des causes énumérées dans la partie générale du présent exposé — il est hors de doute que la formule tarifaire fixée par le cahier des charges, deviendra pratiquement inopérante.

Nos exploitations de transports urbains ont, dans la presque généralité des cas, réussi ce tour de force d'avoir pu se passer de subventions des pouvoirs publics et, sous ce rapport, elles se distinguent favorablement de bon nombre de réseaux étrangers.

Il faut cependant regarder la réalité en face : l'augmentation des tarifs au fur et à mesure que s'accroîtrait la régression du nombre de voyageurs, ou que s'accroîtraient les dépenses de personnel, pourrait ne plus s'accorder, à la longue, avec les intérêts légitimes des usagers.

L'expérience de ces dernières années prouve que les augmentations de prix de transport aggravent la diminution du nombre de voyageurs, alors que personne, en ce moment, n'est en mesure de prévoir le niveau inférieur auquel ce nombre est susceptible de se stabiliser, pour chacun des réseaux.

Il n'est donc pas exclu qu'à un moment donné les tarifs risquent de devenir prohibitifs pour ceux qui, nécessairement, doivent pouvoir disposer de transports publics faciles et bien organisés.

Le Gouvernement n'a pas voulu que ce point capital reste dans l'ombre à l'occasion de l'examen du présent projet de loi. C'est pourquoi il a prévu, pour le Ministre compétent, la faculté de s'opposer, pour des raisons d'intérêt général,

goeding van de aldus gedane verrichtingen op grond van een contractuele formule waarbij op voorhand werd overeengekomen omtrent de kostprijs van die prestaties.

Artikel 10 dient als één van de voornaamste beschouwd.

Inderdaad, het gaat uit van het principe dat het industrieel beheer van de nieuwe maatschappijen met hun gewone ontvangsten moet worden verzekerd.

Daartoe zal in het bestek eigen aan elke Maatschappij, tot vaststelling van de toe te passen tarieven een variatie-formule worden opgenomen waarbij rekening zal worden gehouden met de meest representatieve eenheidselementen van de uitgaven alsmede van het aantal reizigers.

Dienaangaande zal de Regering er voor moeten waken dat de tarieven overeenstemmen met de strikte vereisten van de billijke bezoldiging van de geboden dienst en van het geïnvesteerde kapitaal, d. w. z. de normale rechtstreekse en onrechtstreekse exploitatiekosten.

De vervoerprijzen bekomen door toepassing van de in het bestek vastgestelde formule vormen de wettelijke prijzen ten opzichte van de wetgeving inzake prijzen.

Toch is het nodig dat nog andere, niet minder hoofdzakelijke voorwaarden worden vervuld opdat het beoogde doel werkelijk kunne bereikt worden.

Welnu, de exploitanten evenmin trouwens als de openbare besturen kunnen doorgaans op deze voorwaarden inwerken.

Het bedrijf van het gemeenschappelijk vervoer kan niet vergeleken worden met ondernemingen welke goederen voortbrengen die kunnen opgeslagen worden : van de plaatsen die in de rijtuigen aan het publiek aangeboden worden zijn alléén diegene welke bezet zijn werkelijk nuttig, de andere vertegenwoordigen een verlies dat de kostprijs bezwaart en de tarieven nadelig beïnvloedt.

In de jongste jaren en vooral sedert 1953 werd inderdaad in de verschillende exploitaties een merklijke vermindering van het aantal reizigers vastgesteld, niet alleen in België maar ook in het buitenland. De oorzaak hiervan ligt hoofdzakelijk in de concurrentie geboden door de individuele vervoermiddelen.

Moest deze daling nog verscherpen — hetgeen niet uitgesloten is om de redenen uiteengezet in het algemeen gedeelte van deze memorie van toelichting — dan valt het niet te betwijfelen dat de door het bestek vastgestelde tarief-formule praktisch niet meer dienstig zal zijn.

Onze exploitaties van stedelijk vervoer zijn er, tot dusver, in haast alle gevallen toch nog in geslaagd het zonder toelagen vanwege de openbare besturen te stellen en, uit dat oogpunt, kunnen zij de vergelijking met tal van andere buitenlandse netten gunstig doorstaan.

Men moet de werkelijkheid nochtans voor ogen houden : een geleidelijke verhoging van de tarieven naarmate het aantal reizigers zou verminderen of de personeelsuitgaven zouden stijgen, zou, op de duur, onverenigbaar zijn met de rechtmatige belangen van de gebruikers.

De ervaring van deze laatste jaren heeft bewezen dat de verhoging van de vervoerprijzen nog scherper vormen geeft aan de daling van het aantal reizigers, bijaldien niemand thans in staat is te voorzien op welk laagste peil dit aantal zich voor elk net zal stabiliseren.

Het is dus geenszins uitgesloten dat op een bepaald ogenblik de tarieven zullen dreigen te duur te worden voor hen die noodzakelijkerwijze moeten kunnen beschikken over gemakkelijke en degelijk georganiseerde openbare vervoermiddelen.

De Regering heeft niet gewild dat dit uiterst belangrijke punt bij het onderzoek van dit wetsontwerp op de achtergrond zou blijven. Daarom heeft zij voor de bevoegde Minister de mogelijkheid voorzien om zich, om redenen van

à l'augmentation des prix de transport dérivant du jeu normal des formules définies dans les cahiers des charges. Dans ce cas, il faut évidemment que le Ministre prenne en même temps toutes ses responsabilités pour sauvegarder la saine gestion des entreprises en cause, celles-ci étant par essence d'utilité publique.

C'est dans cet esprit que l'article 10 stipule que le Ministre aura à se concerter avec la Société intéressée aux fins de prendre les mesures requises afin de maintenir un équilibre durable de son compte d'exploitation.

Cette clause n'est pas superfétatoire, comme il semblerait à première vue, encore qu'elle ne précise pas la nature des mesures à envisager.

En cette matière, il importe avant tout que le Ministre compétent puisse faire œuvre de discernement en face des réalités et faire aboutir, sur le champ, les solutions que commande la saine gestion des entreprises.

Afin que la fixation des tarifs à percevoir reste conforme à la politique des prix du Gouvernement, les arrêtés ministériels approuvant les modifications tarifaires continueront, comme par le passé, à être contresignés par le Ministre des Communications et des Affaires Economiques.

Par identité de motifs, l'article 13 accorde une importance particulière à la promotion des transports en commun urbains en insistant sur la tâche qui, en ce domaine, incombe au Ministre ayant ces transports dans ses attributions.

Le Département des Communications, soucieux d'apporter sa contribution à la solution des multiples et graves problèmes que pose la circulation dans nos grands centres, n'a d'ailleurs pas attendu le vote du présent projet de loi pour encourager la mise à l'étude de vastes programmes d'aménagements dont la réalisation pourrait être entamée dès que les nouvelles sociétés habilitées à les mener à bon terme auront été créées.

Cette tâche, il faut le souligner, ne peut très souvent, par manque de moyens financiers, se concrétiser dans les réalisations qu'exige impérieusement la transformation rapide de nos grands centres. Au surplus, nombre de ces investissements ne sont pas directement rentables et ne peuvent donc pas être supportés par le budget normal des organismes de transports urbains.

Pour y porter remède, il est prévu qu'en cas de nécessité dûment établie, le Ministre pourra proposer, à charge du budget de son Département, soit des crédits spéciaux, soit des participations dans les charges d'emprunts ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant, ou l'aménagement d'installations fixes.

L'article 13 ne préjuge pas de la constitution éventuelle d'un « fonds de transports urbains », mais il a pour but de donner au Ministre les pouvoirs qui lui permettent de mobiliser des moyens financiers à la mesure des situations exceptionnelles avec lesquelles les réseaux urbains se trouvent confrontés.

Les autres articles du présent projet de loi n'appellent guère de commentaire puisque — abstraction faite des articles 21 et 22 — ils ne sont, en fait, que la reproduction de ceux que l'on retrouve dans la loi du 17 juin 1953, régissant la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.

L'article 21 tend à régler définitivement le sort à réserver aux avances de trésorerie récupérables que le Comité Provisoire de gestion du réseau d'Anvers s'est vu allouer successivement en raison de nécessités inéluctables.

algemeen belang, te verzetten tegen de verhoging van de vervoerprijzen die zou voortvloeien uit de normale werking van de in de bestekken vastgestelde formules. In dat geval moet de Minister natuurlijk tezelfdertijd zijn volle verantwoordelijkheid nemen met het oog op een gezond beheer van de betrokken ondernemingen daar deze laatste uiteraard van algemeen belang zijn.

In dezelfde geest wordt in artikel 10 bepaald dat de Minister overleg zal moeten plegen met de betrokken maatschappij om de nodige maatregelen te treffen tot behoud van een bestendig evenwicht in haar exploitatierekening.

Deze bepaling is niet overbodig, zoals op het eerste zicht wel zou kunnen blijken, al wordt de aard van de te treffen maatregelen niet gepreciseerd.

Terzake is het van belang dat de bevoegde Minister zich eerst en vooral een juist oordeel kunne vormen ten overstaan van de werkelijkheid en onmiddellijk bijdrage tot de oplossingen die voor het gezond beheer van de ondernemingen vereist zijn.

Opdat het vaststellen van de te heffen tarieven in een vormigheid zou blijven met de regeringspolitiek inzake prijzen, zullen de Ministeriële Besluiten, houdende wijzigingen van de tarieven, zoals vroeger, mede ondertekend worden door de Ministers van Verkeerswezen en van Economische Zaken.

Om dezelfde redenen legt artikel 13 de nadruk op de bevordering van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer en vooral op de taak die op dat gebied rust op de Minister tot wiens bevoegdheid dit vervoer behoort.

Bezorgd om zijn bijdrage te verlenen aan de oplossing der menigvuldige en ernstige problemen waarmede het verkeer in onze grote centra gepaard gaat, heeft het Departement van Verkeerswezen trouwens niet gewacht op de goedstemming van het huidige ontwerp om aanmoediging te verstrekken voor het bestuderen van grootse aanpassingsprogramma's op wier verwezenlijking de nieuwe maatschappijen zich zouden kunnen toelagen zodra zij zullen opgericht zijn.

Deze taak — het feit weze onderlijnd — kan veelal bij gebrek aan financiële middelen niet worden geconcretiseerd in de verwezenlijkingen die door de vlugge ontwikkeling van onze grote centra dwingend gevegd worden. Bovendien zijn tal van deze beleggingen niet onmiddellijk rentabel en kunnen dus niet door de normale begroting van de organismen van stedelijk vervoer gedragen worden.

Om deze toestand te verhelpen, wordt bepaald dat in geval van behoorlijk vastgestelde noodwendigheid de Minister ten laste van de begroting van zijn departement, ofwel speciale kredieten, ofwel deelnemingen in de leningenlasten mag voorstellen met het oog op de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties.

Artikel 13 wil alsnog geen beslissing afdwingen inzake de eventuele oprichting van een « fonds voor stedelijk vervoer » maar het heeft ten doel de Minister ertoe te machtigen de geldmiddelen te mobiliseren die nodig zijn om te voorzien in uitzonderlijke toestanden waarmede de stedelijke netten af te rekenen hebben.

De overige artikels van dit wetsontwerp vergen geen commentaar vermits zij — de artikelen 21 en 22 buiten beschouwing gelaten — in feite overgenomen werden van de wet van 17 juni 1953, van kracht op de maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel.

Artikel 21 strekt tot de definitieve regeling van het gevolg dat dient gegeven aan de verhaalbare thesaurievoorschotten die achtereenvolgens aan het voorlopig Comité van Beheer van het Antwerpse net werden toegestaan wegens niet te ontkomen noodwendigheden.

L'article 22 a pour objet d'apporter à la loi précitée du 17 juin 1953, les modifications qui s'imposent pour que la S. T. I. B. soit mise sur un pied d'égalité avec les Sociétés dont la création est envisagée par la présente loi.

Ces dispositions doivent notamment habiliter le Ministre à intervenir, avec la même souplesse que pour les autres sociétés de transports urbains, soit pour sauvegarder, par des mesures adéquates, l'équilibre durable du compte d'exploitation et la couverture des charges d'intérêt des capitaux investis, soit encore pour encourager l'exécution de programmes d'investissements en rapport avec les besoins de la capitale.

Par identité de motifs, la modification des articles 7 et 15 de la loi précitée du 17 juin 1953 devra avoir pour corollaire une adaptation des articles 41 et 44 à 46 des statuts de la S. T. I. B. — en suivant les formes prescrites par les dits statuts de façon à intégrer dans les dépenses du compte d'exploitation (art. 41) l'intérêt revenant aux parts sociales de série B (soit 4,5 % net de leur valeur nominale, éventuellement réadaptée conformément aux dispositions de l'art. 45 des statuts). La répartition des bénéfices et l'utilisation du « Fonds de prévision et d'utilité publique » (art. 44 et 46 des mêmes statuts) deviendront dès lors identiques à ce que prévoient les articles 41 et 42 des statuts-types annexés au présent projet de loi.

EXAMEN DES STATUTS TYPES.

1. Nature — Objet — Durée.

(Art. 1 à 5.)

L'Etat intervient à la constitution de la Société en une double qualité :

a) en son nom propre pour les biens qui aux termes du cahier des charges de l'ancien concessionnaire lui sont revenus gratuitement;

b) en vertu d'un mandat qui lui est conféré par la loi pour les biens qui sont revenus gratuitement, à l'expiration de la concession, à la province et aux communes. Toutefois ce dernier apport est effectué sous la condition suspensive de l'accord donné par ces pouvoirs publics à leur participation dans l'association.

Ainsi se trouvent respectés à la fois le principe de l'autonomie communale et celui de la liberté d'association.

Les pouvoirs publics qui ratifient l'apport fait en leur nom deviennent associés; ceux, au contraire, qui ne procèdent pas à cette ratification devront être indemnisés par l'Etat, à dire d'experts, et l'Etat en vertu d'une présomption légale est censé avoir effectué l'apport dès l'origine en son nom propre. De cette manière, quel que soit le titre en vertu duquel l'apport est effectué, le capital de la société sera, dès l'origine, entièrement et valablement souscrit.

L'objet de la Société est conçu en des termes suffisamment larges pour lui permettre d'entreprendre l'exploitation de tous les moyens de transports urbains en commun de personnes prévus à l'article 5 de la loi.

L'exploitation de la Société, sur des bases industrielles, dans l'intérêt même du public, constitue un des fondements du projet de loi.

Artikel 22 heeft betrekking op de wijzigingen die aan voornoemde wet van 17 juni 1953 dienen toegebracht opdat de M. I. V. B. op voet van gelijkheid zou worden gesteld als de maatschappijen waarvan de oprichting in deze wet voorzien is.

Door deze bepalingen wordt de Minister er inzonderheid toe gemachtigd met dezelfde soepelheid als voor de andere maatschappijen van stedelijk vervoer in te grijpen om, door het treffen van geschikte maatregelen het bestendig evenwicht van de exploitatierekening en de dekking van de interestenlasten van de belegde kapitalen te vrijwaren of nog, om de uitvoering van investeringsprogramma's in verband met de behoeften van de hoofdstad in de hand te werken.

Om dezelfde redenen, zal de wijziging van de artikelen 7 en 15 van voornoemde wet van 17 juni 1953 een gelijklopende aanpassing vragen van de artikelen 41 en 44 à 46 van de Statuten van de M. I. V. B. — en dit volgens de bij de statuten voorziene vormen — om in de uitgaven van de exploitatierekening (art. 41), de interest die aan de maatschappelijke aandelen van de reeks B toekomt te omvatten (hetzij 4,5 % netto van de nominale waarde, eventueel aangepast volgens de bepalingen van art. 45 der Statuten). De verdeling der winsten en het gebruik van het « fonds voor voorziening en openbaar nut » (art. 44 en 46 van dezelfde Statuten) zullen dus gelijkvormig worden aan wat voorzien wordt in de artikelen 41 en 42 van de Type-Statuten aan onderhavig wetsontwerp gevoegd.

ONDERZOEK VAN DE MODEL-STATUTEN.

1. Aard — Doel — Duur.

(Art. 1 tot 5.)

De Staat komt in de oprichting van de Maatschappij tussenbeide in een dubbele hoedanigheid :

a) in eigen naam voor de goederen die krachtens het bepaalde in het bestek van de vroegere concessiehouder hem kosteloos toegefallen zijn;

b) krachtens een mandaat, hem opgedragen door de wet, voor de goederen die, bij de verstrijking van de concessie, kosteloos tot de provincie en de gemeenten zijn teruggekeerd. Deze laatste inbreng geschiedt echter onder voorwaarde van opschorting van de door die openbare besturen te geven instemming met hun deelneming in de vereniging.

Aldus worden meteen het principe van de gemeentelijke autonomie en dat van de vrijheid van vereniging in acht genomen.

De openbare besturen, die de in hun naam gedane inbreng aanvaarden, worden deelgenoot; zij die, integendeel, niet aanvaarden deelgenoot te worden, moeten door de Staat worden vergoed, volgens door deskundigen gedane ramingen en de Staat zal worden verondersteld, ingevolge een wettelijke vermoeden, de inbreng van meet af van in zijn eigen naam te hebben verricht. Aldus zal, ongeacht in welke hoedanigheid de inbreng geschiedt, op het kapitaal van de maatschappij van meet af aan volledig en geldig worden ingeschreven.

Het doel van de Maatschappij is ruim genoeg omschreven om ze in de mogelijkheid te stellen al de bij artikel 5 van de kaderwet voorziene gemeenschappelijke stedelijke voermiddelen van personen te exploiteren.

De exploitatie van de Maatschappij volgens industriële methodes, in het belang zelf van het publiek, is één van de grondslagen van het wetsontwerp.

Il sera donc prescrit d'éliminer toutes charges inutiles qui pèseraient finalement sur les résultats d'exploitation et qui auraient, par voie de conséquence, une influence directe sur les tarifs. A cet effet, il est notamment nécessaire qu'en dehors des attributions prévues aux articles 38 et 41, les associés ne puissent prétendre ni pour eux-mêmes, ni pour leurs services ou leurs préposés, à des avantages particuliers qui constitueraient directement ou indirectement une charge pour l'exploitation des réseaux.

La durée de chacune des sociétés à créer sera librement fixée par les constituants : elle pourra donc être indéterminée (comme pour la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles), mais pour des raisons de saine gestion, la loi imposera une durée minimum de vingt ans.

2. Parts sociales — Apports — Emprunts. (Art. 6 à 9.)

Pour rappel, à l'expiration des anciennes concessions, une partie des biens immobilisés dans les exploitations et nécessaires à la poursuite du service d'intérêt public deviennent la propriété des pouvoirs publics, en constituant en fait une indivision entre eux, tandis que les cahiers des charges applicables aux anciens concessionnaires leur reconnaissent la propriété de certaines créances, et de certains biens également nécessaires à l'exploitation.

Dès lors, les statuts stipulent que le capital des Sociétés de Transports Intercommunaux sera souscrit, d'une part par les pouvoirs publics intéressés (contre apport des biens devenus leurs propriétés) et d'autre part, par le secteur privé, apportant de même ses créances et les actifs nécessaires à la poursuite de l'exploitation, et dont il est resté propriétaire.

Toutefois, pour ce qui concerne certaines immobilisations dont l'utilisation pourrait n'être que provisoire, il est prévu la faculté, tant pour les pouvoirs publics que pour le secteur privé, de ne pas faire l'apport de ces biens, qui seraient cependant mis à la disposition de la Société des Transports Intercommunaux et aussi longtemps que cette dernière en aurait l'usage.

En rémunération de ces apports :

— Les pouvoirs publics recevront des *parts sociales dénommées de série A* : les parts qui auront été souscrites par l'Etat, en qualité de mandataire, seront rétrocédées par ses soins aux pouvoirs publics qui accepteront de faire partie de l'association.

Le nombre de parts à rétrocéder à chaque pouvoir public sera établi en tenant compte de la valeur de son apport par rapport à celle de l'ensemble des apports effectués par l'Etat, tant en son nom propre qu'en qualité de mandataire légal.

— de même, l'ancien concessionnaire recevra pour ses apports, des *parts sociales dénommées série B*, lesquelles seront, ou non, amorties sur le laps de temps prévu pour la durée de la Société selon que ses constituants optent pour l'une ou l'autre formule. Dans le premier cas, les pouvoirs publics se trouveront être les seuls propriétaires du réseau à l'expiration de la durée prévue pour la Société.

Les sociétés à constituer conformément à la loi seront autorisées à émettre des emprunts, auxquels le Roi pourra attacher la garantie de l'Etat.

Er zal dus worden voorgeschreven alle onnodige lasten te weren die uiteindelijk op de exploitatie-uitslagen zouden drukken en die bijgevolg een rechtstreekse invloed op de tarieven zouden hebben. Daarom zullen de deelhebbers, buiten de in de artikelen 38 en 41 voorziene bevoegdheden, geen aanspraak mogen maken, noch voor zichzelf, noch voor hun diensten of hun aangestelden, op particuliere voordelen die op rechtstreekse of onrechtstreekse wijze een last voor de exploitatie van de netten zou betekenen.

De duur van elk der op te richten maatschappijen zal naar eigen goeddunken worden vastgesteld door de deelhebbers; hij zal dus onbeperkt mogen zijn (zoals voor de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel), maar omwille van een gezond beheer zal een minimum-duur van 20 jaar door de wet worden opgelegd.

2. Maatschappelijke aandelen — Inbrengsten — Leningen. (Art. 6 tot 9.)

In herinnering dient gebracht dat bij de verstrijking van de vroegere concessies een gedeelte van de goederen die in de exploitaties geïmmobiliseerd zijn en nodig zijn voor het voortzetten van de dienst van algemeen nut, eigendom wordt van de openbare besturen die in feite in onverdeeldheid verkeren, terwijl de op de vroegere concessiehouders van kracht zijnde bestekken hun de eigendom toekennen van sommige schuldvorderingen en van bepaalde goederen die eveneens nodig zijn voor de exploitatie.

De statuten voorzien dan ook dat op het kapitaal van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer zal worden ingeschreven, eensdeels door de betrokken Openbare Besturen (tegen inbreng van de goederen die hun eigendom geworden zijn), en anderdeels door de privé-sector, die eveneens zijn schuldvorderingen en het actief nodig voor de voortzetting van de exploitatie en waarvan hij eigenaar gebleven is, zal bijbrengen.

Wat sommige vastleggingen betreft waarvan de benutting slechts voorlopig kan zijn, wordt zowel voor de openbare besturen als voor de privé-sector de mogelijkheid voorzien deze goederen niet in te brengen, doch ze ter beschikking te stellen van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer, zolang deze laatste er gebruik van zou moeten maken.

