

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

27 JUNI 1951.

27 JUIN 1951.

WETSONTWERP

op de inrichting van het gemeenschappelijk
vervoer in de Brusselse agglomeratie.

PROJET DE LOI

portant organisation des transports en commun
de l'agglomération bruxelloise.

I. — AMENDEMENT

VOORGESTELD DOOR DE HEER DE PAEPE.

I. — AMENDEMENT

PRESENTE PAR M. DE PAEPE.

Art. 13.

Art. 13.

Dit artikel wijzigen als volgt :

Modifier cet article comme suit :

De « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » is onderworpen aan de wetgeving op de Paritaire Commissies en de bepalingen van de wet van 20 September 1948, houdende organisatie van het Bedrijfsleven.

La « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » est soumise à la législation sur les commissions paritaires et aux dispositions de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'Economie.

P. DE PAEPE.

II. — AMENDEMENTS

PRESENTES PAR M. RONGVAUX.

II. — AMENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE HEER RONGVAUX.

Article premier.

Eerste artikel.

I. — Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

I. — Het eerste lid van dit artikel doen luiden als volgt :

« Il est créé une association de droit public dotée de la personnalité juridique constituée conformément aux statuts annexés à la présente loi. Cette association portera la dénomination « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles. »

« Er wordt een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid opgericht, gesticht overeenkomstig de bij deze wet behorende statuten. Deze vereniging wordt genaamd « Maatschappij voor het Intercommunal Vervoer te Brussel ».

JUSTIFICATION.

VERANTWOORDING.

Des pouvoirs publics associés entre eux ou même avec des représentants d'intérêts privés n'ont pas le pouvoir de créer par eux-mêmes une association de droit public dotée de la personnalité juridique. Cette

Openbare besturen welke onderling of zelfs met vertegenwoordigers van particuliere belangen zijn verenigd, zijn niet bevoegd om zelf een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid op te richten.

Zie :

Voir :

349 : Wetsontwerp.

349 : Projet de loi.

G.

dernière qualité ne peut en effet être attribuée que par une loi: et à défaut de loi générale organisant les associations de droit public, chacune d'entre elles doit être « créée » par une loi spéciale.

Le projet ne peut donc se limiter à donner au Roi le pouvoir d'approuver la création d'une association dotée de la personnalité juridique. Approuver ne veut pas dire conférer et l'association dépourvue de personnalité juridique au jour de sa création ne l'obtiendra pas par l'approbation royale.

Il faut donc que la loi dise clairement ce qu'elle veut faire. L'amendement proposé lèvera toute difficulté.

II. — Insérer entre le premier et le second alinéa de l'article premier, un nouvel alinéa rédigé comme suit :

Seuls, les pouvoirs publics : Etat, province de Brabant, la ville de Bruxelles et les communes intéressées seront admis en qualité de membres de cette association.

JUSTIFICATION.

Le but d'une concession bien étudiée est de rendre les pouvoirs publics propriétaires de l'exploitation à la fin de la concession. Telle était l'intention du Gouvernement catholique de 1899 lorsqu'il rédigeait le premier cahier des charges imposé à la S. A. Les Tramways bruxellois.

Ce louable souci de sauvegarde de l'intérêt général ne se retrouve plus dans le projet de statuts présenté en annexe du présent projet de loi.

Les biens apportés par la S. A. Les Tramways bruxellois ne seront ni amortis ni remboursés au cours des nouvelles concessions. On se retrouvera donc en 1981 dans la même situation que celle que nous subissons actuellement, sinon pire. La moitié des biens de la société de droit public continuera d'être entre les mains de particuliers.

Est-il concevable que les articles 49 et 50 des statuts organisent une liquidation de la société sans souci du fonctionnement du service public? Faut-il supposer que le Gouvernement admet dès à présent que le service des tramways pourra être interrompu à cette époque?

Le cahier des charges de 1899 avait le souci de prévoir la reprise du réseau entier par les pouvoirs publics, ce qui était simple à concevoir sous le régime de concessions à une société privée.

Avec l'instauration d'une association de droit public, on doit admettre que l'associé privé ne peut plus jouir de droits prépondérants dans la gestion du service public. On ne peut plus l'admettre comme associé qu'avec des droits comparables à ceux d'un porteur d'obligations à revenu variable comme à la S. N. C. B.