In betaling van die inbrengsten :

— ontvangen de openbare besturen *maatschappelijke aandelen zogenaamd van reeks A* : de door de Staat, in hoedanigheid van mandataris, genomen aandelen zullen door zijn zorg worden afgestaan aan de openbare besturen die aanvaarden deel uit te maken van de vereniging.

Het aantal aan elk openbaar bestuur af te stane aandelen zal worden vastgesteld rekening gehouden met de waarde van zijn inbreng ten opzichte van de gezamenlijke door de Staat, zowel op eigen naam als in hoedanigheid van wettelijke mandataris, gedane inbrengsten.

— evenzo ontvangt de vroegere concessiehouder voor zijn inbrengsten *maatschappelijke aandelen zogenaamd van reeks B*, die al dan niet in een tijdsverloop overeenstemmende met de duur van de Maatschappij zullen worden afgelost, naar gelang de deelhebbers de ene of andere formule zullen verkiezen. In het eerste geval zullen de openbare besturen nog de enige eigenaars van het net zijn bij het verstrijken van de duur voorzien voor de Maatschappij.

De overeenkomstig de wet op te richten Maatschappijen zullen leningen kunnen aangaan waarvoor de Koning de Staatswaarborg zal kunnen verlenen.

3. Administration — Surveillance. (Art. 10 à 26.)

Le Conseil d'Administration de chaque société sera composé d'un Président, d'un Vice-Président et d'un certain nombre de membres, déterminés par les constituants, avec le souci de ne pas alourdir le fonctionnement du Conseil par la présence d'administrateurs en nombre trop élevé.

Les représentants des pouvoirs publics, dont le Président, détiendront la moitié au moins des mandats d'administrateurs : ils seront nommés par le Roi, le cas échéant, sur présentation de la province ou des communes qu'ils représentent.

Les mandataires du secteur privé, dont le Vice-Président, seront nommés en Assemblée générale selon les modalités prévues à l'article 11 des statuts. Conformément à l'article 21 des mêmes statuts, le Conseil choisira l'administrateur-délégué (ou l'administrateur-directeur général) parmi les mandataires du secteur privé et sur la proposition de ces derniers.

Le personnel disposera également de deux mandats dont les titulaires seront choisis par les soins des organisations syndicales les plus représentatives du personnel de la Société.

Les administrateurs empêchés d'assister à une réunion pourront donner procuration à un de leurs collègues, mais en cas de décès, démission ou indisponibilité de longue durée, l'autorité, la société ou l'organisation intéressée, sera habilitée à pourvoir à la vacance, dans les formes prévues par les statuts.

Les pouvoirs du Conseil d'Administration porteront sur toutes les questions importantes qui sont normalement de la compétence des Conseils d'Administration de sociétés.

Les décisions seront prises à la majorité des voix, celle du Président étant prépondérante en cas de partage.

Toutefois, la gestion industrielle de la Société, dont la nécessité a déjà été soulignée, est la raison d'être de la distinction qu'opère l'article 19 entre les décisions que le Conseil peut prendre à la majorité simple et celles pour lesquelles une majorité spéciale est requise, par exemple les immobilisations nouvelles prévues à l'article 35, les propositions de modifications aux statuts, les projets de modifications ou de renouvellement du réseau, du matériel ou des installations, la nomination ou la révocation des membres du personnel de direction. Comme il serait inadmissible que des décisions sur ces points essentiels soient prises à l'encontre de la volonté de l'ensemble des administrateurs représentant le secteur privé, le nombre de mandats d'administrateurs à prévoir pour ces derniers sera tel que la majorité des $\frac{2}{3}$ des voix ne puisse être réunie sans leur adhésion au moins partielle.

Enfin, ce même principe est à la base de la désignation d'un Administrateur-délégué — ou Administrateur-directeur général — à qui sera statutairement confiée la gestion journalière, ceci concernant notamment la fixation des horaires, l'établissement des règlements d'exploitation, l'établissement des traités et devis et la passation des commandes nécessaires à l'exploitation courante, l'application des conventions et cahiers des charges de concessions et des conventions collectives avec le personnel, l'établissement des comptes mensuels.

Il sera également chargé d'étudier les questions à soumettre au Conseil d'Administration (dont il exécutera les décisions), de conclure les nouvelles conventions collectives avec le personnel, sous réserve de ratification par le Conseil d'Administration, et de nommer et de révoquer le

3. Bestuur — Toezicht. (Art. 10 tot 26.)

De Raad van Beheer van iedere Maatschappij bestaat uit een Voorzitter, een Ondervoorzitter en een zeker aantal leden die door de deelhebbers wordt vastgesteld niet het inzicht de werking van de Raad niet te verzwaren door de aanwezigheid van een te groot aantal beheerders.

De vertegenwoordigers van de Openbare besturen, onder wie de voorzitter, zullen minstens de helft van de beheerders-mandaten in handen hebben : zij zullen worden benoemd door de Koning, in voorkomend geval, op voordracht van de provincie of de gemeenten die ze vertegenwoordigen.

De mandatarissen van de privé-sector, onder wie de ondervoorzitter, worden op de algemene vergadering benoemd overeenkomstig de modaliteiten bepaald in artikel 11 van de statuten. Overeenkomstig artikel 21 van dezelfde statuten zal de Raad de gemachtigde beheerder (of de beheerder-directeur-generaal) kiezen onder de mandatarissen van de privé-sector en op de voordracht van deze laatsten.

Het personeel beschikt eveneens over twee mandaten waarvan de houders door de meest representatieve syndicale organisaties van het personeel van de Maatschappij gekozen worden.

De beheerders die verhinderd zijn een vergadering bij te wonen, kunnen volmacht verlenen aan een van hun collega's, doch in geval van overlijden, ontslag of onbeschikbaarheid voor een lange duur is de Overheid, de Maatschappij of de betrokken organisatie ertoe gemachtigd in deze vacature te voorzien in de bij de statuten bepaalde vorm.

De macht van de Raad van Beheer breidt zich uit tot al de belangrijke kwesties die normaal tot de bevoegdheid van de Raden van Beheer van maatschappijen behoren.

De beslissingen worden getroffen bij meerderheid van stemmen, met dien verstande dat bij staking van stemmen die van de Voorzitter beslissend is.

Het industrieel beheer van de Maatschappij, waarvan de noodzakelijkheid reeds onderlijnd werd, ligt ten grondslag aan het onderscheid dat in artikel 19 gedaan wordt tussen de beslissingen die de Raad bij eenvoudige meerderheid van stemmen mag treffen, en die waarvoor een speciale meerderheid vereist is, bij voorbeeld de nieuwe vastleggingen voorzien bij artikel 35, de voorstellen tot wijziging van de statuten, de ontwerpen tot wijziging of hernieuwing van het net, het materieel of de inrichtingen, de benoeming of de afzetting van de leden van het directiepersoneel. Aangezien het onaanvaardbaar zou zijn dat beslissingen met betrekking tot die essentiële punten genomen worden tegen de wil van de algeheelheid der beheerders van de privé-sector, zal het aantal van die sector te voorziene mandaten van beheerders zó dienen bepaald dat de meerderheid van de $\frac{2}{3}$ der stemmen niet kan verworven worden zonder hun, zij het dan ook gedeeltelijke, toestemming.

Hetzelfde geldt tenslotte voor de aanduiding van een gemachtigde-beheerder — of beheerder-directeur-generaal — aan wie het dagelijks bestuur statutair zal worden toevertrouwd, inzonderheid het vaststellen van de uurregeling, het opmaken van de exploitatiereglementen, het opmaken van de koopovereenkomsten en ramingen en het plaatsen van de nodige bestellingen voor de lopende exploitatie, de toepassing van de overeenkomsten en bestekken betreffende de concessies, alsmede de collectieve overeenkomsten met het personeel, het opmaken van de maandrekeningen.

Hij is eveneens belast met het bestuderen van de kwesties over te leggen aan de Raad van Beheer (waarvan hij de beslissingen uitvoert), met het sluiten van nieuwe, collectieve overeenkomsten met het personeel, onder voorbehoud van de goedkeuring door de Raad van Beheer, en

personnel d'exécution. Enfin, il représentera la Société vis-à-vis des instances officielles ou autres (notamment en justice).

Indépendamment du rôle actif que les pouvoirs publics seront appelés à jouer dans la gestion des Sociétés de transports intercommunaux, du fait de leur participation aux Conseils d'Administration, il convient d'organiser la tutelle de l'Autorité publique, concrétisée par le droit que la loi reconnaîtra au Ministre des Communications de s'opposer, par la voie d'arrêtés motivés, à l'exécution de décisions qui porteraient atteinte à l'intérêt général.

Ce droit de contrôle sera exercé à l'intervention d'un Commissaire du Gouvernement, désigné par le Ministre, l'article 22 des statuts définissant son rôle et ses pouvoirs. Il assistera aux réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée générale avec voix consultative et disposera du droit de suspendre l'exécution de décisions qu'il estimerait contraires à l'intérêt général.

Une limite est évidente : le Commissaire ne peut s'opposer à l'application de la loi, des statuts ou du cahier des charges.

Le Ministre compétent sera non seulement informé directement de la marche générale des affaires de la Société, mais encore immédiatement saisi de tous les cas où le droit de veto prévu par l'article 11 du projet de loi trouverait à s'exercer; il ne sera jamais exposé à se trouver placé devant le fait accompli.

Les décisions des organes de la Société qui ont fait l'objet d'une mesure de suspension de la part du Commissaire du Gouvernement deviennent définitives si dans le délai de 30 jours de leur date le Ministre ne s'y est pas opposé. Cette procédure, qui est devenue courante, est à la fois simple et pratique. Elle évite que des problèmes restent indéfiniment sans solution; chacun doit prendre ses responsabilités endéans un délai calculé de façon à permettre à l'Autorité supérieure de se faire une opinion.

Les signatures qui sont nécessaires pour engager valablement la Société au regard des tiers, les émoluments que l'Assemblée générale peut, sous l'approbation du Ministre des Communications, attribuer aux membres du Conseil d'Administration et aux Commissaires, et le règlement d'ordre intérieur que peut élaborer le Conseil d'Administration sont prévus par les articles 20, 24, 25 et 26.

Le collège des commissaires comporte trois membres nommés par l'Assemblée générale, deux d'entr'eux seront présentés par les possesseurs de parts sociales de « Série A » et un par les possesseurs de parts sociales de « Série B » (article 23).

4. Les Assemblées Générales. (Art. 27 à 34.)

Les articles 27 à 29 et 32 à 34 n'appellent aucun commentaire. Ils établissent les règles qui président à la convocation, à la réunion et à la composition des Assemblées générales, ainsi que les conditions de présence et de majorité requises pour que l'Assemblée puisse délibérer valablement.

Les décisions y sont prises à la majorité simple, sauf lorsqu'elles ont pour objet des modifications aux statuts sociaux. Ces dernières doivent en outre être approuvées par le Roi.

Les articles 30 et 31 traitent de l'Assemblée générale ordinaire; cette dernière, comme dans toutes les sociétés de droit privé, reçoit communication du rapport du Conseil d'Administration et du collège des commissaires, approuve le bilan et le compte de « profits et pertes » et

met het benoemen en afzetten van het uitvoeringspersoneel. Ten slotte vertegenwoordigt hij de Maatschappij tegenover de officiële of andere instanties (namelijk vóór de rechtbank).

Buiten de actieve rol die de openbare besturen in het beheer van de Maatschappij voor intercommunaal vervoer te vervullen hebben uit hoofde van hun deelneming in de Raden van Beheer, dient ook het toezicht van de Openbare Overheid georganiseerd. Dit toezicht is geconcretiseerd in het recht dat door de wet aan de Minister van Verkeerswezen erkend wordt om zich bij gemotiveerd besluit te verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die mochten strijdig zijn met het algemeen belang.

Dit recht van toezicht wordt uitgeoefend door een door de Minister aangestelde Regeringscommissaris wiens rol en machten bepaald zijn in artikel 22 van de Statuten. Deze commissaris woont met adviserende stem de vergaderingen van de Raad van Beheer en de Algemene Vergaderingen bij en beschikt over het recht om de uitvoering van de beslissingen te schorsen die hij zou achten strijdig te zijn met het algemeen nut.

Een beperking is vanzelfsprekend : de Commissaris mag zich niet verzetten tegen de toepassing van de wet, de statuten of het bestek.

De bevoegde Minister zal niet alleen onmiddellijk mededeling krijgen van de algemene gang der zaken van de Maatschappij, maar hij zal ook dadelijk op de hoogte worden gesteld van al de gevallen waarin het bij artikel 11 van het wetsontwerp voorziene vetorecht dient uitgeoefend; hij zal nooit voor een voldongen feit worden geplaatst.

De beslissingen van de organen van de Maatschappij, die door de Regeringscommissaris werden geschorst, worden definitief, zo de Minister er zich niet tegen heeft verzet binnen een termijn van 30 dagen na de datum waarop zij getroffen werden. Deze gebruikelijk geworden handelwijze is gemakkelijk en tevens praktisch. Zij belet dat problemen eindeloos lang zonder oplossing blijven; iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen binnen een termijn berekend om het de Openbare Overheid mogelijk te maken zich een juist inzicht te vormen.

De nodige handtekeningen om de Maatschappij geldig tegenover derden te verbinden, de emolumenten die de Algemene Vergadering, met goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen, aan de leden van de Raad van Beheer en aan de commissarissen mag toekennen en het huishoudelijk reglement dat de Raad van Beheer mag opmaken, zijn geregeld door de artikelen 20, 24, 25 en 26.

Het college van commissarissen bestaat uit drie leden benoemd door de Algemene Vergadering onder wie twee voorgedragen door de eigenaars van de maatschappelijke aandelen van « Reeks A » en één door de eigenaars van de maatschappelijke aandelen van « Reeks B » (artikel 23).

4. De Algemene Vergaderingen. (Art. 27 tot 34.)

De artikelen 27 tot 29 en 32 tot 34 vergen geen commentaar. Zij stellen de regels vast waaraan de oproeping, de vergadering en de samenstelling van de Algemene vergaderingen moeten voldoen en bepalen de voorwaarden van aanwezigheid en van meerderheid die vereist zijn opdat de Vergadering geldig kunne beraadslagen.

De beslissingen worden bij gewone meerderheid van stemmen genomen behalve wanneer het wijzigingen aan de maatschappelijke statuten betreft. Deze moeten bovendien door de Koning worden goedgekeurd.

De artikelen 30 en 31 hebben betrekking op de gewone algemene Vergadering; deze laatste, zoals in alle privaatrechtelijke maatschappijen, krijgt mededeling van het verslag van de Raad van Beheer en van het college van commissarissen, keurt de balans en de winst- en verliesre-

donne aux administrateurs et commissaires décharge de leur gestion. Elle statue enfin sur toutes les autres questions portées à l'ordre du jour.

5. Immobilisations nouvelles. (Art. 35.)

Les statuts prévoient la création d'un compte spécial auquel seront portées les dépenses de « Nouveaux investissements », c'est-à-dire celles qui sont susceptibles d'accroître le potentiel industriel de la Société.

Le critère servant à déterminer l'accroissement de ce potentiel est principalement l'augmentation du nombre de places-km que le réseau peut offrir par heure. Tel sera notamment le cas des investissements qui auraient pour effet d'accroître sur les lignes existantes, la fréquence ou la capacité des véhicules mis en service, ou qui permettraient la desserte de nouvelles lignes.

Ces dépenses sont couvertes par voie d'emprunt.

Ces immobilisations font gratuitement retour, en fin de concession, à l'Etat, à charge pour ce dernier de reprendre le service des obligations non amorties émises dans le but de les financer.

6. Inventaire — Bilan — Repartition — Réserves. (Art. 36 à 42.)

Les opérations de gestion de sociétés de transports urbains donneront lieu à l'établissement d'un compte d'exploitation, clôturé annuellement, et se présentant comme suit :

En recettes, on inscrira la totalité des recettes d'exploitation et rentrées diverses (publicité, location, etc...);

Les dépenses comprendront :

a) Les dépenses d'exploitation et d'entretien proprement dites, y compris taxe éventuelle sur recettes et charges éventuelles de location pour usage des biens restés la propriété de l'ancien concessionnaire et mis, par lui, momentanément à la disposition de la société.

b) La dotation (conforme aux cahiers des charges) au fonds de renouvellement et d'amortissement.

c) Les diverses charges d'assurances : primes et dotations à d'éventuels fonds d'assurances constitués par la société elle-même.

d) Le service d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés en vue de faire face aux immobilisations nouvelles.

e) L'annuité nécessaire, pour assurer le remboursement, sur la durée de la Société, des parts sociales de série B remises au partenaire privé et leur verser un intérêt, impôts déduits, représentant 4,5 % de leur valeur nominale non amortie.

f) 1 % des recettes, attribué au partenaire privé afin de lui permettre de couvrir les frais généraux permanents résultant du maintien de ses services spécialisés dont le concours en matière d'exploitation de transports publics, sur les plans technique, administratif, financier et juridique, est mis à la disposition de la Société, et dont l'expérience de gestion de services publics est à sauvegarder dans l'intérêt même du nouvel organisme.

g) Le montant des redevances attribuées aux pouvoirs publics associés.

kening goed en geeft aan de beheerders en commissarissen ontlasting van hun beheer. Zij spreekt zich eveneens uit over de andere op de agenda geplaatste punten.

5. Nieuwe vastleggingen. (Art. 35.)

In de statuten wordt een speciale rekening voorzien waarop zullen worden aangerekend de uitgaven voor « nieuwe vastleggingen », d.w.z. die welke het industriële potentieel van de Maatschappij verhogen.

Het criterium dat dient om de verhoging van dit potentieel vast te stellen, is eerst en vooral de verhoging van het aantal plaatsen/km, dat het net per uur kan aanbieden. Dit is namelijk het geval voor de vastlegging die op de bestaande lijnen de frequentie of de capaciteit van de in dienst gestelde voertuigen zouden vermeerderen of die het zouden mogelijk maken nieuwe lijnen te bedienen.

Deze uitgaven worden gedekt door obligatieleningen.

Deze vastleggingen zullen bij het verstrijken van de concessie kosteloos terugkeren aan de Staat, onder beding voor deze laatste de dienst over te nemen van de niet afgeloste obligaties die met het oog op de financiering van deze vastleggingen uitgegeven werden.

6. Inventaris — Balans — Verdeling — Reserve. (Art. 36 tot 42.)

De beheersverrichtingen van de Maatschappijen voor Stedelijk vervoer zijn opgenomen in een *exploitatie-rekening*, die jaarlijks afgesloten wordt en omvat :

Als ontvangsten : al de exploitatieontvangsten en diverse opbrengsten (publiciteit, verhuring, enz...);

Als uitgaven :

a) De eigenlijke exploitatie- en onderhoudsuitgaven, inbegrepen de eventuele taksen op ontvangsten, en de eventuele verhurlingslasten voor het gebruiken van goederen die eigendom gebleven zijn van de vroegere concessiehouder en die, door hem, tijdelijk ter beschikking van de maatschappij worden gesteld.

b) De dotatie (overeenkomstig de bestekken) aan het vernieuwings- en amortisatiefonds.

c) De verschillende verzekeringslasten : premies en dotaties aan eventuele door de Maatschappij zelf gevestigde verzekeringsfondsen.

d) De rente- en amortisatiedienst van de leningen aangegaan om de nieuwe vastleggingen te kunnen dekken.

e) De nodige annuïteit voor het terugbetalen, tijdens de duur van de Maatschappij, van de aan de privépartner toegekende maatschappelijke aandelen van reeks B en voor het betalen, aan deze laatste, van een interest, belastingen afgetrokken, gelijk aan 4,5 % van hun niet afgeloste nominale waarde.

f) 1 % van de ontvangsten toegekend aan de privé-partner om het hem mogelijk te maken de algemene permanente onkosten te dekken die voortvloeien uit het behoud van zijn gespecialiseerde diensten wier medewerking inzake de exploitatie van openbare vervoerdiensten zo op het technisch, administratief, financieel en juridisch vlak ter beschikking van de Maatschappij wordt gesteld en waarvan de ervaring op stuk van beheer van openbare diensten dient behouden in het belang zelf van het nieuw organisme.

g) het bedrag van de aan de deelhebbende openbare besturen toegekende vergoedingen.

Il va sans dire que dans le cas où les statuts n'auront pas prévu le remboursement des parts sociales du secteur privé sur la durée de la société, l'annuité reprise en e) ne comportera que l'intérêt calculé sur la valeur des parts de série B.

La répartition des bénéfices, la constitution et l'utilisation du « fonds de prévision et d'utilité publique », sont établies aux articles 41 et 42 des statuts.

Le personnel, comme indiqué précédemment, participera au partage des résultats; quant à l'excédent du fonds de prévision et d'utilité publique, il pourra servir, sur décision du Conseil d'Administration, à des fins utiles aux usagers, telles que financement de travaux extraordinaires.

7. Rachat. — Dissolution de la Société. (Art. 43 à 46.)

Sauf pour les sociétés constituées pour une durée limitée venant à expiration avant le 31 décembre 1983, et pour lesquelles le terme de leur existence entraînera de plein droit — à moins de prorogation préalable — le retrait des concessions et autorisations, l'Etat dispose pour les autres Sociétés, et à partir du 31 décembre 1983, du droit de mettre fin à l'ensemble des concessions et autorisations qui leur seront octroyées. S'il fait usage de cette faculté, la Société est dissoute de plein droit et mise en liquidation; l'Etat entrera gratuitement en possession de tous les biens appartenant à la Société à titre « d'immobilisations nouvelles » conformément aux stipulations du chapitre VI des statuts.

Par contre, l'Etat rachètera, à dire d'experts, tous les autres biens appartenant à la Société à la date du rachat, et sera tenu d'en effectuer le paiement avant d'en prendre possession. Cette disposition est, du reste, conforme à l'article 11 de la Constitution.

La liquidation de la Société se fera par répartition de l'actif net, après apurement de toutes dettes, entre tous les associés publics et privés, au prorata des valeurs nominales de leurs parts sociales, amortissements éventuels déduits.

8. Dispositions diverses et transitoires. (Art. 47 à 49.)

Il convient évidemment que les statuts prévoient la reprise du personnel des sociétés ou organismes exploitant actuellement les réseaux, aux conditions de travail et de pensions existantes.

Chaque société sera soumise à la législation sur les commissions paritaires: sa direction et son personnel seront représentés à la Commission paritaire nationale des tramways, trolleybus et autobus urbains et à la Commission paritaire nationale pour employés des tramways, trolleybus et autobus urbains; des organismes paritaires subordonnés existeront à l'échelon de l'entreprise.

La ratification par la province et les communes intéressées, de l'apport effectué en vertu du mandat légal conféré à l'Etat, prendra nécessairement un certain temps, du fait de l'approbation des organes représentatifs de ces pouvoirs. Il a donc paru indispensable d'assurer la gestion des Sociétés dès l'approbation de leurs statuts par arrêté royal: à cette fin, l'arrêté royal d'approbation comportera la nomination du premier conseil d'administration et du premier collège des commissaires.

Het spreekt vanzelf dat ingeval de statuten niet voorzien dat de terugbetaling van de maatschappelijke aandelen van de privé-sector over de duur van de Maatschappij zal geschieden, de sub e) bedoelde annuïteit slechts een interest zal bedragen die berekend is op de waarde van de aandelen van reeks B.

De verdeling van de winst, de oprichting en benutting van het « fonds voor voorziening en openbaar nut », zijn geregeld door de artikelen 41 en 42 van de statuten.

Zoals hiervoren reeds vermeld, komt het personeel in aanmerking bij het verdelen van de winst: het saldo van het fonds voor voorziening en openbaar nut zal worden aangewend, op beslissing van de Raad van Beheer, tot doeleinden die de gebruikers ten goede komen, zoals het financieren van buitengewone werken.

7. Naasting — Ontbinding van de Maatschappij. (Art. 43 tot 46.)

Behoudens voor de maatschappijen opgericht voor een beperkte duur die vóór 31 december 1983 verstrijkt en waarvan de concessies en vergunningen — behalve voorafgaande verlenging — van rechtwege ingetrokken worden op de datum van de verstrijking, beschikt de Staat voor de andere Maatschappijen van 31 december 1983 af over het recht om een einde te stellen aan de gezamenlijke concessies en vergunningen die aan deze maatschappijen toegekend werden. Indien de Staat van deze mogelijkheid gebruik maakt, wordt de Maatschappij van rechtswege ontbonden en in liquidatie gesteld; de Staat krijgt kosteloos al de goederen die als « nieuwe vastleggingen » aan de Maatschappij toebehoren overeenkomstig de voorschriften van Hoofdstuk VI van de Statuten.

Daarentegen zal de Staat op vaststelling van deskundigen al de andere goederen naasten die op die datum aan de Maatschappij toebehoren. Hij is er toe gehouden ze te betalen vóór de inbezitting. Deze voorziening is trouwens in overeenstemming met het bepaalde in artikel 11 van de Grondwet.

De liquidatie van de Maatschappij zal geschieden door het netto-actief na aanzuivering van alle schulden te verdelen onder al de publiek en private deelhebbers naar rato van de nominale waarden van hun maatschappelijke aandelen, min de eventuele aflossingen.

8. Allerhande Bepalingen en Overgangsbepalingen. (Art. 47 tot 49.)

Het past natuurlijk dat de statuten de overneming onder de bestaande arbeids- en pensioensvoorwaarden moeten voorzien van het personeel van de Maatschappijen of organismen die de netten thans exploiteren.

Iedere Maatschappij zal onder de toepassing vallen van de wetgeving op de paritaire commissies: haar directie en haar personeel zullen vertegenwoordigd zijn in het Nationaal Paritair Comité voor Stadstramwegen. — trolleybussen en -autobussen en in het Nationaal Paritair Comité voor bedienden van de Stadstramwegen. — trolleybussen en autobussen; ondergeschikte paritaire organismen zullen op het vlak van de onderneming bestaan.

De bekrachtiging door de betrokken provincie en gemeenten, van de inbreng gedaan op grond van het aan de Staat verleende wettelijk mandaat, zal een zekere tijd vergen terwille van de goedkeuring vanwege de organen die deze besturen vertegenwoordigen. Het is dus noodzakelijk gebleken het beheer van de Maatschappijen te verzekeren zodra haar statuten bij koninklijk besluit goedgekeurd zijn: daartoe zal het koninklijk goedkeuringsbesluit voorzien in de benoeming van de eerste Raad van Beheer en van het eerste college van commissarissen.

L'article 48 des statuts, par dérogation aux articles 11, 12 et 28, règle les modalités de présentation du premier conseil d'administration et du premier collège des commissaires. Pour le conseil d'administration, ces nominations seront effectuées d'initiative par le Ministre des Communications pour les administrateurs représentant les Pouvoirs publics; à la requête des organisations syndicales prévues à l'article 11 pour les représentants du personnel, et à la requête de l'ancien concessionnaire pour les administrateurs chargés de le représenter.

Enfin, l'article 49 organise, pour les réseaux d'Anvers et de Gand, la reprise de la situation active et passive de ces exploitations sur la base des comptes arrêtés par des collèges de quatre membres, dont deux désignés par le Conseil d'Administration des nouvelles Sociétés et deux par les organismes chargés de la gestion provisoire.

Les rapports de ces collèges seront soumis à l'approbation des conseils d'administration des Sociétés, et du Ministre des Communications.

* * *

La section de législation du Conseil d'Etat saisie de l'avant-projet de loi, a donné en sa séance du 14 juin 1960, l'avis qui est reproduit à la suite du présent exposé.

Dans ses remarques préliminaires, le Conseil d'Etat fait observer opportunément que le projet se fonde sur les mêmes principes que ceux qui ont servi de base à la loi du 17 juin 1953, portant organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise, et que l'article 22 du projet a pour objet de modifier sur certains points, la loi précitée.

Là où il est suggéré d'abroger la loi du 17 juin 1953 et de prévoir des dispositions particulières pour le réseau de Bruxelles, le Gouvernement estime cependant qu'il n'y a pas lieu d'entrer dans cette voie, mais bien d'amener la loi du 17 juin 1953 dans celles de ses dispositions dont l'expérience a démontré l'utilité d'y apporter certains aménagements.

Le Conseil d'Etat fait observer que l'article 4 du projet de loi ne fixe aucun délai dans lequel les pouvoirs publics subordonnés devront décider leur participation à l'association.

Le projet donne au Roi le droit de faire l'apport tant au nom de l'Etat qu'au nom des provinces et des communes intéressées; il s'agit là d'un mandat légal, mais accordé sous la condition suspensive de l'accord des provinces et des communes à leur participation. Si cet accord n'était pas donné, le projet de loi prévoit que ces pouvoirs publics se verront attribuer la valeur à dire d'experts, des biens leur revenant.

Cette procédure est entièrement semblable à celle adoptée par la loi du 17 juin 1953, prévoyant la création de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, et n'a soulevé aucune difficulté d'application pratique.

L'article 5 du projet autorise le Roi à créer pour chacune des régions urbaines intéressées, un « comité de contact » chargé de donner avis, à la demande du Ministre ayant les transports dans ses attributions, sur les problèmes de coordination et de rationalisation des services assurés par les sociétés d'économie mixte — d'une part —, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et la Société Nationale des chemins de Fer Vicinaux, d'autre part.

Le Conseil d'Etat fait remarquer, à cet égard, que le Roi ne doit pas être spécialement autorisé par une disposition légale expresse pour créer un tel organisme.

Bij afwijking van artikelen 11, 12 en 28, regelt artikel 48 van de Statuten de modaliteiten van voordracht van de eerste Raad van Beheer en van het eerste college van commissarissen. Wat de Raad van Beheer betreft, zullen deze benoemingen geschieden op voordracht van de Minister van Verkeerswezen voor de beheerders die de Openbare Besturen vertegenwoordigen; op verzoek van de sub artikel 11 voorziene syndicale organisatie voor de vertegenwoordigers van het personeel en op verzoek van de vroegere concessiehouder voor de beheerders die hem vertegenwoordigen.

Tenslotte, regelt artikel 49, voor de netten van Antwerpen en van Gent, de overneming van de actieve en passieve toestand van deze exploitaties op grond van de rekeningen afgesloten door colleges van vier leden onder wie twee aangesteld door de Raad van Beheer van de nieuwe maatschappijen en twee door de organismen belast met het voorlopig beheer.

De verslagen van die colleges worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Raden van Beheer van de Maatschappijen en aan de Minister van Verkeerswezen.

* * *

De afdeling wetgeving van de Raad van State, waaraan het voorontwerp van wet werd voorgelegd heeft, in zitting van 14 juni 1960, haar advies uitgebracht. Dit advies volgt op onderhavige memorie van toelichting.

In zijn voorafgaande opmerkingen wijst de Raad van State er gepast op, dat het ontwerp berust op dezelfde principes als deze die ten grondslag liggen aan de wet van 17 juni 1953, houdende inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie, en dat artikel 22, van het ontwerp ertoe strekt bedoelde wet op bepaalde punten te wijzigen.

Waar gesuggereerd wordt de wet van 17 juni 1953 op te heffen en bijzondere schikkingen te voorzien voor het Brusselse net, is de regering evenwel van oordeel dat hierop niet dient ingegaan, maar dat veeleer de wet van 17 juni 1953 moet geamendeerd in die bepalingen waar, op grond der ervaring, zekere aanpassingen nodig blijken te zijn.

De Raad van State wijst erop dat artikel 4 van het ontwerp generlei termijn bepaalt waarin de ondergeschikte besturen over hun toetreding tot de vereniging moeten beslissen.

Dit ontwerp geeft aan de Koning het recht, zowel namens de Staat als namens de betrokken provincies en gemeenten, de inbreng te verzekeren. Het geldt hier een wettelijk mandaat, doch verleend onder de schorsende voorwaarde, dat de provincies en gemeenten met hun toetreding tot de vereniging instemmen. Mocht die instemming niet betuigd worden, dan bepaalt het wetsontwerp dat die openbare besturen de waarde van de hun toekomstige goederen, naar het zeggen van deskundigen, zullen bekomen.

Deze procedure, juist dezelfde als voorzien bij de wet van 17 juni 1953, tot oprichting van de Maatschappij van het Intercommuniaal Vervoer te Brussel, heeft bij de praktische uitvoering geen enkele moeilijkheid opgeleverd.

Artikel 5 van het ontwerp machtigt de Koning om voor alle betrokken stadsagglomeraties, een « contactcomité » op te richten, dat, op verzoek van de Minister die het vervoer in zijn bevoegdheid heeft, advies zal uitbrengen inzake coördinatie en rationalisatie van de diensten verzekerd door de maatschappijen met gemengde economie — enerzijds — de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en — anderzijds — de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

In dit verband doet de Raad van State opmerken dat, voor het oprichten van een dergelijk organisme, de Koning niet speciaal en bij uitdrukkelijke wetsbepaling dient gemachtigd te zijn.

Cette remarque est incontestablement fondée, mais le Gouvernement tient cependant à marquer dès l'origine sa volonté de voir semblables comités se constituer. Il a d'ailleurs montré, au début de l'Exposé des Motifs, tout l'intérêt qu'il porte à leur création.

Le Conseil d'Etat estime que l'article 13 du projet pourrait être supprimé puisque, d'une part, aucune disposition légale n'est nécessaire pour permettre au Ministre de faire des propositions budgétaires, et que d'autre part, le texte de l'article proposé ne précise pas les conditions dans lesquelles le Ministre peut aviser aux mesures nécessaires pour développer les transports urbains.

Le Gouvernement estime toutefois préférable de maintenir cet article, afin d'habiliter le Ministre, d'une manière non équivoque, à proposer des moyens de financement exceptionnels qui seraient justifiés par d'impérieuses raisons d'intérêt général.

Enfin, le Conseil d'Etat a suggéré certaines améliorations de forme. Le Gouvernement les ayant toutes adoptées, ces modifications n'appellent pas d'autres commentaires.

Le Ministre des Communications,

Deze opmerking is stelling gegrond, maar de Regering, houdt er nochtans aan, van meet af, haar wil te kennen te geven dergelijke comité's op te richten. In de inleiding van de Memorie van Toelichting heeft zij trouwens gewezen op het groot belang dat zij in die oprichting stelt.

De Raad van State is van oordeel dat artikel 13 van het ontwerp zou kunnen wegvallen, vermits enerzijds de Minister generlei toelating nodig heeft om begrotingsvoorstellen te doen, en anderzijds de tekst van het voorgesteld artikel de voorwaarden niet bepaalt die vereist zijn opdat de Minister de nodige maatregelen zou kunnen overwegen ter uitbreiding van het stedelijk vervoer.

De Regering verkiest nochtans dit artikel te behouden ten einde, op ondubbelzinnige wijze, de Minister de bevoegdheid te verlenen uitzonderlijke financieringsmiddelen voor te stellen mochten deze, door dringende redenen van algemeen belang, nodig blijken.

Ten slotte heeft de Raad van State enkele verbeteringen naar de vorm voorgesteld. Daar de Regering ze alle aanvaard heeft, zijn bij deze wijzigingen geen verdere opmerkingen te maken.

De Minister van Verkeerswezen,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

J. VAN HOUTTE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 18 mai 1960, d'une demande d'avis sur un « projet de loi-cadre créant de nouvelles sociétés de transports en commun urbains », a donné le 14 juin 1960 l'avis suivant :

Observation préliminaire.

Selon l'exposé des motifs l'intention du Gouvernement est de soumettre au Parlement un projet de loi-cadre tranchant les seuls problèmes de fond communs aux réseaux des tramways d'Anvers, Gand, Liège, Verviers et Charleroi.

Le projet se fonde sur les mêmes principes que ceux qui sont à la base de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise. L'article 22 du projet a d'ailleurs pour objet de modifier la loi du 17 juin 1953, de sorte que les dispositions nouvelles seront intégrées dans cette loi.

Dès lors, il serait préférable de régler par une loi unique, les problèmes communs à l'ensemble des réseaux urbains du pays, d'abroger la loi du 17 juin 1953 et de prévoir des dispositions particulières pour le réseau de Bruxelles.

Le Conseil d'Etat ne pouvant préjuger l'intention du Gouvernement sur ce point, limitera son examen au projet de loi tel qu'il a été présenté.

Examen de l'avant-projet.

Le projet est intitulé : « Loi-cadre créant de nouvelles sociétés de transports en commun urbains ».

L'expression « loi-cadre » n'a jamais été employée par le législateur belge. Il serait préférable de ne pas utiliser l'expression doctrinale de loi-cadre dans l'intitulé; celui-ci pourrait être rédigé comme suit :

« Projet de loi relative à la création de sociétés de transports intercommunaux urbains. »

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 18^e mei 1960 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een « ontwerp van kaderwet tot oprichting van nieuwe maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer », heeft de 14^e juni 1960 het volgende advies gegeven :

Voorafgaande opmerking.

Volgens de memorie van toelichting is de Regering voornemens aan het Parlement een ontwerp van kaderwet voor te leggen, waarin alleen de fundamentele problemen welke de tramwegennetten van Antwerpen, Gent, Luik, Verviers en Charleroi gemeen hebben, worden geregeld.

Het ontwerp gaat uit van dezelfde beginselen als de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel. Artikel 22 van het ontwerp strekt overigens tot wijziging van de wet van 17 juni 1953, waarvan de nieuwe bepalingen dus deel zullen uitmaken.

Het zou de voorkeur verdienen, de gemeenschappelijke problemen voor alle stadnetten van het land door een enkele wet te regelen, de wet van 17 juni 1953 op te heffen en bijzondere bepalingen vast te stellen voor het net Brussel.

De Raad van State kan echter niet vooruitlopen op de bedoeling van de Regering ter zake, en beperkt daarom zijn onderzoek tot het wetsontwerp zoals het hem is voorgelegd.

Onderzoek van het voorontwerp.

Het opschrift van het ontwerp luidt : « Kaderwet tot oprichting van nieuwe maatschappijen voor het gemeenschappelijk stedelijk vervoer. »

« Kaderwet » is een doctrineterm, die door de Belgische wetgever nooit is gebruikt, en ook hier beter wordt vermeden. Men leze het opschrift als volgt :

« Ontwerp van wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk intercommunaal vervoer. »

Il n'est pas d'usage de mentionner, dans le préambule de l'arrêté royal de présentation d'un projet de loi, l'avis du Conseil d'Etat, ni l'avis des Ministres qui en ont délibéré en conseil.

Article 4.

Le premier alinéa de l'article devrait être rédigé comme suit :

« Le Roi est autorisé à effectuer à chacune des sociétés de transports intercommunaux les apports définis à l'article 3, alinéa 1^{er}, 1^o. »

Cet article autorise le Roi à faire, aux associations, certains apports « au nom de l'Etat, d'une part, et au nom des provinces et communes intéressées, d'autre part, sous la condition suspensive, en ce qui concerne les provinces et les communes, de l'accord qu'elles auront à donner à leur participation dans l'association ».

Il y a lieu d'observer que cette disposition ne fixe aucun délai dans lequel les pouvoirs subordonnés devront décider de leur participation à l'association, et qu'elle ne détermine pas la manière dont les experts chargés d'établir la valeur des biens revenant aux pouvoirs subordonnés, seront désignés, ni la manière dont ils devront accomplir leur mission.

Article 5.

Le comité de contact dont cet article prévoit la création éventuelle, est un organisme purement consultatif, dont la consultation n'est pas obligatoire.

Le Roi ne doit pas être spécialement autorisé, par une disposition légale expresse, à créer un tel organisme.

L'article 5 pourrait donc être omis.

S'il était maintenu, il y aurait lieu, par souci de concordance, de supprimer le deuxième alinéa et de prévoir, à l'article 22, une disposition particulière pour la région bruxelloise.

Article 6.

En prévoyant que les concessions et autorisations seront accordées par le Roi, directement et sans adjudication, les trois premiers alinéas de cet article dérogent aux articles 1^{er} et 3 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, qui déterminent les autorités compétentes pour accorder les concessions de tramways et imposent le procédé de l'adjudication publique.

Le quatrième alinéa serait mieux rédigé comme suit :

« Le Roi peut modifier le périmètre de la région pour laquelle les concessions et autorisations ont été accordées, chaque fois qu'une extension de cette région sera nécessaire... (comme au projet). »

Article 7.

Cet article pourrait être rédigé ainsi :

« Aucune concession ou autorisation nouvelle ne sera accordée par application de l'article 6, alinéa 2, sans que les conseils communaux et la députation permanente intéressés aient été entendus. »

Article 8.

La dernière phrase du premier alinéa ne fait que rappeler une disposition prévue par l'article 3, dernier alinéa. Elle est, au surplus, de nature à jeter une certaine confusion dans l'interprétation de cet alinéa. Celui-ci devrait être rédigé comme suit :

« Les concessions et autorisations seront accordées pour une durée indéterminée s'étendant jusqu'au 31 décembre 1983 au moins.

Toutefois, s'il s'agit de sociétés dont la durée expire avant cette date, les concessions et autorisations seront accordées pour la durée des sociétés elles-mêmes. »

Article 9.

Aux termes de l'article 9, les sociétés de transports intercommunaux ne pourront céder, sous quelque forme que ce soit, ou affermer, l'exploitation de leurs concessions et les autorisations couvrant leurs services publics d'autobus.

L'exposé des motifs précise que cette interdiction ne s'applique pas « aux services spéciaux d'autobus » qui doivent parfois être organisés notamment pour le transport d'écoliers et d'ouvriers. Cette précision devrait figurer dans le texte. La rédaction suivante est proposée :

« Les sociétés de transports intercommunaux ne pourront, sous quelque forme, céder ou affermer l'exploitation de leurs concessions et autorisations, sauf les autorisations relatives à leurs services spéciaux d'autobus. »

Het is niet gebruikelijk in de aanhef van een koninklijk besluit tot indiening van een ontwerp van wet de adviezen van de Raad van State en van de in Raad vergaderde Ministers te vermelden.

Artikel 4.

Het eerste lid van dit artikel leze men als volgt :

« De Koning kan in elke maatschappij voor intercommunaal vervoer de in artikel 3, eerste lid, 1^o, bepaalde goederen inbrengen. »

Krachtens dit artikel kan de Koning in de verenigingen bepaalde goederen inbrengen « in naam van de Staat, eensdeels, en in naam van de betrokken provincies en gemeenten, anderdeels, onder voorwaarde van opschorting, voor de provincies en gemeenten, van de door die openbare besturen te geven instemming met hun deelneming in de vereniging ».

Op te merken valt, dat niet wordt bepaald binnen welke termijn de ondergeschikte overheden een beslissing moeten nemen ter zake van hun deelgenootschap en hoe de deskundigen, die de waarde van de aan de ondergeschikte besturen toekomende goederen moeten bepalen, zullen worden aangewezen, noch hoe zij hun taak zullen vervullen.

Artikel 5.

Het contactcomité dat krachtens dit artikel kan worden opgericht, is een zuiver adviserend lichaam, dat niet verplicht moet worden geraadpleegd.

De Koning moet niet speciaal door een uitdrukkelijke wetsbepaling tot het instellen van zulk een lichaam worden gemachtigd.

Artikel 5 kan dus vervallen.

Blijft het behouden, dan ware het tweede lid ter wille van de overeenstemming te schrappen en in artikel 22 een bijzondere bepaling voor de streek van Brussel in te voegen.

Artikel 6.

Met de bepaling, dat de concessies en vergunningen rechtstreeks en zonder aanbesteding door de Koning worden toegestaan, wijken de eerste drie alinéa's van dit artikel af van de artikelen 1 en 3 van de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen, die bepalen welke overheden bevoegd zijn om tramconcessies te verlenen en die toepassing van de openbare aanbesteding voorschrijven.

Het vierde lid kan beter als volgt worden gelezen :

« De Koning kan de omtrek van het gebied waarvoor de concessies en vergunningen verleend zijn, wijzigen telkens als uitbreiding van dit gebied noodzakelijk is... (zoals in het ontwerp). »

Artikel 7.

Dit artikel kan worden gelezen als volgt :

« Geen nieuwe concessie of vergunning zal bij toepassing van artikel 6, tweede lid, worden verleend zonder dat de betrokken gemeenteraden en de bestendige deputatie zijn gehoord. »

Artikel 8.

De laatste volzin van het eerste lid is alleen een herhaling van een bepaling van artikel 3, laatste lid, bij de interpretatie waarvan het bovendien enige verwarring kan stichten. Men leze de tekst als volgt :

« De concessies en vergunningen worden verleend voor een onbepaalde duur, die ten minste tot 31 december 1983 gaat.

Betreft het echter maatschappijen waarvan de duur vóór die datum verstrijkt, dan worden de concessies en vergunningen verleend voor de duur van de maatschappijen zelf. »

Artikel 9.

Luidens artikel 9 mogen de maatschappijen voor intercommunaal vervoer de exploitatie van hun concessies en de vergunningen welke hun openbare autobusdiensten dekken, onder generlei vorm overdragen noch verpachten.

De memorie van toelichting verklaart, dat dit verbod niet geldt voor « de speciale autobusdiensten » die soms, met name voor het vervoer van scholieren en werklieden, moeten worden ingericht. Deze verduidelijking behoort in de tekst zelf te staan, als volgt :

« De maatschappijen voor intercommunaal vervoer mogen onder generlei vorm de exploitatie van hun concessies en vergunningen overdragen of verpachten, behalve de vergunningen betreffende hun speciale autobusdiensten. »

Article 10.