Lancer sur le marché des obligations rémunérées par 1 % des recettes globales + 4,5 % net d'intérêt fixe en valeur-or + 1/5 du bénéfice restant est une opération d'une exceptionnelle facilité.

L'argument invoqué selon lequel l'intervention d'associés privés est nécessaire pour opposer une digue aux revendications du personnel apparaît contraire aux leçons de l'expérience. Avant la dernière guerre, la situation des agents de la S. N. C. V. était inférieure à celle des agents des entreprises privées.

Pour éviter toutes ces difficultés, il y a lieu de réserver l'accès de l'association de droit public aux seuls pouvoirs publics.

Art. 2.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

« L'Etat fera apport à la société des biens dont les pouvoirs publics sont entrés en possession à l'expiration des concessions qui avaient été accordées à la société anonyme « Les Tramways Bruxellois ». A cette fin, il reprendra, conformément aux dispositions des articles 96 et 97 du cahier des charges annexé à la convention intervenue le 26 avril 1899 entre l'Etat et la société anonyme « Les Tramways Bruxellois », les biens acquis par la province du Brabant, la ville de Bruxelles et les autres communes intéressées.

« Les pouvoirs publics dont l'Etat aura repris les biens recevront, à leur choix, soit l'indemnité prévue par les articles 96 et 97 du cahier des charges annexé à la convention visée ci-dessus, soit les parts sociales attribuées à l'Etat en rémunération de l'apport de ces biens. »

Laatstgenoemde eigenschap kan immers alleen bij een wet worden toegekend, en bij gebreke van een algemene wet tot inrichting van de publiekrechtelijke verenigingen, moet elke dergelijke vereniging door een bijzondere wet worden « opgericht ».

In het ontwerp mag men zich er dus niet toe beperken, de Koning te machtigen om zijn goedkeuring te hechten aan de oprichting van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid. Goedkeuren is niet toekennen, zodat de vereniging, die op de dag van de oprichting geen rechtspersoonlijkheid bezit, ze bij koninklijke goedkeuring ook niet zal verkrijgen.

De wet moet dus de bedoeling duidelijk in het licht stellen. Het voorgestelde amendement schakelt elke moeilijkheid uit.

II. — Tussen het eerste en het tweede lid van het eerste artikel een nieuw lid inlassen, dat luidt als volgt :

« Alleen de openbare besturen : de Staat, de provincie Brabant, de stad Brussel en de betrokken gemeenten worden als leden tot deze vereniging toegelaten. »

VERANTWOORDING.

Het doel van een degelijk bestudeerde concessie is, de openbare besturen eigenaars te maken van de exploitatie op het einde van de concessie. Dit was het oogmerk van de katholieke regering in 1899, toen zij het eerste lastkohier vaststelde dat aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » werd opgelegd.

Deze lofwaaardige zorg voor de vrijwaring van het algemeen belang is niet terug te vinden in het ontwerp van statuten, dat als bijlage bij dit wetsontwerp wordt voorgelegd.

De goederen, ingebracht door de N. V. « Les Tramways Bruxellois », worden noch afgeheven, noch terugbetaald in de loop van de volgende concessies. In 1981 zal de toestand dus nog dezelfde zijn als die welke wij thans kennen, zonet slechter. De helft der goederen van de publiekrechtelijke vereniging zal in het bezit van particulieren blijven.

Is het niet onbegrijpelijk dat bij de artikelen 49 en 50 der statuten de liquidatie van de vereniging wordt geregeld, zonder dat rekening gehouden wordt met de werking van de openbare dienst? Neemt de Regering wellicht nu reeds aan dat de tramdienst op dat ogenblik zal kunnen onderbroken worden?

Het lastkohier van 1899 getuigde van de bezorgdheid om de overname van gans het net door de openbare besturen te regelen, wat onder het stelsel van concessie aan een private maatschappij gemakkelijk te verwezenlijken was.

Waar een publiekrechtelijke vereniging wordt opgericht, dient erkend dat de private vennoot geen overwegende rechten mag hebben in het beheer van de openbare dienst. Hij kan slechts als vennoot toegelaten worden met ongeveer dezelfde rechten als verleend worden aan de houders van obligaties met veranderlijk inkomen, zoals bij de N. M. B. S.

Het op de markt werpen van obligaties die recht geven op 1 % van de gezamenlijke inkomsten + 4,5 % netto vaste rente in goudwaarde + 1/5 van het winstoverschot is een uiterst eenvoudige verrichting.

Het aangevoerde argument, als zou de tussenkomst van private vennoten noodzakelijk zijn om een dam op te werpen tegen de eisen van het personeel, blijkt strijdig met de lessen der ervaring. Vóór de laatste oorlog was de toestand van het personeel der N. M. B. S. slechter dan die van het personeel der private ondernemingen.

Om al deze moeilijkheden te omzeilen bestaat er aanleiding toe alleen de openbare besturen tot de publiekrechtelijke vereniging toe te laten.

Art. 2.

De tekst van dit artikel vervangen door wat volgt :

« De Staat brengt in de maatschappij de goederen in welke in het bezit zijn gekomen van de openbare besturen bij het verstrijken der concessies welke werden toegestaan aan de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois ». Daartoe zal hij in overeenstemming met de bepalingen der artikelen 96 en 97 van het lastkohier, in bijlage bij de op 26 April 1899 tussen de Staat en de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomst, de goederen welke door de provincie Brabant, de stad Brussel en de andere betrokken gemeenten verworven werden, overnemen.

« De openbare besturen waarvan de Staat de goederen zal hebben overgenomen, zullen, naar keuze, hetzij de vergoeding welke voorzien is bij de artikelen 96 en 97 van het lastkohier, in bijlage bij hogerbedoelde overeenkomst, hetzij de maatschappelijke aandelen welke aan de Staat werden toegekend ter vergoeding voor het inbrengen van deze goederen ontvangen. »

JUSTIFICATION.

Le texte du projet fait appel aux notions de mandat ou de portefort que le Conseil d'Etat propose d'éviter. Le Gouvernement introduit un nouveau texte contenant une condition suspensive de l'apport des biens appartenant aux pouvoirs publics subordonnés.

* * *

Au texte tel qu'il est proposé par le Conseil d'Etat, il y aurait lieu d'ajouter des alinéas qui prévoieraient l'apport par l'Etat de certains biens qui n'ont pas été pris en considération dans le projet gouvernemental. Ces alinéas seraient rédigés comme suit :

1° En outre, l'Etat fera apport de la quotité de 5 % de tous les biens de la S. A. « Les Tramways Bruxellois », qui lui appartiennent en vertu de la loi relative à l'impôt sur le capital.

2° La valeur des travaux exécutés par l'Office de la Jonction Nord-Midi exclusivement dans l'intérêt du réseau des tramways.

3° La valeur du Fonds de renouvellement et du Fonds de prévision pour accidents constitués par le Comité Provisoire de Gestion.

VERANTWOORDING.

De tekst van het wetsontwerp doet beroep op het begrippen « lastgeving » en « zich sterk maken voor » die de Raad van State voorstelt te vermijden. De Regering voert een nieuwe tekst in welke een opschortende voorwaarde bevat voor de inbreng van de goederen welke toebehoren aan de ondergeschikte openbare besturen.

* * *

Aan de tekst, zoals hij door de Raad van State wordt voorgesteld, zouden leden moeten toegevoegd worden, welke de inbreng door de Staat van bepaalde goederen, welke in het Regeringsontwerp niet in aanmerking genomen werden, zouden voorzien. Deze leden zouden luiden als volgt :

1° Bovendien zou de Staat de quotiteit 5 % inbrengen van al de goederen van de N. V. « Les Tramways Bruxellois » welke haar krachtens de wet betreffende de belasting op het kapitaal toebehoren.

2° De waarde van de door de Dienst der Noord-Zuidverbinding mit-sluitend ten voordele van het tranwegennet uitgevoerde werken.

3° De waarde van het Hernieuwingsfonds en het Voorzorgfonds tegen ongevallen opgericht door het Voorlopig Comité van Beheer.

E. RONGVAUX,
R. DE KINDER,
J. GELDOF.
J. VAN WINGHE.