Cet article charge le Roi d'arrêter le cahier des charges de chaque association. Le Roi devra déterminer la formule qui permettra de fixer les prix de transport. L'alinéa 2, toutefois, accorde au Ministre le pouvoir de déroger aux tarifs établis par application de la formule arrêtée par le Roi, pour des raisons d'intérêt général. Le Ministre trouve donc, dans cette disposition, le pouvoir de fixer, lui-même, les prix de transport.

L'intention du Gouvernement serait plus exactement traduite par le texte suivant :

« Le Roi arrêtera, pour chacune des sociétés de transports intercommunaux, le cahier des charges auquel elle sera soumise.

Le cahier des charges déterminera, notamment, les obligations de la société envers les pouvoirs publics ainsi que la formule suivant laquelle les prix de transport seront établis. Ces derniers constitueront pour la société les tarifs qu'elle sera admise à percevoir au regard de la législation en matière de prix.

Toutefois, le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions pourra y déroger pour des raisons d'intérêt général. Dans ce cas, il devra se concerter... (comme au projet)...

Article 11.

L'alinéa 2 serait mieux rédigé comme suit :

« Le Ministre peut, suivant les mêmes modalités, mais dans le respect des statuts et des cahiers des charges et sous réserve des dispositions prévues à l'article 10, alinéa 3, s'opposer à l'exécution de décisions qui seraient contraires à l'intérêt général. »

Article 13.

La première phrase de cet article n'apporte aucune explication sur les conditions dans lesquelles le Ministre peut « aviser aux mesures nécessaires » pour développer les transports urbains. Si elle a pour objet d'indiquer la politique du Gouvernement en matière de transports en commun urbains, elle ne trouve pas sa place dans un texte de loi.

D'autre part, aucune disposition légale n'est nécessaire pour permettre à un Ministre de faire des propositions budgétaires.

L'article 13 est donc superflu et peut être supprimé. Si le Gouvernement désirait le maintenir, il conviendrait de le rédiger ainsi :

« Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions avisera aux mesures nécessaires pour développer les transports urbains. A cet effet, il pourra, en cas de nécessité, et pour permettre des investissements requis par des raisons d'intérêt général, proposer, à charge du budget de son département, soit des crédits spéciaux, soit des participations dans les charges d'intérêts d'emprunts ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes. »

Article 18.

Le procédé utilisé pour identifier les sociétés de transports intercommunaux qui bénéficieront des exonérations fiscales que l'article prévoit, est inadéquat. Il est, en effet, impossible pour le législateur d'indiquer, lui-même, la date de la promulgation de la loi qui est soumise à sa délibération.

Le Conseil d'Etat propose de remplacer, dans chaque paragraphe, les mots « la loi-cadre du... » par l'intitulé complet de la loi.

Les §§ 1^{er}, 2 et 3 doivent être complétées comme suit :

« § 1^{er}. — L'article 161, 3^e, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, modifié par l'article 14, § 1^{er}, de la loi du 17 juin 1953... (comme au projet) »

§ 2. — L'article 59^{er}, 42^e, du Code des droits de timbre, modifié par l'article 6 de l'arrêté royal du 12 septembre 1957... (comme au projet) »

« § 3. — L'article 208 du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par l'article 14, § 3, de la loi du 17 juin 1953... (comme au projet) »

Article 19.

A l'alinéa 1^{er}, cinquième ligne, le pronom « lui » doit s'écrire avec majuscule.

A la dernière ligne, il y a lieu de remplacer le pronom « il » par « celui-ci ».

Article 20.

Dans la dernière phrase du premier alinéa, le mot « valablement » est superflu; il serait préférable de l'omettre.

Artikel 10.

Dit artikel gelast de Koning het bestek van iedere vereniging vast te stellen. Hij zal de formule moeten bepalen, aan de hand waarvan de vervoerprijzen kunnen worden vastgesteld. Krachtens het tweede lid echter kan de Minister « in het algemeen belang » afwijken van de tarieven die op grond van de door de Koning bepaalde formule zijn vastgesteld. Hier vindt de Minister dus de bevoegdheid om zelf de vervoerprijzen vast te stellen.

De bedoeling van de Regering zou juist worden weergegeven in de volgende tekst :

« De Koning stelt voor elke maatschappij voor intercommunaal vervoer het bestek vast waaraan zij onderworpen is.

Het bestek bepaalt inzonderheid de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen en de formule volgens welke de vervoerprijzen berekend worden. Deze prijzen zullen voor de maatschappij de tarieven zijn, welke zij volgens de prijzenwetgeving zal mogen heffen.

De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, kan er echter in het algemeen belang van afwijken. In dat geval moet hij met... (zoals in het ontwerp) »

Artikel 11.

Het tweede lid kan beter als volgt worden gelezen :

« De Minister kan volgens dezelfde regelen, maar met inachtneming van de statuten en bestekken en onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 10, derde lid, zich verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die met het algemeen belang mochten strijden. »

Artikel 13.

De eerste volzin van dit artikel legt niet uit, onder welke omstandigheden de Minister « de nodige maatregelen » kan treffen om het stedelijk vervoer te bevorderen. Wordt ermede bedoeld, het Regeringsbeleid inzake gemeenschappelijk stedelijk vervoer aan te geven, dan is de plaats van die volzin niet in een wettekst.

Anderzijds, heeft een Minister geen wetsbepaling nodig om begrotingsvoorstellen te kunnen doen.

Artikel 13 is dus overbodig en kan vervallen. Mocht de Regering het willen behouden, dan behoort het te worden gelezen als volgt :

« De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, neemt de nodige maatregelen om het stedelijk vervoer te bevorderen. Daartoe kan hij, in geval van noodzaak, en om investeringen in het algemeen belang mogelijk te maken, ofwel speciale kredieten ofwel aandelen in de rentelasten van leningen voor de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties, ten bezware van de begroting van zijn departement voorstellen. »

Artikel 18.

De wijze waarop dit artikel de maatschappijen voor intercommunaal vervoer aanwijst die de belastingvrijstelling volgens dat artikel zullen genieten, is ondienstig. De wetgever kan immers onmogelijk zelf de datum opgeven waarop de door hem behandelde wet zal worden afgekondigd.

Voorgesteld wordt, in alle paragrafen de woorden « de kaderwet van... » te vervangen door het volledig opschrift van de wet.

De §§ 1, 2 en 3 moeten worden aangevuld als volgt :

« § 1. — Artikel 161, 3^e, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, gewijzigd bij artikel 14, § 1, van de wet van 17 juni 1953... (zoals in het ontwerp) »

« § 2. — Artikel 59^{er}, 42^e, van het Wetboek der zegelrechten, gewijzigd bij artikel 6 van het koninklijk besluit van 12 september 1957... (zoals in het ontwerp) »

« § 3. — Artikel 208 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes, gewijzigd bij artikel 14, § 3, van de wet van 17 juni 1953... (zoals in het ontwerp) »

Artikel 19.

In het eerste lid, vijfde regel, schrijve men het voornaamwoord « hem » met hoofdletter.

Op de voorlaatste regel vervange men het bezittelijk voornaamwoord « zijn » door « diens ».

Artikel 20.

In de laatste volzin van het eerste lid kan het woord « geldig » als overbodig wegvallen.

Article 22.

Si l'article 5 du projet de loi était maintenu, il y aurait lieu, suivant l'observation faite à propos de cet article, d'insérer dans la loi du 17 juin 1953 une disposition analogue à l'article 5.

Comme il a été dit à propos de l'article 13 du projet, le § 4 pourrait être supprimé.

Le texte suivant tient compte des modifications apportées aux articles du projet qui correspondent aux dispositions à insérer dans la loi du 17 juin 1953 :

« Les modifications suivantes sont apportées à la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise :

§ 1^{er}. — L'article 6 est remplacé par la disposition suivante :

« La société des transports intercommunaux de Bruxelles ne pourra, sous quelque forme, céder ou affermer, l'exploitation de ses concessions et autorisations, sauf les autorisations relatives à ses services spéciaux d'autobus. »

§ 2. — L'article 7, alinéa 2, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le cahier des charges déterminera, notamment, les obligations de la société envers les pouvoirs publics ainsi que la formule suivant laquelle les prix de transport seront établis. Ces derniers constitueront pour la société des transports intercommunaux de Bruxelles les tarifs qu'elle sera admise à percevoir au regard de la législation en matière de prix.

Toutefois, le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions pourra y déroger pour des raisons d'intérêt général. Dans ce cas, il devra se concerter avec la société aux fins de prendre les mesures que requiert la sauvegarde de l'équilibre budgétaire de l'entreprise. »

§ 3. — L'article 8 est remplacé par la disposition suivante :

« Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions peut s'opposer, par arrêté motivé, à l'exécution de décisions qui seraient contraires soit à la loi, soit aux statuts ou aux cahiers des charges.

Le Ministre peut, suivant les mêmes modalités, mais dans le respect des statuts et des cahiers des charges et sous réserve des dispositions prévues à l'article 7, alinéa 3, s'opposer à l'exécution de décisions qui seraient contraires à l'intérêt général. »

§ 4. — Il est inséré un article 9bis, libellé comme suit :

« Article 9bis. — Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions avisera aux mesures nécessaires pour développer les transports urbains. A cet effet, il pourra, en cas de nécessité, et pour permettre des investissements... (comme au projet)... »

§ 5. — L'article 15 est remplacé par la disposition suivante :

« En cas d'insuffisance... (comme au projet)... »

§ 6. — Il est ajouté un article 17 libellé comme suit :

« Article 17. — Le Roi est autorisé à créer, pour la région bruxelloise telle qu'elle est définie à l'article 3, un « comité de contact » chargé de donner avis, à la demande du Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions, sur les problèmes de coordination et de rationalisation des services assurés par la société des transports intercommunaux de Bruxelles, d'une part, la société nationale des chemins de fer belges et la société nationale des chemins de fer vicinaux, d'autre part. »

Le projet appelle en outre les modifications de forme suivantes :

Dans les articles 1^{er}, 2 et 3, les lettres *a* et *b* doivent être remplacées par les chiffres 1^o et 2^o.

Ces corrections impliquent des modifications dans les articles qui se réfèrent aux articles 1^{er}, 2 et 3 : à l'article 2, il y a lieu d'écrire « alinéa 2, 1^o et 2^o » à la place de « lettres *a* et *b* » ; à l'article 3, alinéa 2, il conviendrait de remplacer « litt. *b* ci-dessus » par « 2^o » ; à l'article 21, il faudra citer « l'article 3, alinéa 1^{er}, 1^o » au lieu de « litt. *a* de l'article 3 de la présente loi ».

Artikel 22.

Wordt artikel 5 van het ontwerp van wet gehandhaafd, dan behoort, volgens de bij dit artikel gemaakte opmerking, in de wet van 17 juni 1953 een bepaling als die van artikel 5 te worden opgenomen.

Zoals in verband met artikel 13 van het ontwerp is gezegd, kan § 4 worden geschrapt.

In de volgende tekst is rekening gehouden met de in de artikelen van het ontwerp aangebrachte wijzigingen die overeenkomen met de in de wet van 17 juni 1953 in te voegen bepalingen :

« In de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel worden de volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. — Artikel 6 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel mag onder allerlei vorm de exploitatie van haar concessies en vergunningen overdragen of verpachten, behalve de vergunningen betreffende haar speciale autobusdiensten. »

§ 2. — Artikel 7, tweede lid, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Het bestek bepaalt inzonderheid de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen en de formule volgens welke de vervoerprijzen worden berekend. Deze prijzen zullen voor de maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel de tarieven zijn welke zij volgens de prijzenwetgeving zal mogen heffen.

De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort kan er echter in het algemeen belang van afwijken. In dat geval moet hij met de maatschappij overleg plegen over de te nemen maatregelen ter vrijwaring van het begrotingsevenwicht van de onderneming. »

§ 3. — Artikel 8 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, kan zich, bij gemotiveerd besluit, verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die hetzij met de wet, hetzij met de statuten of de bestekken mochten strijden.

De Minister kan volgens dezelfde regelen, maar met inachtneming van de statuten en bestekken en onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 7, derde lid, zich verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die met het algemeen belang mochten strijden. »

§ 4. — Een artikel 9bis wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 9bis. — De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, neemt de nodige maatregelen om het stedelijk vervoer te bevorderen. Daartoe kan hij, in geval van noodzaak en om investeringen in het algemeen belang mogelijk te maken... (zoals in het ontwerp)... »

§ 5. — Artikel 15 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« In geval van ontoereikendheid... (zoals in het ontwerp)... »

§ 6. — Er wordt een artikel 17 ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 17. — De Koning kan voor de streek van Brussel, zoals deze is omschreven in artikel 3, een « contactcomité » oprichten, met als taak, op verzoek van de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, van advies te dienen over de vraagstukken in verband met de coördinatie en rationalisatie van de diensten verzekerd door de maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel, eensdeels, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, anderdeels. »

Over de vorm van het ontwerp zijn nog de volgende opmerkingen te maken :

In de artikelen 1, 2 en 3 dienen de letters *a* en *b* te worden vervangen door 1^o en 2^o.

Overeenkomstige verbeteringen in de verwijzingen naar die artikelen zijn dus nodig. In artikel 2 leze men : « tweede lid, 1^o, en 2^o » in plaats van « *a* » en « *b* » ; in artikel 3, tweede lid, vervange men « lid *b* » door « 2^o » ; in artikel 21 vermeldde men artikel 3, eerste lid, 1^o in plaats van artikel 3, litt. *a* van deze wet ».

L'intitulé de l'annexe devrait être rédigé comme suit :

« Statuts-types annexés à la loi... (suit l'intitulé). »

Le dernier alinéa de l'article 1^{er} des statuts-types contient des inexactitudes. En effet, la situation juridique des nouvelles associations est aussi régie par d'autres textes légaux, notamment par le Code de commerce, tandis que le projet de loi a plus précisément pour objet de régler le fonctionnement des associations. D'autre part, l'arrêté royal qui doit intervenir en vertu de l'article 1^{er} du projet de loi, n'est pas un arrêté royal de constitution, mais un arrêté royal d'approbation.

Cet alinéa serait, dès lors, mieux rédigé ainsi :

« Son fonctionnement est régi par la loi... (suit l'intitulé), les présents statuts et l'arrêté royal du... qui les approuve. »

A l'article 8, la première phrase ne peut être que le résultat d'une erreur. En effet, les articles 7 et 8 de la loi du 16 décembre 1851 sur les privilèges et hypothèques disposent : « Quiconque est obligé personnellement, est tenu de remplir ses engagements sur tous ses biens mobiliers ou immobiliers, présents et à venir » et « Les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers... » Cette phrase doit donc être supprimée.

Les amendements apportés au projet de statuts-types annexé au projet de loi, impliquent la révision du numérotage des articles et des références aux articles faites dans les statuts.

Chaque fois que les statuts-types se réfèrent à la loi-cadre, il y aurait lieu, pour le motif indiqué dans l'observation faite à propos de l'article 18 du projet de loi, de remplacer cette référence par l'intitulé complet de la loi.

A la fin de l'annexe, doivent figurer la mention : « Vu pour être annexé à la loi du... », la signature du Roi et le contreseing du Ministre des Communications et du Ministre des Finances.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président,

L. Moureau et G. Holoye, conseillers d'Etat,

P. Anciaux et Ch. Van Reepinghen, assesseurs de la section de législation,

C. Rousseaux, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. Suetens.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, substitut.

Le Greffier,

(s.) C. ROUSSEAU.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

Het opschrift van de bijlage behoort te worden gelezen als volgt :

« Modelstatuten gevoegd bij de wet ... (volgt het opschrift van de wet). »

Het laatste lid van artikel 1 der modelstatuten bevat onjuistheden. De rechtstoestand van de nieuwe verenigingen wordt ook door andere wetteksten geregeld, met name door het Wetboek van koophandel, terwijl het ontwerp van wet meer bepaald tot doel heeft hun werkwijze te regelen. Anderzijds, is het krachtens artikel 1 van het ontwerp van wet vast te stellen koninklijk besluit geen oprichtings-, maar een goedkeuringsbesluit.

Artikel 1, laatste lid, kan dus beter worden gelezen als volgt :

« Haar werkwijze wordt geregeld door de wet ... (opschrift) de onderhavige statuten en het koninklijk besluit van ... tot goedkeuring ».

De eerste volzin van artikel 8 berust klaarblijkelijk op een vergissing. De artikelen 7 en 8 van de wet van 16 december 1851 op de voorrechten en hypotheeken bepalen immers : « Wie persoonlijk verbonden is, staat in met al zijn roerende of onroerende goederen, zo tegenwoordige als toekomstige, voor het nakomen van zijn verbintenissen » en « De goederen van de schuldenaar zijn het gemeenschappelijk pand van zijn schuldeisers... ». De volzin moet dus vervallen.

De wijzigingen in het bij het ontwerp van wet gevoegde ontwerp van modelstatuten maken een vernummering van de artikelen en van de verwijzingen naar de artikelen in de statuten noodzakelijk.

Telkens als de modelstatuten naar de kaderwet verwijzen, dient, overeenkomstig de opmerking bij artikel 18 van het ontwerp van wet, volledig opschrift van de wet te worden aangehaald.

Aan het slot van de bijlage moeten worden vermeld : de formule « Ons bekend om te worden gevoegd bij de wet van ... », de handtekening van de Koning en de medeondertekening door de Minister van Verkeerswezen en de Minister van Financiën.

De kamer was samengesteld uit :

de Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter,

L. Moureau en G. Holoye, raadsheren van State,

P. Ansiaux en Ch. Van Reepinghen, bijzitters van de afdeling wetgeving,

C. Rousseaux, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer J. Suetens.

Het verslag werd uitgebracht door de Heer J. Coolen, substituu.

De Griffier,

(get.) C. ROUSSEAU.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Finances sont chargés de présenter en Notre Nom aux Chambres Législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Le Roi est autorisé à approuver la création d'associations, de droit public, dotées de la personnalité juridique et constituées conformément aux statuts-types annexés à la présente loi.

Ces associations assumeront à partir de la date à laquelle leur seront accordées les concessions et autorisations visées à l'article 6 de la présente loi, les activités de transports en commun exercées jusqu'à la dite date par :

1° — le Comité provisoire de Gestion des « Tramwega van Antwerpen en Omgeving » institué à l'expiration des concessions octroyées à la société anonyme « Tramways d'Anvers » (Tramwega van Antwerpen).

— la société anonyme « Tramways Electriques de Gand » (Electrische Tramwega van Gent) assumant, provisoirement, la gestion de ce réseau;

2° — la « Société Anonyme des Tramways Unifiés de Liège et Extensions »;

— la société anonyme « Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions »;

— la « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions »;

— la « Société Anonyme des Tramways Verviétois ».

Les statuts de chacune de ces associations pourront être modifiés par l'assemblée générale de ses actionnaires en conformité avec les dispositions de la présente loi. Les modifications devront être approuvées par le Roi.

Art. 2.

Les dispositions de la présente loi étant applicables à toutes les associations créées en exécution de l'article 1^{er}, celles-ci sont dénommées dans les articles ci-après « Sociétés de Transports Intercommunaux », les sociétés citées à l'alinéa 2, 1^{er} et 2^o de l'article 1^{er} étant dénommées « anciens concessionnaires » et les concessions qui leur ont été octroyées : « anciennes concessions ».

Art. 3.

Le capital des Sociétés de Transports Intercommunaux est constitué par l'apport :

1° par les pouvoirs publics, d'immobilisations qui deviennent leur propriété à l'expiration des anciennes concessions,

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Financiën worden ermee belast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het Wetsontwerp in te dienen waarvan de inhoud volgt :

Eerste artikel.

De Koning wordt ertoe gemachtigd zijn goedkeuring te hechten aan de oprichting van publiekrechtelijke verenigingen met rechtspersoonlijkheid en gesticht overeenkomstig de aan deze wet toegevoegde type-statuten.

Op de dag waarop de concessies en vergunningen bedoeld bij artikel 6 van deze wet toegekend worden, zullen deze verenigingen de activiteiten van gemeenschappelijk vervoer overnemen welke tot op die datum uitgeoefend werden door :

1° — het voorlopig Comité van beheer van de « Tramwega van Antwerpen en Omgeving » opgericht bij het verstrijken van de aan de naamloze vennootschap « Tramwega van Antwerpen » toegekende concessies.

— de naamloze vennootschap « Electrische Tramwega van Gent » die voorlopig het beheer van dit net waarneemt;

2° — de « Société Anonyme des Tramways Unifiés de Liège et Extensions »;

— de naamloze vennootschap « Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions »;

— de « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions »;

— de « Société Anonyme des Tramways Verviétois ».

De statuten van elk van deze verenigingen kunnen door de algemene vergadering van haar aandeelhouders gewijzigd worden overeenkomstig de bepalingen van deze wet. Deze wijzigingen moeten door de Koning goedgekeurd worden.

Art. 2.

Daar de bepalingen van deze wet toepasselijk zijn op alle verenigingen opgericht in uitvoering van artikel 1, zullen zij in de volgende artikelen « Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer », genoemd worden, met dien verstande dat de maatschappijen vermeld in het tweede lid, 1^o en 2^o van artikel 1 « vroegere concessiehouders » en de hun toegekende concessies « vroegere concessies » genoemd worden.

Art. 3.

Het kapitaal van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer wordt samengesteld uit de inbrengen :

1^o door de openbare besturen, van vastleggingen die hun eigendom worden bij het verstrijken van de vroegere con-

ainsi que des biens acquis au moyen d'avances de trésorerie octroyées par l'Etat au Comité provisoire de Gestion des « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving ».

2^e par les anciens concessionnaires, d'immobilisations dont ils conservent la propriété à l'expiration des concessions et qui restent nécessaires à l'exploitation du réseau, ainsi que des créances nées de l'application des conventions et anciens cahiers des charges.

Il est loisible de stipuler dans les statuts propres à chaque société, que les parts sociales attribuées à l'ancien concessionnaire en rémunération des apports visés au 2^e ci-dessus :

— ou bien, seront remboursées progressivement, de telle sorte qu'à l'expiration de la durée de la Société son actif revienne intégralement aux pouvoirs publics associés.

— ou bien, conserveront leur valeur nominale et participeront, lors de la dissolution de la société, au partage de l'avoir social au même titre que les parts détenues par les pouvoirs publics associés.

La durée des Sociétés de Transports Intercommunaux sera de 20 ans au moins à partir de la date de leur constitution.

Art. 4.

Le Roi est autorisé à effectuer à chacune des sociétés de transports intercommunaux les apports définis à l'article 3, alinéa 1^{er}, 1^o.

En cette matière le Roi agit au nom de l'Etat d'une part et au nom des provinces et communes intéressés d'autre part, sous la condition suspensive, en ce qui concerne les provinces et communes, de l'accord qu'elles auront à donner à leur participation dans l'association.

Les pouvoirs publics qui n'accepteraient pas de devenir associés se verront attribuer, par l'Etat, la valeur fixée à dire d'experts, des biens leur revenant, ceux-ci étant, dans ce cas, apportés par l'Etat en son propre nom.

L'attribution des parts sociales des Sociétés de Transports Intercommunaux aux associés vaudra, pour ces derniers, renonciation à tous les droits qu'ils pourraient invoquer du chef des conventions conclues entre l'Etat, ou les autres pouvoirs publics, et les anciens concessionnaires.

Art. 5.

Le Roi est autorisé à créer, pour chacune des régions urbaines intéressées, un « Comité de Contact » chargé de donner avis, à la demande du Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions, sur les problèmes de coordination et de rationalisation des services assurés par les Sociétés de transports Intercommunaux, d'une part, la Société Nationale des Chemins de fer Belge et la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux d'autre part.

Art. 6.

Le Roi accordera directement et sans adjudication publique, à chacune des Sociétés de Transports Intercommunaux, les concessions des lignes de tramways et de trolleybus ainsi que les autorisations des lignes d'autobus dont était titulaire la société, ou l'organisme, dont elle reprend l'activité en vertu de la présente loi.

cessies alsmede van de goederen verworven door middel van thesaurie-voorschotten door de Staat aan het voorlopig Comité van beheer van de « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving ».

2^e door de vroegere concessiehouders, van vastleggingen waarvan zij eigenaar blijven bij het verstrijken van de concessies en die onontbeerlijk blijven voor de exploitatie van het net alsmede uit schuldvorderingen ontstaan uit de toepassing van de overeenkomsten en vroegere bestekken.

Elke maatschappij kan in haar statuten bepalen dat de maatschappelijke aandelen aan de vroegere concessiehouders toegekend als tegenwaarde van de inbrengen hierboven sub 2^e vermeld :

— ofwel geleidelijk zullen terugbetaald worden, zodat bij het verstrijken van de duur van de maatschappij het actief integraal aan de deelhebbende openbare besturen vervalt,

— ofwel dat zij hun nominale waarde zullen behouden en bij de ontbinding van de maatschappij zullen in aanmerking komen voor verdeling van het maatschappelijk vermogen evengood als de aandelen van de deelhebbende openbare besturen.

De Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer worden opgericht voor een duur van ten minste twintig jaar ingaande op de dag van de oprichting.

Art. 4.

De Koning kan in elke maatschappij voor intercommunaal vervoer de in artikel 3, eerste lid, 1^o, bepaalde goederen inbrengen.

Terzake handelt de Koning in naam van de Staat eensdeels, en in naam van de betrokken provincies en Gemeenten anderdeels, onder voorwaarde van opschorting, voor de provincies en Gemeenten, van de door die openbare besturen te geven instemming met hun deelneming in de vereniging.

De openbare besturen die niet mochten aanvaarden deelgenoot te worden, zullen van de Staat de door deskundigen vastgestelde waarde verkrijgen van de goederen die hun ten goede komen, goederen die alsdan door de Staat in eigen naam ingebracht worden.

De toekenning van de aandelen van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer aan de deelgenoten, geldt voor laatstbedoelden als verzekering van alle rechten die zij mochten aanvoeren op grond van de overeenkomsten tot stand gekomen tussen de Staat of de andere openbare besturen en de vroegere concessiehouders.

Art. 5.

De Koning wordt er toe gemachtigd voor elk van de betrokken stadsgebieden een « contactcomité » op te richten, gelast om op verzoek van de Minister, onder wie het gemeenschappelijk vervoer ressorteert, van advies te dienen over de vraagstukken van coordinatie en rationalisatie van de diensten verzekerd door de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer eensdeels en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen anderdeels.

Art. 6.

De Koning verleent rechtstreeks en zonder openbare aanbesteding aan elk van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer de concessies van de tram- en trolleybuslijnen alsmede de vergunningen van de autobuslijnen waarvan de maatschappij of het organisme waarvan zij krachtens deze wet de activiteit overneemt, houder was.

Le Roi peut également accorder aux Sociétés de Transports Intercommunaux, directement et sans adjudication, la concession ou l'autorisation de tous nouveaux services publics de transports en commun urbains dans la région dont le périmètre sera défini par l'Arrêté Royal approuvant la création de ces sociétés, ainsi que toutes extensions aux lignes existantes, quel que soit le mode de traction employé et quelle que soit la nature de la voirie sur ou sous laquelle ces nouveaux services seront établis.

Toutefois, les concessions et autorisations dont l'utilité sera dûment établie, peuvent être accordées à d'autres organismes d'intérêt public si, dans le délai d'une année de leur demande d'octroi de concession ou d'autorisation, la société des transports intercommunaux n'a pas fait semblable demande pour elle-même ou si elle n'a pas mis en exploitation la ligne concédée dans le délai qui aura été fixé.

Le Roi peut modifier le périmètre de la région pour laquelle les concessions et autorisations ont été accordées, chaque fois qu'une extension de cette région sera nécessaire, soit en raison de l'expansion de l'agglomération urbaine, soit pour assurer une meilleure coordination des transports en commun.

Art. 7.

Aucune concession ou autorisation nouvelle ne sera accordée, par application de l'article 6, alinéa 2, sans que les conseils communaux et députation permanente intéressés aient été entendus.

Art. 8.

Les concessions et autorisations seront accordées pour une durée indéterminée, s'étendant jusqu'au 31 décembre 1983 au moins. Toutefois, s'il s'agit de sociétés dont la durée expire avant cette date, les concessions et autorisations seront accordées pour la durée des sociétés elles-mêmes.

Après le 31 décembre 1983, le Roi pourra pour chaque Société individuellement, mettre fin aux concessions et autorisations en révoquant l'ensemble de celles-ci moyennant préavis d'un an prenant cours le 1^{er} janvier qui suit sa notification.

Art. 9.

Les sociétés de transports intercommunaux ne pourront, sous quelque forme céder ou affermer, l'exploitation de leurs concessions et autorisations, sauf les autorisations relatives à leurs services spéciaux d'autobus.

Art. 10.

Le Roi arrêtera pour chacune des sociétés de transports intercommunaux, le cahier des charges auquel elle sera soumise.

Le cahier des charges déterminera, notamment, les obligations de la société envers les pouvoirs publics ainsi que la formule suivant laquelle les prix de transports seront établis. Ces derniers constitueront pour la société les tarifs qu'elle sera admise à percevoir au regard de la législation en matière de prix.

Toutefois, le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions pourra y déroger pour des raisons d'intérêt général. Dans ce cas, il devra se concerter avec la Société intéressée aux fins de prendre les mesures que requiert la sauvegarde de l'équilibre budgétaire de l'entreprise en cause.

De Koning kan rechtstreeks en zonder aanbesteding de concessie of vergunning verlenen van alle nieuwe openbare diensten voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer in het gebied waarvan de omtrek zal vastgesteld worden door het Koninklijk Besluit houdende goedkeuring van de oprichting van deze maatschappijen alsmede alle uitbreidingen van bestaande lijnen, ongeacht de aangewende tractiewijze en de aard van de wegen waarop of waaronder deze nieuwe diensten ingericht worden.

De concessies en vergunningen waarvan het nut behoorlijk zal vastgesteld zijn kunnen echter aan andere instellingen van openbaar nut verleend worden indien, binnen de termijn van één jaar na hun aanvraag om toekenning van een concessie of vergunning, de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer geen gelijkaardige aanvraag voor zichzelf heeft ingediend of indien zij de geconcedeerde lijn niet binnen de vastgestelde termijn in bedrijf heeft gesteld.

De Koning kan de omtrek van het gebied waarvoor de concessies en vergunningen verleend zijn, wijzigen telkens als uitbreiding van dit gebied noodzakelijk is ofwel wegens de uitbreiding van de stadsagglomeratie ofwel om een betere coördinatie van het gemeenschappelijk vervoer tot stand te brengen.

Art. 7.

Geen nieuwe concessie of vergunning zal bij toepassing van artikel 6, tweede lid, worden verleend zonder dat de betrokken gemeenteraden en bestendige deputatie zijn gehoord.

Art. 8.

De concessies en vergunningen worden verleend voor een onbepaalde duur, die ten minste tot 31 december 1983 gaat. Betreft het echter maatschappijen waarvan de duur vóór die datum verstrijkt, dan worden de concessies en vergunningen verleend voor de duur van de maatschappijen zelf.

Na 31 december 1983, kan de Koning voor elke Maatschappij afzonderlijk, een einde stellen aan de concessies en vergunningen door ze gezamenlijk in te trekken met een opzeggingstermijn van één jaar ingaande op 1 januari na de kennisgeving.

Art. 9.

De maatschappijen voor intercommunaal vervoer mogen onder generlei vorm de exploitatie van hun concessies en vergunningen overdragen of verpachten, behalve de vergunningen betreffende hun speciale autobusdiensten.

Art. 10.

De Koning stelt voor elke maatschappij voor intercommunaal vervoer het bestek vast waaraan zij onderworpen is.

Het bestek bepaalt inzonderheid de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen en de formule volgens welke de vervoerprijzen worden berekend. Deze prijzen zullen voor de maatschappij de tarieven zijn, welke zij volgens de prijzenwetgeving zal mogen heffen.

De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, kan er echter in het algemeen belang van afwijken. In dat geval moet hij met de betrokken maatschappij overleg plegen over de te treffen maatregelen ter vrijwaring van het begrotingsevenwicht van de onderneming.

Art. 11.

Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions peut s'opposer, par arrêté motivé, à l'exécution de décisions qui seraient contraires soit à la loi, soit aux statuts ou aux cahiers des charges.

Le Ministre peut, suivant les mêmes modalités, mais dans le respect des statuts et des cahiers des charges et sous réserve des dispositions prévues à l'article 10, alinéa 3, s'opposer à l'exécution de décisions qui seraient contraires à l'intérêt général.

Art. 12.

L'Etat pourra garantir, pour chacune des Sociétés de Transports Intercommunaux, à concurrence d'un montant nominal qui n'excèdera pas le triple de son capital statutaire, le service des intérêts et de l'amortissement des emprunts émis par ces Sociétés.

Le Roi est autorisé à accorder cette garantie.

Art. 13.

Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions avisera aux mesures nécessaires pour développer les transports urbains. A cet effet, il pourra, en cas de nécessité et pour permettre des investissements requis par des raisons d'intérêt général, proposer, à charge du budget de son département, soit des crédits spéciaux, soit des participations dans les charges d'intérêts d'emprunts ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes.

Art. 14.

Les Sociétés de Transports Intercommunaux sont habilitées à poursuivre conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions des biens immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau, ces acquisitions ayant été déclarées préalablement d'utilité publique par le Roi.

Lorsque leur concours sera requis, les fonctionnaires de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines auront qualité pour passer les actes intéressant chaque Société et relatifs à l'expropriation.

Art. 15.

Les Sociétés de Transports Intercommunaux ne peuvent être assujetties par les provinces, les villes et les communes desservies, à aucune redevance, impôt, taxe, même rémunératoire, du chef des concessions ou autorisations qui leur auront été octroyées.

Art. 16.

Les Sociétés de Transports Intercommunaux sont soumises à la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, et à la législation sur les commissions paritaires.

Elles reprendront, à la date de la publication au *Moniteur Belge* de l'arrêté royal approuvant leur création, le personnel en service auprès des sociétés ou organismes auxquels elles succèdent, et ce aux conditions de travail et de pension existant à cette date.

Art. 17.

Chaque année, le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions déposera sur le bureau de la Chambre des Représentants le rapport du Conseil d'Ad-

Art. 11.

De Minister, onder wie het gemeenschappelijk vervoer ressorteert, kan zich bij gemotiveerd besluit verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die hetzij met de wet, hetzij met de statuten of met de bestekken mochten strijden.

De Minister kan volgens dezelfde regelen maar met inachtneming van de statuten en bestekken en onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 10, derde lid, zich verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die met het algemeen belang mochten strijden.

Art. 12.

De rente- en amortisatiedienst van de door elk van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer uitgegeven leningen kan door de Staat gewaarborgd worden voor een nominaal bedrag dat het drievoud van het statutair kapitaal niet mag overschrijden.

De Koning wordt ertoe gemachtigd die waarborg te verlenen.

Art. 13.

De Minister, tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, neemt de nodige maatregelen om het stedelijk vervoer te bevorderen. Daartoe kan hij, in geval van noodzaak en om investeringen in het algemeen belang mogelijk te maken, ofwel speciale kredieten ofwel aandelen in de rentelasten van leningen voor de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties, ten bezware van de begroting van zijn departement voorstellen.

Art. 14.

Aan de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer wordt bevoegdheid verleend om overeenkomstig de wetgeving inzake onteigening ten algemenen nutte de verwervingen van de voor exploitatie van het net nodige onroerende goederen te vervolgen nadat ze door de Koning van algemeen nut verklaard werden.

Wanneer de ambtenaren van het Bestuur der Registratie en Domeinen om hun medewerking verzocht worden, zijn zij gevoegd om de akten die elke Maatschappij aanbelangen en op de onteigening betrekking hebben te verlijden.

Art. 15.

Aan de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer mogen door de provincies, de steden en bediende gemeenten generlei cijns, belasting of taks, zelfs voor verstrekte diensten, opgelegd worden wegens de concessies of vergunningen die zij verkregen hebben.

Art. 16.

De Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer zijn onderworpen aan de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven en aan de wetgeving op de paritaire commissies.

Op de datum van de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van het koninklijk besluit houdende goedkeuring van hun oprichting, zullen zij het personeel in dienst bij de vroegere maatschappijen of organismen overnemen onder de op die datum geldende arbeids- en pensioensvoorwaarden.

Art. 17.

Elk jaar zal de Minister onder wie het gemeenschappelijk vervoer ressorteert het verslag van de Raad van Beheer van elk van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer

ministration de chacune des sociétés de transports intercommunaux, portant sur l'activité de l'entreprise durant l'année écoulée; ce rapport sera accompagné du bilan, du compte de profits et pertes et du compte d'exploitation arrêtés au 31 décembre de cette année, ainsi que de l'état des concessions accordées.

Le bilan et le compte de profits et pertes seront publiés annuellement aux annexes du *Moniteur Belge*.

Le dépôt par le Ministre intéressé, ainsi que la publication des comptes, se feront dans un délai de deux mois, à dater du jour de l'assemblée générale ordinaire annuelle.

Art. 18.

§ 1^{er}. — L'article 161, 3^o, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, modifié par l'article 14, § 1^{er}, de la loi du 17 juin 1953 est remplacé par la disposition suivante :

« 3^o Les actes portant constitution, modification, prorogation ou dissolution de la Société Nationale des distributions d'eau, des associations formées selon les prévisions des lois du 18 août 1907 et du 1^{er} mars 1922, de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles et des sociétés des transports intercommunaux régies par la loi relative à la création de sociétés de transports en commun urbains ».

§ 2. — L'article 59, 1, 42^o, du Code des droits de timbre, modifié par l'article 6 de l'arrêté royal du 12 septembre 1957, est complété par les mots :

« les sociétés de transports intercommunaux régies par la loi relative à la création de sociétés de transports en commun urbains ».

§ 3. — L'article 208 du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par l'article 14, § 3 de la loi du 17 juin 1953 est complété par les mots :

« les sociétés de transports intercommunaux régies par la loi relative à la création de sociétés de transports en commun urbains ».

§ 4. — Les sociétés de transports intercommunaux régies par la loi relative à la création de sociétés de transports en commun urbains sont assimilées à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Art. 19.

En cas d'insuffisance du Fonds de prévision et d'utilité publique, à instituer par chacune des sociétés de transports intercommunaux, conformément à ses statuts, le Roi peut, aux conditions et d'après les modalités à fixer par Lui, verser à ce Fonds, à titre de subvention, tout ou partie du produit de la taxe mobilière afférente aux intérêts et dividendes à verser à l'ancien concessionnaire du chef des apports que celui-ci a effectués.

Ces versements ne pourront, en aucun cas, être utilisés, directement ou indirectement, pour une répartition de dividendes.

over de activiteit van de onderneming tijdens het verlopen jaar, op het bureau van de Kamer der Volksvertegenwoordigers neerleggen; dit verslag gaat vergezeld van de op 31 december van dat jaar afgesloten balans, winst- en verliesrekening en exploitatierekening alsmede van de staat van de verleende concessies.

De balans en de winst- en verliesrekening worden jaarlijks in de bijlagen tot het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

De indiening door de betrokken Minister alsmede de bekendmaking van de rekeningen moeten geschieden binnen een termijn van twee maanden ingaande op de dag van de jaarlijkse gewone algemene vergadering.

Art. 18.

§ 1. — Artikel 161, 3^o, van het Wetboek der registratie-hypotheek en griffierechten, gewijzigd bij artikel 14, § 1, van de wet van 17 juni 1953, wordt vervangen door volgende bepaling :

« 3^o De akten houdende oprichting, wijziging, verlenging of ontbinding van de Nationale Maatschappij der Waterleidingen, van de verenigingen opgericht volgens de voorzieningen van de wetten van 18 augustus 1907 en 1 maart 1922 van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel en van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer beheerst door de wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer ».

§ 2. — Artikel 59, 1, 42^o, van het Wetboek der zegelrechten, gewijzigd bij artikel 6 van het koninklijk besluit van 12 september 1957, wordt aangevuld met de woorden :

« de maatschappijen voor intercommunaal vervoer beheerst door de wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer ».

§ 3. — Artikel 208 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes gewijzigd bij artikel 14, § 3 van de wet van 17 juni 1953, wordt aangevuld met de woorden :

« de maatschappijen voor intercommunaal vervoer beheerst door de wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer ».

§ 4. — De maatschappijen voor intercommunaal vervoer beheerst door de wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, worden met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten betreffende de taksen en directe belastingen ten bate van de Staat, de provinciën en gemeenten.

Art. 19.

In geval van ontoereikendheid van het Fonds voor voorziening en openbaar nut, dat door elke maatschappij voor intercommunaal vervoer overeenkomstig de statuten moet opgericht worden, kan de Koning onder de voorwaarden en volgens de modaliteiten door Hem te bepalen, bij wijze van toelage de opbrengst van de mobiliënbelasting met betrekking tot de intresten en dividendende welke aan de vroegere concessiehouder uit hoofde van diens inbrengen moeten uitbetaald worden geheel of ten dele in dat Fonds storten.

Die stortingen mogen in geen geval rechtstreeks of onrechtstreeks gebruikt worden voor een dividende uitkering.

Art. 20.

Sans préjudice de la reprise par les sociétés de transports intercommunaux d'Anvers et de Gand, à la date de la publication au *Moniteur Belge* de l'arrêté royal approuvant leur création, de la situation active et passive de la gestion provisoire à laquelle elles se substitueront, ces sociétés reprendront les actions et instances pendantes devant les Cours et tribunaux, qui ont été intentées par ou contre le Comité provisoire de Gestion des « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving » ou ses membres, et, depuis le 1^{er} janvier 1954, par ou contre la S. A. « Electrische Tramwegen van Gent ». Ces actions et instances sont réputées avoir été intentées par ou contre le gestionnaire provisoire pour le compte de la société qui lui succède.

Les actes interruptifs de prescription accomplis par ou contre le dit Comité provisoire de Gestion ou ses membres, et, depuis le 1^{er} janvier 1954, par ou contre la S. A. « Electrische Tramwegen van Gent », dans les conditions prévues par la section I du chapitre IV, titre XX, livre III, du Code civil, ont valablement interrompu la prescription en faveur des dites Sociétés de Transports Intercommunaux ou contre elles. Par dérogation à l'article 2247 du Code civil, il en sera de même des assignations déclarées nulles et des actions dont le demandeur s'est désisté.

Art. 21.

Sans préjudice des dispositions faisant l'objet de l'article 3, alinéa 1^{er}, 1^o, l'Etat fait abandon de la récupération :

- 1) à concurrence de 33 millions de francs, de l'avance de trésorerie de 50 millions de francs accordée le 10 mai 1950 au Comité provisoire de Gestion des « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving »;
- 2) de l'avance de trésorerie de 10 millions de francs accordée au même Comité le 8 décembre 1958.

Art. 22.

Les modifications suivantes sont apportées à la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise :

§ 1^{er}. — L'article 6 est remplacé par la disposition suivante :

« La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ne pourra, sous quelque forme, céder ou affermer, l'exploitation de ses concessions et autorisations, sauf les autorisations relatives à ses services spéciaux d'autobus ».

§ 2. — L'article 7, alinéa 2, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le cahier des charges déterminera, notamment, les obligations de la Société envers les pouvoirs publics ainsi que la formule suivant laquelle les prix de transport seront établis. Ces derniers constitueront pour la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles les tarifs qu'elle sera admise à percevoir au regard de la législation en matière de prix.

Toutefois, le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions pourra y déroger pour des raisons d'intérêt général. Dans ce cas, il devra se concerter avec la société aux fins de prendre les mesures que requiert la sauvegarde de l'équilibre budgétaire de l'entreprise ».

Art. 20.

Onverminderd de overname door de maatschappijen voor het intercommunal vervoer van Antwerpen en van Gent op de datum van de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van het koninklijk besluit houdende goedkeuring van hun oprichting, van het actief en het passief van het voorlopig beheer dat zij vervangen, zullen deze maatschappijen de voor de Hoven en rechtbanken aanhangige vorderingen en gedingen hervatten, die ingesteld werden door of tegen het voorlopig Comité van Beheer van de « Tramwegen van Antwerpen of Omgeving » of zijn leden en, sedert 1 januari 1954, door of tegen de N. V. « Electrische Tramwegen van Gent ». Deze vorderingen en gedingen worden geacht ingesteld te zijn door of tegen de voorlopige beheerder voor rekening van de nieuwe Maatschappij die hem opvolgt.

De daden tot stuiting van de verjaring die verricht werden door of tegen het voorlopig Comité van Beheer of zijn leden en, sedert 1 januari 1954, door of tegen de N. V. « Electrische Tramwegen van Gent » onder de voorwaarden bepaald onder afdeling I van hoofdstuk IV, titel XX, boek III, van het Burgerlijk Wetboek, hebben geldig de verjaring gestuit ten voordele van genoemde Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer of ertegen. Bij afwijking van artikel 2247 van het Burgerlijk Wetboek geldt zulks eveneens voor de nietig verklaarde dagvaardingen en voor de vorderingen waarvan de eiser afstand heeft gedaan.

Art. 21.

Onverminderd de bepalingen van artikel 3, eerste lid, 1^o, wordt door de Staat afstand gedaan van de terugvordering :

- 1) tot beloop van 33 miljoen frank, van het thesaurie voorschot van 50 miljoen frank op 19 mei 1950 aan het voorlopig Comité van Beheer van de « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving » toegekend;
- 2) van het thesaurievoorschot van 10 miljoen frank, aan hetzelfde Comité op 8 december 1958 toegekend.

Art. 22.

In de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. — Artikel 6 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel mag onder generlei vorm de exploitatie van haar concessies en vergunningen overdragen of verpachten, behalve de vergunningen betreffende haar speciale autobusdiensten ».

§ 2. — Artikel 7, tweede lid, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Het bestek bepaalt inzonderheid de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen en de formule volgens welke de vervoerprijzen worden berekend. Deze prijzen zullen voor de maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel de tarieven zijn welke zij volgens de prijzenwetgeving zal mogen heffen.

De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, kan er echter in het algemeen belang van afwijken. In dat geval moet hij met de betrokken maatschappij overleg plegen over de te treffen maatregelen ter vrijwaring van het begrotingsevenwicht van de onderneming ».

§ 3. — L'article 8 est remplacé par la disposition suivante :

« Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions peut s'opposer, par arrêté motivé, à l'exécution des décisions qui seraient contraires soit à la loi, soit aux statuts ou aux cahiers des charges.

Le Ministre peut, suivant les mêmes modalités mais dans le respect des statuts et des cahiers des charges et sous réserve des dispositions prévues à l'article 7, alinéa 3, s'opposer à l'exécution de décisions qui seraient contraires à l'intérêt général ».

§ 4. — Il est inséré un article 9bis, libellé comme suit :

« Article 9bis. — Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions avisera aux mesures nécessaires pour développer les transports urbains. A cet effet, il pourra, en cas de nécessité, et pour permettre des investissements requis par des raisons d'intérêt général, proposer, à charge du budget de son département, soit des crédits spéciaux, soit des participations dans les charges d'intérêts d'emprunts ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes ».

§ 5. — L'article 15 est remplacé par la disposition suivante :

« En cas d'insuffisance du « Fonds de prévision et d'utilité publique », prévu par les articles 44 et 46 des statuts de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », le Roi peut aux conditions et d'après les modalités à fixer par Lui, verser à ce fonds, à titre de subvention, tout ou partie du produit de la taxe mobilière afférente aux intérêts et dividendes revenant aux parts sociales de série B. Ces versements ne pourront, en aucun cas, être utilisés, directement ou indirectement, pour une répartition de dividendes ».

§ 6. — Il est ajouté un article 17, libellé comme suit :

« Article 17. — Le Roi est autorisé à créer, pour la région bruxelloise telle qu'elle est définie à l'article 3, un « comité de contact » chargé de donner avis, à la demande du Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions, sur les problèmes de coordination et de rationalisation des services assurés par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, d'une part, la Société Nationale des Chemins de fer Belges et la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, d'autre part ».

Donné à Bruxelles, le 9 juillet 1960.

§ 3. — Artikel 8 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, kan zich, bij gemotiveerd besluit, verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die hetzij met de wet, hetzij met de statuten of met de bestekken mochten strijden.

De Minister kan, volgens dezelfde regelen, maar met inachtneming van de statuten en bestekken en onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 7, derde lid, zich verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die met het algemene belang mochten strijden ».

§ 4. — Een artikel 9bis wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 9bis. — De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, neemt de nodige maatregelen om het stedelijk vervoer te bevorderen. Daartoe kan hij ingeval van noodzaak en om investeringen in het algemeen belang mogelijk te maken, ofwel speciale kredieten, ofwel aandelen in de rentelasten van leningen voor de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties, ten bezwaren van de begroting van zijn departement voorstellen ».

§ 5. — Artikel 15 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« In geval van ontoereikendheid van het Fonds voor voorziening en openbaar nut, voorzien bij de artikelen 44 en 46 van de statuten der « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » kan de Koning onder de voorwaarden en volgens de modaliteiten door Hem te bepalen, bij wijze van toelage, de mobiliënbelasting betreffende de voorziene interesten of dividenden van de aandelen van de reeks B, aan dat Fonds storten. Die stortingen mogen in geen geval rechtstreeks of onrechtstreeks gebruikt worden voor de uitkering van dividenden ».

§ 6. — Er wordt een artikel 17 ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 17. — De Koning kan voor de streek van Brussel, zoals deze is omschreven in artikel 3, een « contact-comité » oprichten, met als taak, op verzoek van de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, van advies te dienen over de vraagstukken in verband met de coördinatie en rationalisatie van de diensten verzekerd door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel eensdeels, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen anderdeels ».

Gegeven te Brussel, de 9^{de} juli 1960.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

Le Ministre des Finances,

P. W. SEGERS.

J. VAN HOUTTE.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Financiën,

Statuts-types

annexés à la loi relative à la création de sociétés
des transports en commun urbains.

Société des Transports Intercommunaux de

Statuts.

CHAPITRE I^{er}.

Constitution — Objet — Siège — Durée — Capital — Emprunts.

Article premier.

Il est constitué par :

1° l'Etat belge agissant tant en son nom personnel qu'au nom de (1).

2° (2)
une association de droit public dénommée « Société des Transports
intercommunaux de »

Ses engagements sont réputés commerciaux.

Son fonctionnement est régi par la loi relative à la création de
Société de transports en commun urbains, les présents statuts et l'arrêté
royal du qui les a approuvés.

Art. 2.

La Société a pour objet l'étude, l'établissement et l'exploitation dans
la région définie à l'article de l'arrêté royal d'approbation des
présents statuts, de tous les services publics de tramways, de trolley-
bus, d'autobus, et de tous autres modes de transports en commun
urbains de personnes.

La Société peut faire toutes opérations généralement quelconques,
se rapportant directement ou indirectement en tout ou en partie, à son
objet, et toutes opérations qui seraient susceptibles d'en favoriser ou
faciliter la réalisation.

Art. 3.

La Société devra être administrée, gérée et exploitée suivant des
méthodes industrielles, sans qu'il soit porté atteinte à l'intérêt général.

Art. 4.

Le siège de la Société est établi à (3).

Il pourra par simple décision du conseil d'administration, publiée
aux annexes du *Moniteur belge*, être transféré en tout autre endroit
la région où la Société exerce son activité.

Art. 5.

La société est constituée pour (4); toutefois
elle sera dissoute et mise en liquidation à l'époque et dans les condi-
tions déterminées au chapitre VI.

Art. 6.

Le capital est fixé à millions de francs représenté par
parts sociales d'une valeur nominale de 10.000 francs chacune.

(1) à compléter par le nom de la province (le cas échéant) et des
villes et communes faisant partie de l'association.

(2) raison sociale de « l'ancien concessionnaire » tel qu'il est défini
à l'article 2 de la loi du

(3) Localité située dans la région définie à l'article de l'arrêté
royal d'approbation des présents statuts.

(4) A compléter par, soit : « une durée indéterminée », soit « une
durée de ans », le nombre d'années étant de 20 ans au moins.

Modelstatuten

gevoegd bij de wet betreffende de oprichting van
maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk
vervoer.

Maatschappij van het Intercommunaalvervoer te

Statuten.

HOOFDSTUK I.

Oprichting — Doel — Zetel — Duur — Kapitaal — Leningen.

Eerste artikel.

Door :

1° de Belgische Staat optredende zowel in eigen naam als in naam
van (1).

2° (2)
wordt een publiekrechtelijke vereniging opgericht onder de benaming
« Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te »

Haar verbintenissen worden geacht daden van koophandel te zijn.

Haar werkwijze wordt geregeld door de wet betreffende de oprich-
ting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, de
onderhavige statuten en het koninklijk besluit van
tot goedkeuring.

Art. 2.

De Maatschappij heeft tot doel de studie, de oprichting en de exploi-
tatie in de streek bepaald door artikel van het koninklijk besluit
tot goedkeuring van onderhavige statuten, van alle openbare tram-
weg- trolleybus- en autobusdiensten en van alle andere middelen voor
stedelijk gemeenschappelijk vervoer van personen.

De Maatschappij mag alle om het even welke verrichtingen doen die
rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele, met haar doel verband
houden en alle verrichtingen die de verwezenlijking van dat doel mocht-
ten bevorderen of vergemakkelijken.

Art. 3.

De Maatschappij moet volgens industriële methodes bestuurd,
beheerd en geëxploiteerd worden zonder het openbaar belang te kren-
ken.

Art. 4.

De zetel van de Maatschappij is gevestigd te (3).

Hij kan bij eenvoudige beslissing van de raad van beheer, bekend-
gemaakt in de bijlagen tot het *Belgisch Staatsblad*, naar enigerlei andere
plaats in de streek, waar de Maatschappij haar bedrijvigheid uit-
oefent, worden overgebracht.

Art. 5.

De Maatschappij wordt opgericht voor (4);
zij zal echter ontbonden en geliquideerd worden op het tijdstip en
onder de voorwaarden bepaald in hoofdstuk VI.

Art. 6.

Het kapitaal is vastgesteld op miljoen frank, vertegenvoor-
digd door maatschappelijke aandelen, nominaal groot 10.000
frank elk.

(1) Aan te vullen met de naam van de provincie (in voorkomend
geval) en de stad en gemeenten die deel uitmaken van de vereniging.

(2) Firmanaam van de « vroegere concessiehouder » als bedoeld in
artikel 2 van de wet van

(3) Plaats gelegen in de streek bepaald bij artikel van het
koninklijk besluit tot goedkeuring van onderhavige statuten.

(4) Aan te vullen ofwel door « een onbeperkte duur » ofwel : « een
duur van jaar », met dien verstande dat het aantal jaren niet
minder dan 20 mag bedragen.

Art. 7.

Le capital a été entièrement souscrit et libéré par l'apport :

1^o par l'Etat belge, agissant en son nom personnel, d'immobilisations lui ayant fait retour à l'expiration des concessions octroyées à (1) et représentés par (2);

2^o par (3) et les communes énumérées à l'article premier, représentées par l'Etat belge, agissant en vertu des stipulations de l'article 4 de la loi relative à la création de Sociétés de transports en commun urbains, d'immobilisations leur ayant fait retour à l'expiration de la concession octroyée à (4) et représentées par (5);

3^o par (1), d'immobilisations dont elle a conservé la propriété à la date d'expiration des concessions qui lui avaient été octroyées, et qui restent nécessaires à l'exploitation du réseau, ainsi que des créances nées de l'application des conventions et anciens cahiers des charges.

..... (2).

En représentation de ces apports, les parts sociales sont attribuées à raison de :

..... dénommés de « Série A », à l'Etat belge, à charge pour ce dernier d'en opérer la rétrocession aux pouvoirs publics qui ont décidé de faire partie de l'association et suivant la répartition reprise en annexe. Ces parts ne sont cessibles qu'entre pouvoirs publics.

..... dénommées de « Série B » à (1). Ces dernières parts sont incessibles (3).

Art. 8.

Les associés ne sont tenus qu'à concurrence de leur mise.

Art. 9.

La Société peut contracter des emprunts pour couvrir ses dépenses d'investissements nouveaux définis au chapitre IV ou des dépenses extraordinaires de renouvellement, comme il est prévu à l'article 39.

En vertu de l'article 12 de la loi relative à la création de Sociétés de transports en commun urbains, le Roi peut accorder la garantie de l'Etat à de tels emprunts.

CHAPITRE II.

Administration, surveillance.

Art. 10.

La Société est administrée et gérée par un conseil d'administration et par un administrateur-délégué (ou un administrateur-directeur-général) dont les pouvoirs et missions sont définis par les présents statuts.

§ 1^{er}. — Conseil d'Administration.

Art. 11.

Le Conseil d'Administration est composé d'un président, d'un vice-président et de administrateurs, tous de nationalité belge, nommés de la manière suivante :

(1) Raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(2) A compléter par une énumération succincte des biens et, en ce qui concerne la Société des Transports Intercommunaux d'Anvers, par l'ajoute : « ainsi que des biens acquis au moyen des avances de trésorerie octroyées par l'Etat au Comité provisoire de Gestion des « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving ».

(3) A compléter par le nom de la province (le cas échéant) et de la ville.

(4) Raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(5) A compléter par une énumération succincte des biens.

(1) Raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(2) Ajouter le cas échéant : « Ne sont pas compris dans les apports visés sub les biens mentionnés à l'annexe n° ... aux présents statuts et qui sont mis temporairement à la disposition de la Société par (*) ».

(*) A compléter par : « leurs propriétaires respectifs », ou « leur propriétaire ».

(3) A compléter dans le cas où il y a remboursement progressif (éventualité envisagée par l'art. 3 de la loi) par : « elles seront amorties progressivement comme prévu à l'art. 38 ci-après, conformément au tableau d'amortissement formant annexe n° ... aux présents statuts ».

Art. 7.

Het kapitaal is voltekend en volgestort door de inbreng :

1^o door de Belgische Staat, optredende in eigen naam, van vastgelegde goederen waarvan hij eigenaar is geworden bij het verstrijken van de concessies verleend aan (1) en die vertegenwoordigd zijn door (2);

2^o door (3) en de in artikel 1 opgesomde gemeenten, vertegenwoordigd door de Belgische Staat, optredende krachtens de bepalingen van artikel 4 van de wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, van vastleggingen waarvan zij eigenaar zijn geworden bij het verstrijken van de concessies verleend aan (4) en die vertegenwoordigd zijn door (5);

3^o door (1) van vastleggingen waarvan zij de eigendom behouden heeft op de datum van de verstrijking van de haar verleende concessies en die nodig blijven voor de exploitatie van het net, alsmede de schuldvorderingen ingevolge de toepassing van de overeenkomsten en vroegere bestekken.

..... (2).

Ter vertegenwoordiging van die inbrengen worden de maatschappelijke aandelen toegekend als volgt :

..... genaamd van « Reeks A » aan de Belgische Staat onder beding voor deze laatste ze af te staan aan de openbare besturen die besloten hebben van de vereniging deel uit te maken overeenkomstig de in de bijlage opgegeven verdeling. Bedoelde aandelen zijn slechts onder openbare besturen overdraagbaar.

..... genaamd van « Reeks B » aan (1). Deze laatste aandelen zijn onoverdraagbaar (3).

Art. 8.

De deelhebbers zijn slechts aansprakelijk ten belope van het door hen ingebrachte kapitaal.

Art. 9.

De Maatschappij kan leningen aangaan tot dekking van haar uitgaven voor nieuwe investeringen bepaald in hoofdstuk IV of buitengewone uitgaven voor vernieuwing, als bepaald in artikel 39.

Krachtens artikel 12 van de wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, kan de Koning voor zulke leningen de Staatswaarborg verlenen.

HOOFDSTUK II.

Bestuur, toezicht.

Art. 10.

De Maatschappij wordt bestuurd en beheerd door een raad van beheer en door een gemachtigde beheerder (of een beheerder-directeur-generaal) wiens bevoegdheden en opdrachten door deze statuten bepaald worden.

§ 1. — Raad van Beheer.

Art. 11.

De Raad van Beheer bestaat uit een voorzitter, een ondervoorzitter en beheerders, allen van Belgische nationaliteit, benoemd als volgt :

(1) De firma-naam van de vroegere concessiehouder.

(2) Aan te vullen met een bondige opsomming van de goederen en voor de Maatschappij van het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen, door toevoeging van « alsmede de goederen verworven door middel van de door de Staat aan het voorlopig Beheerscomité van de « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving » verleende thesaurievoorschotten.

(3) Aan te vullen met de naam van de provincie (in voorkomend geval) en de stad.

(4) Firma-naam van de vroegere concessiehouder.

(5) Aan te vullen met een bondige opsomming van de goederen.

(1) Firma-naam van de vroegere concessiehouder.

(2) Eventueel toevoegen : « Zijn niet begrepen in de onder bedoelde inbrengen de in bijlage n° tot deze statuten vermelde goederen die tijdelijk ter beschikking van de Maatschappij gesteld worden door (*) ».

(*) Aan de vullen door : « hun respectieve eigenaars » of « hun eigenaar ».

(3) In geval van progressieve terugbetaling (door art. 3 van de wet overwogen mogelijkheid) aan te vullen door : « zij zullen progressief afgelost worden zoals bepaald bij art. 38 hierna, overeenkomstig de aflossingstabel, die bijlage n° ... van deze statuten uitmaakt ».

1° le président et administrateurs sont nommés par le Roi;
 2° un administrateur est nommé par le Roi sur présentation faite sur liste double dressée par la députation permanente du conseil provincial (1);

3° administrateurs sont nommés par le Roi sur présentation faite sur liste double dressée par les collèges échevinaux de la ville de et des communes associées;

4° deux administrateurs sont désignés par les organisations syndicales les plus représentatives du personnel de la Société.

Ces administrateurs devront posséder les qualités qui leur permettraient d'être désignés comme représentants des travailleurs à la Commission Paritaire Nationale des Tramways, Trolleybus et Autobus urbains, en conformité avec la législation sur les commissions paritaires.

Si ces administrateurs sont choisis parmi le personnel d'exécution, ils ne pourront, jusqu'à la fin de leur mandat, être licenciés de leur emploi que pour motif grave justifiant un renvoi sans préavis.

5° le vice-président et administrateurs sont nommés en assemblée générale par (2).

Si certains des pouvoirs publics visés sub 3° ne désiraient pas faire partie de l'association, le Ministre des Communications aurait le droit de réduire au profit de l'Etat le nombre de mandats réservés à ces pouvoirs publics. Cette réduction sera d'un mandat par tranche de parts sociales représentatives de biens pour lesquels s'exercera le droit de reprise de l'Etat.

L'article 60 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales est applicable aux président, vice-président et membres du conseil d'administration.

Art. 12.

Les mandats d'administrateur ont une durée de six ans; tous les trois ans, la moitié des mandats revenant aux possesseurs des parts sociales des séries A et B et groupements de personnel, viendront à expiration.

Pour la première fois un tirage au sort indiquera dans chacun de ces trois groupes, les administrateurs sortant après trois ans. Les mandats des administrateurs sortants sont renouvelables.

Art. 13.

Les administrateurs cessent de faire partie du conseil d'administration à la fin du mandat au cours duquel ils ont atteint l'âge de 65 ans.

Les administrateurs représentant les propriétaires des parts sociales de série A peuvent être révoqués par le Roi; pour les administrateurs visés sub 2° et 3° de l'article 11, cette révocation sera prononcée de l'avis conforme des pouvoirs publics qui les ont présentés.

Les administrateurs représentant (3) peuvent être révoqués par l'assemblée générale de l'avis conforme de ladite Société.

Les administrateurs représentant les organisations professionnelles peuvent être révoqués par l'organisation professionnelle représentée.

Il sera pourvu au remplacement d'administrateurs décédés, démissionnaires ou révoqués dans les conditions établies à l'article 11, chaque nouvel administrateur achevant le mandat de celui qu'il remplace. En cas de décès démission ou indisponibilité de longue durée d'un administrateur nommé par (4) celle-ci pourra pourvoir provisoirement à son remplacement, en attendant la première réunion de l'assemblée générale.

Art. 14.

Les nominations, démissions ou révocations d'administrateurs sont publiées au Moniteur belge.

Art. 15.

Le conseil se réunit sur convocation du président ou, en son absence, du vice-président, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige.

Il doit être convoqué, dans la quinzaine, lorsque trois administrateurs le demandent.

Toute convocation contient l'ordre du jour arrêté par le président, le vice-président ou ceux des membres qui l'ont provoquée. Elle est envoyée huit jours avant la date fixée pour la réunion.

(1) indication de la province dans laquelle la Société exerce son activité.

(2) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(3) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(4) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

1° de voorzitter en beheerders worden benoemd door de Koning;

2° één beheerder wordt benoemd door de Koning, op voordracht op een dubbele lijst opgemaakt door de bestendige deputatie van de provincieraad van (1);

3° beheerders worden benoemd door de Koning, op voordracht op een dubbele lijst opgemaakt door de schepencolleges van de stad en van de deelhebbende gemeenten;

4° twee beheerders worden aangeduid door de meest representatieve vakorganisatie van het personeel van de Maatschappij.

Deze beheerders zullen de kwaliteiten moeten bezitten die hen zouden toelaten aangeduid te worden als vertegenwoordigers der werklieden bij het Nationaal Paritair Comité voor de Stadstramwegen-Trolleybussen en Autobussen en dit overeenkomstig de wetgeving op de paritaire comités.

Worden die beheerders gekozen onder het uitvoeringspersoneel zullen zij, zolang hun mandaat duurt, slechts om een ernstige reden, die een afzetting zonder opzegging rechtvaardigt, uit hun ambt kunnen ontslagen worden.

5° de ondervoorzitter en beheerders, worden in algemene vergadering door (2) benoemd.

Indien sommige onder 3° bedoelde Openbare Besturen niet mochten verlangen deel uit te maken van de vereniging, dan zou de Minister van Verkeerswezen het recht hebben het aantal van voor de Openbare Besturen bestemde mandaten ten bate van de Staat te verminderen. Deze vermindering zal gelijk zijn aan één mandaat per gedeelte van maatschappelijke aandelen die goederen vertegenwoordigen waarvoor het overnemingsrecht door de Staat zal uitgeoefend worden.

Artikel 60 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen is toepasselijk op de voorzitter, de ondervoorzitter en de leden van de raad van beheer.

Art. 12.

De mandaten van beheerder duren zes jaar; om de drie jaar verstrijkt de helft van de mandaten die aan de houders van de maatschappelijke aandelen van de reeksen A en B en aan de personeels-groeperingen toekomen.

De eerste maal wordt bij loting voor ieder van deze drie groepen bepaald welke beheerders na drie jaar uittreden. Het mandaat van de uittrappende beheerders is vernieuwbaar.

Art. 13.

De beheerders houden op van de raad van beheer deel uit te maken bij het verstrijken van het mandaat tijdens hetwelk zij de leeftijd van 65 jaar bereikt hebben.

De beheerders, die de houders van de maatschappelijke aandelen van reeks A vertegenwoordigen, kunnen door de Koning afgezet worden; voor de onder 2° en 3° van artikel 11 bedoelde beheerders zal die afzetting worden uitgesproken op eensluidend advies van de Openbare Besturen die ze voorgedragen hebben.

De beheerders, die de (3) vertegenwoordigen, kunnen door de algemene vergadering afgezet worden op eensluidend advies van die Maatschappij.

De beheerders die de beroepsorganisaties vertegenwoordigen, kunnen afgezet worden door de vertegenwoordigde beroepsorganisatie.

Overleden, ontslagnemende of afgezette beheerders worden vervangen onder de bij artikel 11 vastgestelde voorwaarden met dien verstande dat de nieuwe beheerder het mandaat voleindigt van diegene die hij vervangt. Bij het overlijden, het ontslag nemen of een langdurige onbeschikbaarheid van een beheerder benoemd door (4) kan deze laatste, in afwachting van de eerste algemene vergadering voorlopig in zijn vervanging voorzien.

Art. 14.

De benoemingen, ontslagnemingen of afzettingen van beheerders worden in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

Art. 15.

De raad vergadert zo dikwijls als het belang van de Maatschappij zulks vergt op bijeenroeping van de Voorzitter of, bij diens ontstentenis, van de ondervoorzitter.

Hij moet binnen twee weken worden bijeengeroepen wanneer drie beheerders erom verzoeken.

De oproepingsbrief vermeldt de agenda, vastgesteld door de voorzitter, de ondervoorzitter of die leden die de bijeenroeping uitgelokt hebben. Hij wordt acht dagen vóór de voor de vergadering vastgestelde datum opgezonden.

(1) opgave van de provincie waarin de Maatschappij haar bedrijvigheid uitoefent.

(2) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

(3) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

(4) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

Art. 16.

Le conseil ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents ou représentés.

Chaque administrateur peut, même par simple lettre ou par télégramme, donner à l'un de ses collègues pouvoir de le représenter à une séance du conseil et d'y voter en son lieu et place; ces procurations seront conservées au siège social et transcrites à la suite du procès-verbal. Aucun mandataire ne peut représenter ainsi plus d'un administrateur.

Les délibérations sont prises à la majorité simple, sauf dans les cas repris aux littéras B et C de l'article 19.

Chaque administrateur présent ou représenté dispose d'une voix, celle du président étant prépondérante en cas de partage des voix.

Art. 17.

Si, lors d'une séance, le conseil d'administration n'est pas en nombre pour délibérer valablement, il peut, après une nouvelle convocation envoyée par lettre recommandée et quel que soit le nombre des membres présents ou représentés, délibérer valablement sur les objets qui sont mis pour la deuxième fois à l'ordre du jour, sans préjudice des majorités requises dans les cas repris aux littéras B et C de l'article 19.

Art. 18.

Les délibérations du conseil d'administration sont consignées dans des procès-verbaux et réunies dans un registre spécial tenu au siège de la société. Ils sont signés par les membres du conseil qui ont pris part à la délibération ou tout au moins par la moitié d'entre eux. Les copies ou extraits des procès-verbaux sont signés par deux administrateurs.

Art. 19.

Sans préjudice des délégations reprises à l'article 21 ci-après, le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour administrer et gérer la Société notamment :

A. — A la majorité simple des voix, le conseil :

— acquiert, vend, cède ou transfère tous biens mobiliers, prend ou donne en location tous biens mobiliers ou immobiliers;

— fournit les garanties pour sûreté des engagements contractés par la Société et accepte les garanties offertes pour sûreté des engagements pris envers celle-ci; donne mainlevée de toute inscription hypothécaire; donne mainlevée de toutes saisies et oppositions; le tout sans devoir justifier de l'extinction des créances de la Société;

— autorise toutes actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant;

— reçoit toutes sommes dues à la Société et détermine le placement des fonds disponibles et dispose des fonds que la Société possède en dépôt et en compte courant.

B. — A la majorité de $\frac{2}{3}$ des voix, le Conseil statue sur les questions suivantes, après étude dont il aura chargé l'administrateur-délégué (ou l'administrateur-directeur général) :

- les propositions de modifications aux statuts;
- Les immobilisations nouvelles prévues à l'article 35;
- les émissions d'emprunts ou demandes d'ouverture de crédit;
- les nouvelles concessions, autorisations, extensions, prolongements de lignes;
- les modifications aux actes de concession ou aux conventions existant avec les pouvoirs publics;
- les modifications, modernisations, renouvellements du réseau, du matériel ou des installations;
- les acquisitions ou aliénations de biens immobiliers; la mise en possession des biens aura lieu, le cas échéant, comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, à la diligence et aux frais de la Société;
- le changement du mode de traction;
- la nomination ou la révocation des membres du personnel de direction, la détermination de leurs pouvoirs et la fixation de leurs traitements, gratifications et participation dans les bénéfices;
- la détermination des rémunérations du personnel d'exécution et la ratification des conventions collectives conclues avec le personnel;
- les projets de comptes et bilan annuels.

Art. 16.

De raad beraadslaagt en beslist slechts geldig zo tenminste de helft van zijn leden tegenwoordig of vertegenwoordigd zijn.

Elke beheerder mag bij gewone brief of bij telegram aan een van zijn collega's volmacht geven om hem op een vergadering van de raad te vertegenwoordigen en er in zijn plaats te stemmen; deze volmachten worden op de maatschappelijke zetel bewaard en komen achteraan op de notulen voor. Aldus mag geen enkel gevolmachtigde meer dan één beheerder vertegenwoordigen.

De beslissingen worden getroffen bij eenvoudige meerderheid van stemmen behalve in de gevallen bepaald onder lid B en C van artikel 19.

Elke aanwezige of vertegenwoordigde beheerder beschikt over één stem met dien verstande dat bij staking van stemmen de stem van de voorzitter beslissend is.

Art. 17.

Indien tijdens een vergadering de raad van beheer niet in voldoende aantal is om geldig te beraadslagen, kan hij na een nieuwe bijeenroeping bij aangetekende brief geldig beraadslagen over de zaken die voor de tweede maal op de agenda staan, ongeacht het aantal aanwezige of vertegenwoordigde leden en onverminderd de meerderheid vereist in de gevallen opgesomd in lid B en C van artikel 19.

Art. 18.

De beraadslagingen van de raad van beheer worden opgenomen in notulen en verzameld in een ten zetel van de Maatschappij gehouden bijzonder register. Zij worden ondertekend door de leden van de raad die aan de besprekingen hebben deelgenomen of ten minste door de helft van hen. De afschriften van of uittreksels uit de notulen worden ondertekend door twee beheerders.

Art. 19.

De raad van beheer heeft onverminderd de bij artikel 21 hierna opgesomde machtigingen, de meest uitgebreide macht om de Maatschappij te besturen en te beheren, inzonderheid :

A. De raad, bij eenvoudige meerderheid van stemmen :

— verkrijgt, verkoopt, staat af of draagt over alle roerende goederen, huurt of verhuurt alle roerende en onroerende goederen;

— verstrekt de waarborgen tot zekerheid van de door de Maatschappij aangegane verbintenissen en aanvaardt de waarborgen tot zekerheid van de tegenover haar aangegane verbintenissen; geeft handlichting van alle hypothecaire inschrijvingen; geeft handlichting van alle beslagleggingen en verzet; dit alles zonder van de delging van de schuldvorderingen van de Maatschappij te moeten doen blijken;

— verleent toelating tot alle rechtsovereenkomsten, zowel bij eis als bij verweer;

— ontvangt alle aan de Maatschappij verschuldigde sommen en bepaalt de beleggingen van de beschikbare gelden en beschikt over de gelden welke de maatschappij in deposito of op rekening-courant bezit.

B. — Bij meerderheid van de $\frac{2}{3}$ der stemmen, beslist de Raad, na onderzoek waarmede hij de gemachtigde beheerder (of beheerder directeur-generaal) zal belast hebben, over de volgende kwesties :

- de voorstellen tot wijziging in de statuten;
- de nieuwe vastleggingen voorzien bij artikel 35;
- de uitgifte van leningen of verzoeken om kredietopening;
- de nieuwe concessies, vergunningen, uitbreidingen, verlengingen van lijnen;
- de wijzigingen in de concessieakten of in de bestaande overeenkomsten met de Openbare Besturen;
- de wijzigingen, modernisering, vernieuwingen van het net, van het materieel of van de installaties;
- de verwervingen of vervreemdingen van onroerende goederen; de inbezitting van de goederen zal, in voorkomend geval, geschieden zoals inzake van openbaar belang verklaarde werken op verzoek en op kosten van de Maatschappij;
- de verandering van de tractiewijze;
- de benoeming of de afzetting van de leden van het bestuurspersoneel, de bepaling van hun opdrachten en de vaststelling van hun wedden, gratificaties en de deelneming in de winsten;
- de vaststelling van de bezoldigingen van het uitvoeringspersoneel en de bekrachtiging van de met het personeel gesloten collectieve overeenkomsten;
- de ontwerpen van jaarrekeningen en jaarlijkse balans.

C. — Dans les mêmes conditions de vote qu'au litt B ci-dessus, le conseil peut annuler dans un délai d'un mois, toute décision, autre que celles relevant de la gestion journalière, prise par l'administrateur-délégué (ou l'administrateur-directeur général) dans le cadre des pouvoirs lui conférés à l'article 21.

Art. 20.

Le conseil d'administration détermine par un règlement d'ordre intérieur, le mode suivant lequel il exerce ses attributions, en se conformant aux présents statuts.

§ 2. — Administrateur-délégué (ou administrateur-directeur général).

Art. 21.

L'administrateur-délégué (ou l'administrateur-directeur général) est nommé par le Conseil, à la majorité simple des voix, parmi les administrateurs représentant (1) et sur la proposition de ces derniers.

Ses missions et pouvoirs sont définis comme suit :

a) il exerce les pouvoirs relatifs à la gestion journalière, ceux-ci comportant notamment la fixation des horaires, l'établissement des règlements d'exploitation, l'établissement des traités et devis et la passation des commandes nécessaires à l'exploitation courante, l'application des conventions et cahiers des charges de concessions et des conventions collectives avec le personnel, l'établissement des comptes mensuels; il représente la Société vis-à-vis de toutes instances, officielles ou autres;

b) il étudie les questions à soumettre au conseil d'administration et exécute les décisions de ce dernier, en établissant les traités et devis et en passant les commandes nécessaires à l'exécution des travaux décidés par le conseil d'administration.

— conclut les nouvelles conventions collectives avec le personnel, sous réserve de ratification par le conseil d'administration;

— nomme et révoque le personnel d'exécution;

— arrête les projets de comptes annuels.

c) outre les pouvoirs conférés à l'administrateur-délégué (ou à l'administrateur-directeur général) aux termes des présents statuts, le conseil d'administration peut lui déléguer une partie de ses pouvoirs ou de ses missions.

L'administrateur-délégué (ou l'administrateur-directeur général) peut, sous sa responsabilité, subdéléguer aux membres du personnel de direction qu'il détermine, les pouvoirs qu'il estimerait utiles à la bonne marche des services qui leur sont confiés.

§ 3. — Commissaire du gouvernement.

Art. 22.

Indépendamment des administrateurs représentant les pouvoirs publics, un commissaire du gouvernement sera nommé par le Ministre des Communications. Ce commissaire sera convoqué à toutes les réunions du conseil d'administration et de l'assemblée générale, auxquelles il pourra participer avec voix consultative.

Pour l'exercice de la faculté réservée au Ministre en vertu de l'article 11 de la loi relative à la création de Sociétés de transports en commun urbains, le commissaire disposera, dans les limites et aux fins prévues au dit article, du droit de suspendre l'exécution d'une décision prise par l'un de ces organes.

La mesure de suspension sera inscrite séance tenante au procès-verbal de la réunion, dont un extrait, comportant cette mention, sera adressé sans délai au commissaire du gouvernement. Si le Ministre n'annule pas la décision en cause dans les trente jours de sa date, elle pourra être exécutée.

§ 4. — Collège des commissaires.

Art. 23.

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

Deux commissaires seront présentés par les propriétaires des parts sociales de série A. Un commissaire sera présenté par le propriétaire des parts sociales de série B.

(1) Raison sociale de l'ancien concessionnaire.

C. — Onder dezelfde voorwaarden van stemming als in lid B hiervoren kan de raad binnen een termijn van één maand elke door de gemachtigde beheerder (of beheerder-directeur-generaal) binnen het raam van de hem bij artikel 21 verleende opdracht elke getroffen beslissing, die niet tot het dagelijks beheer behoort, te niet doen.

Art. 20.

De raad van beheer stelt met inachtneming van deze statuten een huishoudelijk reglement vast alsmede de wijze waarop hij zijn bevoegdheden uitoefent.

§ 2. — Gemachtigde-beheerder (of beheerder-directeur-generaal).

Art. 21.

De gemachtigde-beheerder (of beheerder-directeur-generaal) wordt benoemd door de Raad, bij eenvoudige meerderheid der stemmen, onder de beheerders die (1) vertegenwoordigen en op de voordracht van deze laatsten.

Zijn opdracht en bevoegdheden zijn omschreven als volgt :

a) hij oefent de macht betreffende het dagelijks beheer uit; zij omvat inzonderheid : het vaststellen van de uurregelingen, het opmaken van de exploitatiereglementen, het opmaken van de koopovereenkomsten en bestekken en het plaatsen van de nodige bestellingen voor de lopende exploitatie, de toepassing van de overeenkomsten en bestekken betreffende concessies en de collectieve overeenkomst met het personeel, het opmaken van de maandrekeningen; hij vertegenwoordigt de Maatschappij tegenover alle instanties, officiële of andere;

b) hij bestudeert de aan de raad van beheer voor te leggen kwesties en voert de beslissingen van deze laatste uit door het opmaken van de overeenkomsten en bestekken en het plaatsen van de nodige bestellingen voor de uitvoering van de werken waartoe door de raad van beheer werd besloten.

— sluit nieuwe collectieve overeenkomsten met het personeel, onder voorbehoud van bekrachtiging door de raad van beheer;

— benoemt en zet het uitvoeringspersoneel af;

— maakt de ontwerpen van jaarrekeningen op.

c) buiten de aan de gemachtigde-beheerder (of aan de beheerder-directeur-generaal) krachtens deze statuten toegekende bevoegdheden, kan de raad van beheer hem een gedeelte van zijn bevoegdheden of van zijn opdrachten afstaan.

De gemachtigde-beheerder (of de beheerder-directeur-generaal) mag onder eigen verantwoordelijkheid aan de directie-personeelsleden die hij aanduidt, de bevoegdheden toevertrouwen die hij nodig mocht achten voor de goede gang van de diensten die hun opgedragen zijn.

§ 3. — Commissaris van de Regering.

Art. 22.

Buiten de beheerders die de openbare besturen vertegenwoordigen, wordt een Commissaris van de Regering door de Minister van Verkeerswezen benoemd. Die commissaris wordt uitgenodigd op alle vergaderingen van de raad van beheer en de algemene vergadering waarvan hij mag deelnemen met adviserende stem.

Voor de uitoefening van het krachtens artikel 11 van de wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer aan de Minister voorbehouden recht beschikt de Commissaris binnen de perken en tot de doeleinden in dat artikel bepaald, over het recht om de uitvoering van een door een van deze organen getroffen beslissing te schorsen.

In de notulen van de vergadering wordt daarvan op staande voet melding gemaakt; een eensluidend verklaard uittreksel wordt onverwijld aan de Commissaris van de Regering toegezonden. Indien de Minister de betrokken beslissing niet binnen dertig dagen na de datum er van vernietigt, mag zij uitgevoerd worden.

§ 4. — College van Commissarissen.

Art. 23.

Op de verrichtingen van de Maatschappij wordt toezicht gehouden door een college van drie commissarissen voor de rekeningen van Belgische nationaliteit die door de algemene vergadering benoemd en afgezet worden. Hun mandaat duurt één jaar.

Twee commissarissen worden voorgedragen door de eigenaars van de maatschappelijke aandelen van reeks A. Een commissaris wordt voorgedragen door de eigenaar van de maatschappelijke aandelen van reeks B.

(1) Firmanaam van de vroegere concessiehouder.

Les commissaires sortants peuvent être nommés pour un nouveau terme. Ils cessent de faire partie du collège des commissaires au plus tard à l'expiration du mandat au cours duquel ils ont atteint l'âge de 65 ans.

Les commissaires ont, conjointement ou séparément, un droit illimité de surveillance et de contrôle sur toutes les opérations de la Société: ils peuvent prendre connaissance sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures de la Société. Il leur est remis chaque semestre, par le conseil d'administration, un état résumant la situation active et passive. Les commissaires doivent soumettre à l'assemblée générale les résultats de leur mission avec les propositions qu'ils croient convenables et lui faire connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

§ 5. — Dispositions diverses.

Art. 24.

Pour tous les actes de la Société autres que ceux qui relèvent de la gestion journalière, la Société sera valablement engagée vis-à-vis des tiers par la signature de deux administrateurs, dont l'un choisi parmi les représentants des pouvoirs publics, et l'autre parmi les représentants de (1).

Les actes de la gestion journalière sont signés par l'administrateur-délégué (ou d'administrateur-directeur-général) qui peut subdéléguer, à cette fin, ceux des pouvoirs qu'il estimerait utiles, conformément aux stipulations du dernier alinéa de l'article 21.

Art. 25.

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, sont intentées ou suivies au nom de la Société représentée par son conseil d'administration, poursuites et diligences de son administrateur-délégué (ou administrateur-directeur-général) qui pourra subdéléguer tout ou partie des pouvoirs lui conférés aux termes du présent article à toute personne de son choix, avec faculté de substitution.

Art. 26.

Le président, le vice-président, l'administrateur-délégué (ou l'administrateur-directeur-général) et les membres du conseil d'administration, ainsi que le commissaire du gouvernement et les commissaires aux comptes, ont droit à des émoluments ou indemnités fixés par l'assemblée générale, sous l'approbation du Ministre des Communications.

CHAPITRE III.

Les assemblées générales.

Art. 27.

Les assemblées générales ont lieu dans la région où la Société exerce son activité, à l'endroit désigné par le conseil d'administration dans les avis de convocation.

Les convocations contiennent l'ordre du jour arrêté par le conseil d'administration et sont adressées aux associés à l'intervention du président ou de son suppléant par lettre recommandée, quinze jours au moins avant la date fixée pour l'assemblée.

Art. 28.

L'assemblée générale se compose des propriétaires des parts sociales.

L'Etat (2), chaque commune associée et (3) sont représentés chacun par un ou plusieurs mandataires spécialement désignés à cette fin. Le conseil d'administration a le droit d'arrêter le texte de la procuration nécessaire à l'exercice de ces mandats.

Ces mandataires ont seuls voix délibérative. Ils ont autant de voix qu'ils représentent de parts sociales.

Une liste de présence indiquant les noms des associés, de leurs mandataires et le nombre de parts qu'ils représentent est signée par chacun de ces mandataires en entrant à l'assemblée.

L'assemblée générale est régulièrement constituée quel que soit le nombre de parts représentées, sauf l'exception prévue à l'article 33. Ses décisions engagent tous les associés.

(1) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(2) à compléter le cas échéant par : « la province ».

(3) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

De uittredende commissarissen kunnen voor een nieuwe termijn benoemd worden. Zij houden op van het college van commissarissen deel uit te maken uiterlijk bij het verstrijken van het mandaat tijdens hetwelk zij de leeftijd van 65 jaar bereikt hebben.

De commissarissen hebben samen of afzonderlijk een onbeperkt recht van toezicht en controle op al de verrichtingen van de Maatschappij; zij mogen zonder verplaatsing kennis nemen van de boeken, de briefwisseling, de notulen en in het algemeen van al de schriften van de Maatschappij. Elk semester wordt hun door de raad van beheer een staat bezorgd, die de actieve en passieve toestand beknopt opgeeft. De commissarissen moeten de uitslag van hun opdracht, samen met de voorstellen die zij passend achten aan de algemene vergadering voorleggen en deze doen kennen op welke wijze zij de inventarissen gecontroleerd hebben.

§ 5. — Allerlei bepalingen.

Art. 24.

Voor al de handelingen van de Maatschappij, buiten die welke tot het dagelijks bestuur behoren, is de Maatschappij geldig tegenover derden verbonden door de handtekening van twee beheerders, van wie ene gekozen onder de vertegenwoordigers van de Openbare Besturen, en de andere onder de vertegenwoordigers van (1).

De daden van dagelijks bestuur worden door de gemachtigde-beheerder (of beheerder-directeur-generaal) ondertekend die daartoe de bevoegdheden mag overdragen die hij nuttig mocht achten overeenkomstig de bepalingen van het laatste lid van artikel 21.

Art. 25.

De rechtvorderingen zowel bij eis als bij verweer, worden in naam van de Maatschappij, vertegenwoordigd door haar raad van beheer, ingesteld of vervolgd op vervolging en op verzoek van haar gemachtigde-beheerder (of beheerder-directeur-generaal) die de hem luidens dit artikel verleende bevoegdheden geheel of ten dele mag overdragen aan elk persoon naar zijn keus, met recht van vervanging.

Art. 26.

De voorzitter, de ondervoorzitter, de gemachtigde-beheerder (of beheerder-directeur-generaal) en de leden van de raad van beheer, alsmede de commissaris van de regering en de commissarissen voor de rekeningen hebben recht op door de algemene vergadering vastgestelde bezoldigingen of vergoedingen na goedkeuring door de Minister van Verkeerswezen.

HOOFDSTUK III.

De algemene vergaderingen.

Art. 27.

De algemene vergaderingen worden gehouden in de streek waar de Maatschappij werkzaam is, op de plaats welke door de raad van beheer in de oproepberichten is aangegeven.

De oproepingen vermelden de door de raad van beheer vastgestelde agenda en worden door de voorzitter of zijn plaatsvervanger bij aangekende brief aan de deelgenoten gezonden, ten minste vijftien dagen vóór de datum die voor de vergadering bepaald is.

Art. 28.

De algemene vergadering bestaat uit de eigenaars van de maatschappelijke aandelen.

De Staat, (2), elke deelhebbende gemeente en (3) worden ieder vertegenwoordigd door één of meer speciaal daartoe aangewezen gevolmachtigden. De raad van beheer heeft het recht de tekst vast te stellen van de voor de uitoefening van die mandaten vereiste volmacht.

Alleen die gevolmachtigden zijn stemgerechtigd, zij hebben zoveel stemmen als zij maatschappelijke aandelen vertegenwoordigen.

Een presentielijst met de naam van de deelgenoten, van hun gevolmachtigden en het aantal aandelen die zij vertegenwoordigen getekend bij hun intrede in de vergadering.

De algemene vergadering is regelmatig samengesteld om het even hoeveel aandelen vertegenwoordigd zijn, behoudens de bij artikel 33 voorziene uitzondering. Haar beslissingen binden al de deelgenoten.

(1) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

(2) eventueel aan te vullen door : « de provincie ».

(3) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

Art. 29.

Toute assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration ou, en son absence, par le vice-président. L'administrateur-délégué (ou l'administrateur-directeur général) exercera les fonctions de secrétaire.

Les autres membres présents du conseil d'administration complètent le bureau qui s'adjoint deux mandataires des associés en qualité de scrutateurs. Les décisions sont prises à la majorité des voix, sauf ce qui est dit à l'article 33.

En cas de parité des voix, toute proposition soumise au vote est rejetée.

Le scrutin secret peut être demandé par trois associés. Quand il s'agit de questions de personnes, le scrutin secret est de droit.

Art. 30.

L'assemblée générale ordinaire se réunit, de plein droit, tous les ans le

Le conseil d'administration peut décider la convocation d'assemblées générales extraordinaires. Il est tenu de le faire dans les trente jours, sur la demande d'un ou plusieurs associés représentant ensemble le cinquième du capital social. La demande indique les objets à porter à l'ordre du jour.

Art. 31.

L'assemblée générale ordinaire 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, le compte d'exploitation, le compte de profits et pertes et la répartition du bénéfice, 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.

Art. 32.

Les assemblées générales ne peuvent délibérer et statuer que sur les questions portées à l'ordre du jour.

Art. 33.

Lorsqu'il s'agit de délibérer sur les modifications aux statuts, l'assemblée n'est valablement constituée que si les mandataires des associés qui assistent à la séance représentent la moitié au moins du capital social et que les convocations mentionnent le texte des modifications proposées. L'adoption de ces modifications requiert simultanément la majorité des voix en provenance des parts de série A et la majorité des voix des parts de série B.

Pour être valable, toute modification aux statuts doit être approuvée par le Roi.

Art. 34.

Les procès-verbaux des assemblées générales ordinaires et extraordinaires sont signés par le président de l'assemblée et les scrutateurs.

CHAPITRE IV.

Immobilisations nouvelles.

Art. 35.

Les dépenses d'investissements nouveaux susceptibles d'accroître le potentiel industriel de la Société seront imputées à un compte « Immobilisations nouvelles », mais sous déduction de la fraction qui correspond à des dépenses de renouvellement ou de remplacement.

Le potentiel industriel est caractérisé principalement par le nombre de places-km que le réseau peut offrir par heure.

Les dépenses de cette nature sont couvertes par la voie d'emprunts obligataires.

CHAPITRE V.

Inventaire, bilan, répartition, réserves.

Art. 36.

L'année sociale commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre suivant. Toutefois, le premier exercice comprendra le temps écoulé depuis la constitution de la Société jusqu'au 31 décembre

Art. 29.

Elke algemene vergadering wordt voorgezeten door de voorzitter van de raad van beheer of, bij zijn afwezigheid, door de ondervoorzitter. De gemachtigde-beheerder (of de beheerder-directeur-generaal) neemt het ambt van secretaris waar.

De andere aanwezige leden van de raad van beheer vullen het bureau aan dat zich twee gevolmachtigden van de deelgenoten als stemopnemers toevoegt. De beslissingen worden bij meerderheid van stemmen getroffen, behoudens het bepaalde in artikel 33.

Bij staking van stemmen wordt elk voorstel waarover gestemd wordt, verworpen.

De geheime stemming kan gevraagd worden door drie deelgenoten. Wanneer het over personenkwesties gaat, geschiedt de geheime stemming rechtens.

Art. 30.

De gewone algemene vergadering komt van rechtswege elk jaar bijeen op

De raad van beheer kan beslissen buitengewone algemene vergaderingen te beleggen. Hij is ertoe gehouden zulks binnen dertig dagen te doen, op verzoek van één of meer deelgenoten die samen één vijfde van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen. Het verzoek vermeldt de op de agenda te plaatsen onderwerpen.

Art. 31.

Het verslag van de raad van beheer over de verrichtingen en de toestand van de Maatschappij alsmede het verslag van het college van commissarissen worden aan de gewone algemene vergadering medegedeeld. Zij doet uitspraak over de conclusies van die verslagen, over de balans, over de exploitatierekening, over de winst- en verliesrekening en over de verdeling van de winst, en geeft bij een bijzondere stemming ontlasting aan de raad van beheer en aan de commissarissen. Eventueel spreekt zij zich uit over de andere op de agenda geplaatste kwesties.

Art. 32.

De algemene vergaderingen kunnen slechts beraadslagen en beslissen over kwesties die op de agenda staan.

Art. 33.

Wanneer over wijzigingen aan de statuten dient beraadslaagd, is de vergadering slechts geldig samengesteld indien de gevolmachtigden van de deelgenoten die op de vergadering aanwezig zijn, ten minste de helft van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen en de tekst van de voorgestelde wijzigingen op de oproepingen vermeld is. De meerderheid van de stemmen van de aandelen van reeks A en de meerderheid van de stemmen van de aandelen van reeks B zijn tegelijk vereist voor de goedkeuring van die wijzigingen.

Om geldig te zijn, moet elke wijziging aan de statuten door de Koning goedgekeurd worden.

Art. 34.

De notulen van de gewone en van de buitengewone algemene vergaderingen worden ondertekend door de voorzitter van de vergadering en door de stemopnemers.

HOOFDSTUK IV.

Nieuwe vastleggingen.

Art. 35.

De uitgaven voor nieuwe vastleggingen die het industrieel potentieel van de Maatschappij kunnen verhogen worden op een rekening « Nieuwe vastleggingen » aangerekend, doch na aftrekking van het gedeelte dat overeenstemt met uitgaven voor vernieuwing of vervanging.

Het industrieel potentieel wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door het aantal plaatsen-km die het net per uur kan bieden.

De uitgaven van die aard worden gedekt door obligatieleningen.

HOOFDSTUK V.

Inventaris, balans, verdeling, reserves.

Art. 36.

Het maatschappelijk jaar vangt aan op 1 januari en wordt afgesloten op 31 december daarop. Het eerste dienstjaar omvat evenwel de tijd verlopen tussen de oprichting van de Maatschappij en 31 december

Art. 37.

Chaque année, le 31 décembre, les écritures sociales sont clôturées et le conseil d'administration dresse un inventaire et arrête le bilan, le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes.

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 profits et pertes seront déposés au siège social, à la disposition des associés.

Art. 38.

Le compte d'exploitation comprendra :

A. — En recettes, les produits ci-après :

- a) Recettes du trafic;
- b) Recettes de publicité;
- c) Produits de location éventuels;
- d) Autres recettes d'exploitation.

B. — En dépenses, les seules imputations ci-après :

a) Dépenses d'exploitation et d'entretien proprement dites, y compris les taxes éventuelles sur recettes et le cas échéant, la charge de location pour les biens restés la propriété de (1) et mis momentanément à la disposition de la Société.

b) Dotation prévue par le cahier des charges pour le fonds de renouvellement et d'amortissement.

c) Charges diverses d'assurances primes, et dotations à d'éventuels fonds d'assurances constitués par la Société elle-même.

d) Service d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés en vue de faire face à des immobilisations nouvelles.

e) (2).

f) Somme correspondant à 1 % des recettes reprises en A ci-dessus, attribuée à (3) afin de lui permettre de couvrir les dépenses résultant du concours de ses services spécialisés dont l'expérience en matière de gestion de services publics, sur les plans technique, administratif, financier et juridique, est mise à la disposition de la Société.

g) (4) à titre de redevance, au profit des pouvoirs publics associés.

La différence entre les recettes (A) et les dépenses (B) constitue le résultat d'exploitation de l'exercice; ce résultat est transféré au compte de Profits et Pertes.

Art. 39.

Le fonds de renouvellement et d'amortissement est alimenté par une dotation annuelle fixée par le conseil d'administration conformément aux stipulations des cahiers des charges. Il reçoit le produit de la vente des biens renouvelés ou remplacés.

Il est destiné à faire face aux dépenses de renouvellement ou de remplacement des installations et du matériel, ainsi qu'à supporter la charge d'intérêt et d'amortissement des emprunts éventuellement contractés à cet effet.

Art. 40.

Le conseil d'administration peut instituer des fonds d'assurances dont il fixe les règles de fonctionnement.

Art. 41.

Le solde favorable du compte Profits et Pertes sera réparti comme suit :

1. — Trois cinquièmes à un « Fonds de prévision et d'utilité publique ».

(1) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(2) à compléter par :

— si l'article 7 ne prévoit pas le remboursement progressif des parts sociales de série B : « Somme nécessaire pour attribuer aux parts sociales de « Série B » un intérêt, impôts déduits, représentant 4,5 % de leur valeur nominale.

— si l'article 7 prévoit le remboursement progressif des parts sociales de série B : « Annuité nécessaire pour assurer le remboursement sur ans, des parts sociales de « Série B » suivant tableau joint en annexe et leur verser un intérêt, impôts déduits, représentant 4,5 % de leur valeur nominale non amortie.

(3) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(4) montant à déterminer eu égard au niveau des redevances auxquelles les pouvoirs publics associés pouvaient prétendre du fait des anciennes concessions.

Art. 37.

Ieder jaar, op 31 december, worden de maatschappelijke schrifturen afgesloten en maakt de raad van beheer een inventaris, de balans, de exploitatierekening en de winst- en verliesrekening op.

Ten minste één maand vóór de algemene vergadering stelt hij op de maatschappelijke zetel alle nodige stukken voor het nazien van de schiffturen ter beschikking van de commissarissen.

Vijftien dagen vóór de vergadering worden de balans en de winst- en verliesrekening op de maatschappelijke zetel ter inzage neergelegd, ter beschikking van de deelgenoten.

Art. 38.

De exploitatierekening omvat :

A. — Als ontvangsten de opbrengsten hierna :

- a) De verkeersontvangsten;
- b) De publiciteitsontvangsten;
- c) De eventuele opbrengsten van verhuringen;
- d) Andere exploitatieontvangsten.

B. — Als uitgaven, enkel de aanrekeningen hierna :

a) De eigenlijke exploitatie- en onderhoudsuitgaven, met inbegrip van de eventuele taksen op ontvangsten en in voorkomend geval de huurlast van goederen die eigendom gebleven zijn van (1) en tijdelijk ter beschikking van de Maatschappij gesteld zijn.

b) Door het bestek voorziene dotatie voor het vernieuwings- en amortisatiefonds.

c) Allerlei verzekeringslasten : premiën en dotaties voor eventuele verzekeringsfondsen die door de Maatschappij zelf opgericht worden.

d) Rente- en aflossingsdienst van leningen aangegaan om het hoofd te kunnen bieden aan nieuwe vastleggingen.

e) (2).

f) Een som gelijk aan 1 % van de onder A hiervoren vermelde ontvangsten, toegekend aan (3) om het hem mogelijk te maken de uitgaven te dekken ingevolge de medewerking van zijn gespecialiseerde diensten waarvan de ervaring inzake beheer van openbare diensten op technisch, administratief, financieel en juridisch plan ter beschikking van de Maatschappij gesteld wordt.

g) (4) als de vergoeding, ten bate van de deelhebbende Openbare Besturen.

Het verschil tussen de ontvangsten (A) en de uitgaven (B) geeft de exploitatieuitslag van het dienstjaar; die uitslag wordt overgeschreven op de winst- en verliesrekening.

Art. 39.

Het vernieuwings- en amortisatiefonds wordt gestijfd door een jaarlijkse dotatie vastgesteld door de raad van beheer overeenkomstig de bepalingen van de bestekken. De opbrengst van de verkoop van de vernieuwde of vervangen goederen wordt er bij geboekt.

Het is bestemd om te voorzien in de uitgaven voor vernieuwing of vervanging van de installaties en van het materieel alsmede om de last te dragen van de rente en de aflossing van de eventueel daartoe aangegane leningen.

Art. 40.

De raad van beheer mag verzekeringsfondsen aanleggen waarvan hij de regelen van werking vaststelt.

Art. 41.

Het batig saldo van de winst- en verliesrekening wordt verdeeld als volgt :

1. — Drie vijftien aan een « Fonds voor voorziening en openbaar nut ».

(1) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

(2) aan te vullen door :

— indien artikel 7 de progressieve aflossing van de maatschappelijke aandelen van reeks B niet voorziet : « De nodige som om aan de maatschappelijke aandelen van « Reeks B » een rente, belastingen afgetrokken, toe te kennen, gelijk aan 4,5 % van hun nominale waarde.

— indien artikel 7 de progressieve aflossing van de maatschappelijke aandelen van reeks B voorziet : « Nodige annuïteit om de aflossing over jaren, van de maatschappelijke aandelen van « Reeks B » te verzekeren volgens tabel in bijlage, en ze een interest te storten, belastingen afgetrokken gelijk aan 4,5 % van hun niet afgeloste nominale waarde.

(3) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

(4) bedrag aan te passen aan het niveau der vergoedingen waarop de deelhebbende Openbare Besturen aanspraak konden maken uit hoofde der vroegere concessies.

2. — Un cinquième à l'ensemble du personnel selon des règles à arrêter par le conseil d'administration;

3. — Un cinquième aux parts sociales de série B.

Art. 42.

Le fonds de prévision et d'utilité publique prévu à l'article 41, 1^o a pour objet d'être affecté à des fins utiles aux usagers par décision du conseil d'administration, prise à la majorité simple des voix, un solde correspondant à 6 % de recettes du dernier exercice devant être réservé. Ce solde servira à la couverture du déficit éventuel du compte d'exploitation.

CHAPITRE VI.

Rachat, Dissolution de la Société, Mise en liquidation.

Art. 43.

Lors du retrait de l'ensemble des concessions et autorisations, par le Roi, conformément aux pouvoirs qui Lui sont conférés par l'article 3 de la loi relative à la création de Sociétés de transports en commun urbains (1), l'Etat rachètera, par paiement en espèces et avant toute prise de possession, tous les biens de la Société, hormis ceux qui font l'objet du dernier alinéa du présent article.

Les approvisionnements seront payés à leur valeur du jour et les biens immobilisés (immeubles, installations, matériel roulant, outillages, etc...) à la valeur d'exploitation à cette date.

Ces valeurs seront établies par un collège de trois experts, dont les conclusions seront sans appel. Le premier expert sera désigné par l'Etat et le deuxième par (2), tous deux dans un délai d'un mois prenant cours à la date de publication au *Moniteur belge* de l'arrêté révoquant l'ensemble des concessions et autorisations. Le troisième expert sera choisi de commun accord par les deux premiers dans le mois de l'acceptation de leur mission et, à défaut d'accord, il sera désigné par le président du tribunal de première instance de (3), à la requête de la partie la plus diligente.

Un délai de dix mois sera imparti au collège des trois experts ainsi constitué pour l'accomplissement de sa mission et le dépôt de ses conclusions.

Les biens appartenant à la Société en application des dispositions stipulées au chapitre IV « Immobilisations nouvelles » de même que le solde du fonds de renouvellement et d'amortissement prévu à l'article 39, seront attribués gratuitement à l'Etat, qui sera subrogé à la Société pour le service des intérêts et l'amortissement de la dette obligataire qui aura été contractée conformément aux dispositions des articles 35 et 39 des présents statuts.

Art. 44.

Le retrait de l'ensemble des concessions et autorisations entraînera de plein droit la dissolution de la Société et sa mise en liquidation.

Art. 45.

La liquidation sera assurée par les soins du président et du vice-président du conseil d'administration qui exerceront de plein droit les fonctions de liquidateurs; ils continueront à percevoir jusqu'à la clôture de la liquidation, les émoluments fixes dont ils bénéficiaient antérieurement.

Art. 46.

L'actif net, après apurement des dettes et charges incombant à la Société, sera immédiatement réparti uniformément entre toutes les parts sociales, au prorata de leur valeur nominale (4).

(1) Dans le cas de Sociétés dont la durée expire avant le 31 décembre 1983, l'article 44 commencera comme suit : « A l'expiration de la durée de la Société, l'Etat rachètera... »

Toutefois en cas de prorogation de la Société, le texte de base sera rétabli.

(2) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(3) indication du tribunal compétent dans la région où la société exerce son activité.

(4) à compléter le cas échéant par les mots « non amortie ».

2. — Een vijfde aan het gezamenlijk personeel volgens door de raad van beheer vast te stellen regelen;

3. — Een vijfde aan de maatschappelijke aandelen van reeks B.

Art. 42.

Het bij artikel 41, 1^o bedoelde fonds voor voorziening en openbaar nut is bestemd om, voor de gebruikers nuttige doeleinden aangewend te worden bij beslissing van de raad van beheer, getroffen bij eenvoudige meerderheid van stemmen; een saldo gelijk aan 6 % van de ontvangsten van het laatste dienstjaar blijft evenwel gereserveerd. Dit saldo dient om het eventueel tekort van de exploitatierekening te dekken.

HOOFDSTUK VI.

Naasting, Ontbinding van de Maatschappij, Liquidatie.

Art. 43.

Bij het intrekken door de Koning, overeenkomstig de Hem bij artikel 8 van de wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer (1) verleende macht, van de gezamenlijke concessies en vergunningen, zal de Staat al de goederen van de Maatschappij behalve die bedoeld in het laatste lid van dit artikel, vóór alle bezitneming naasten door betaling in specien.

De voorraden zullen betaald worden tegen hun waarde op de dag zelf en de vastgelegde goederen (gebouwen, installaties, rollend materieel, werktuigen, enz...) tegen hun exploitatiewaarde op die datum.

Die waarden worden vastgesteld door een college van drie deskundigen wier conclusies niet voor beroep vatbaar zijn. De eerste deskundige wordt aangewezen door de Staat en de tweede door (2), beide binnen een termijn van één maand ingaande op de datum van de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van het besluit waarbij de gezamenlijke concessies en vergunningen worden ingetrokken. De derde deskundige wordt door de eerste twee in gemeen overleg gekozen binnen één maand na de aanvaarding van hun opdracht en, zo zij het niet eens kunnen worden, wordt hij door de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te (3) aangeduid op verzoek van de meest gereede partij.

Aan het aldus samengesteld college van drie deskundigen wordt een termijn van tien maanden toegestaan voor het vervullen van zijn opdracht en het neerleggen van zijn conclusies.

De goederen die bij toepassing van de bepalingen van hoofdstuk IV « Nieuwe vastleggingen » aan de Maatschappij toebehoren alsmede het saldo van het bij artikel 39 voorziene vernieuwings- en amortisatiefonds worden gratis toegewezen aan de Staat die in de rechten van de Maatschappij treedt om te voorzien in de rente- en amortisatiedienst van de obligatieschuld die zal aangegaan worden overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 35 en 39 van deze statuten.

Art. 44.

De intrekking van de gezamenlijke concessies en vergunningen heeft van rechtswege de ontbinding en de in-liquidatiestelling van de Maatschappij tot gevolg.

Art. 45.

De liquidatie wordt verzekerd door de voorzitter en door de ondervoorzitter van de raad van beheer die van rechtswege als liquidatoren zullen optreden; zij zullen de vaste bezoldigingen welke zij vroeger genoten, blijven ontvangen tot bij de sluiting van de liquidatie.

Art. 46.

Het netto-actief wordt, na aanzuivering van de schulden en lasten van de maatschappij, onmiddellijk eenvormig verdeeld over al de maatschappelijke aandelen naar rata van hun nominale waarde (4).

(1) Voor maatschappijen waarvan de duur vóór 31 december 1983 vervalt, zal artikel 44 beginnen als volgt : « Bij het vervallen van de duur van de maatschappij, zal de Staat..... naasten..... »

Bij verlenging van de duur van de Maatschappij wordt de basistekst evenwel opnieuw gebezigd.

(2) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

(3) aanduiding van de rechtbank die bevoegd is in de streek waar de maatschappij werkzaam is.

(4) eventueel aan te vullen met de woorden « niet afgeloste ».

CHAPITRE VII.

Dispositions diverses ou transitoires.

Art. 47.

La Société reprendra, à la date de la publication au *Moniteur belge* de l'arrêté royal approuvant sa création, et ce aux conditions de travail et de pension existant à ce moment, le personnel en service auprès de l'exploitation de transports en commun urbains à laquelle elle succède.

Art. 48.

En attendant la première assemblée générale ordinaire et par dérogation aux articles 11, 12 et 28, l'arrêté royal approuvant sa constitution comportera, à titre provisoire, la nomination des membres d'un premier conseil d'administration et d'un premier collège de commissaires, sur propositions faite par le Ministre ayant les transports en commun urbains dans ses attributions, d'accord avec les pouvoirs publics, les organisations professionnelles et (1), chacun pour les mandats qui lui reviennent en vertu des articles 11 et 25.

..... (2).

Vu pour être annexé à la loi du

HOOFDSTUK VII.

Allerhande bepalingen of overgangsbepalingen.

Art. 47.

De maatschappij zal op de datum waarop het koninklijk besluit houdende goedkeuring van haar oprichting in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt wordt en onder de alsdan bestaande arbeids- en pensioenvoorwaarden het personeel in dienst bij de exploitatie van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer, die zij opvolgt, overnemen.

Art. 48.

In afwachting van de eerste gewone algemene vergadering en bij afwijking van de artikelen 11, 12 en 28 voorziet het koninklijk besluit houdende goedkeuring van haar oprichting voorlopig in de benoeming van de leden van een eerste raad van beheer en van een eerste college van commissarissen op voordrachten gedaan door de Minister tot wiens bevoegdheid het stedelijk gemeenschappelijk vervoer behoort, in overleg met de openbare besturen, de beroepsorganisaties en (1), ieder voor de mandaten die krachtens de artikelen 11 en 25 aan dezelfde toekomen.

..... (2).

Ons bekend om te worden gevoegd bij de wet van

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen.

P. W. SEGERS.

Le Ministre des Finances.

De Minister van Financiën.

J. VAN HOUTTE.

(1) raison sociale de l'ancien concessionnaire.

(2) les statuts des Transports Intercommunaux d'Anvers et de Gand comporteront un article 49, libellé comme suit :

Art. 49.

La Société reprendra à la date de la publication au *Moniteur belge* de l'arrêté royal approuvant sa création, la situation active et passive de la gestion provisoire, sur la base des comptes arrêtés par un collège de 4 membres, dont 2 seront désignés par le conseil d'administration de la Société et 2 par l'organisme chargé de la gestion provisoire.

Le rapport de ce collège sera soumis à l'approbation du conseil d'administration de la société et à celle du Ministre ayant les transports en commun urbains dans ses attributions.

(1) firmanaam van de vroegere concessiehouder.

(2) de statuten van het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en te Gent omvatten een artikel 49, opgesteld als volgt :

Art. 49.

De Maatschappij zal op de datum waarop het koninklijk besluit houdende goedkeuring van haar oprichting in het *Belgisch Staatsblad* bekend gemaakt wordt, het actief en het passief van het voorlopig beheer overnemen op grond van de rekeningen afgesloten door een college van 4 leden, van wie er twee door de raad van beheer van de Maatschappij en twee door het organisme belast met het voorlopig beheer aangesteld worden.

Het verslag van dat college zal ter goedkeuring worden overgelegd aan de raad van beheer van de maatschappij en aan de Minister tot wiens bevoegdheid het stedelijk gemeenschappelijk vervoer behoort.