

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

5 JUILLET 1951.

PROJET DE LOI

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

AMENDEMENTS
PRÉSENTÉS PAR M. RONGVAUX.

Art. 3.

1. — Remplacer l'alinéa 2 par le texte suivant :

« La concession ou l'autorisation de tous nouveaux services publics de transports en commun urbains, dans l'agglomération bruxelloise, 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 laquelle ces nouveaux services seront établis, pourra être accordée par le Roi directement et aux conditions qu'il déterminera. »

JUSTIFICATION.

A. — On a émis l'idée de doubler les services ferroviaires de la Jonction, d'un service de transport urbain. Il est probable que si cette réalisation devait se faire, la S.N.C.B. en assumerait l'exploitation.

Il ne faut pas rendre impossible une telle éventualité.

Il a été également question d'un métro qui se relierait à la Jonction et utiliserait les anciens canaux voûtés de la Senne, sous les boulevards du centre.

Des plans ont aussi prévu un circuit sous les boulevards de la première ceinture.

De là la suppression à l'alinéa 2, 5^e ligne, des mots « ou sous ».

B. — Il apparaît suffisant de laisser à l'association nouvelle le monopole de fait des exploitations de transport urbain sans devoir consacrer ce monopole dans la loi.

Décréter le monopole légal enlèverait au Gouvernement le pouvoir d'autoriser le déplacement d'un terminus de tramways vicinaux, même si ce déplacement est nécessité par des modifications de voirie ou des contingences urbanistiques.

L'agglomération bruxelloise peut en vertu de l'alinéa 4 de l'article 3, être étendue par le Roi. Elle pourrait ainsi atteindre les villes voisines. Tout développement, tout aménagement du réseau de la S.N.C.V. aux alentours de la capitale deviendrait impossible.

Voir :

349 : Projet de loi.
568 : Amendements.

5 JULI 1951.

WETSONTWERP

op de inrichting van het gemeenschappelijk
vervoer in de Brusselse agglomeratie

AMENDEMENTEN
VOORGESTELD DOOR DE HEER RONGVAUX.

Art. 3.

1. — Het tweede lid vervangen door volgende tekst :

« De concessie van of de machtiging voor elke nieuwe openbare dienst voor gemeenschappelijk lokaal vervoer in de Brusselse agglomeratie, alsmede elke uitbreiding van bestaande lijnen, om het even welke wijze van tractie gebruikt wordt en welke de aard zij van de weg waarop die nieuwe diensten zullen ingericht worden, zal rechtstreeks en onder de door hem vastgestelde voorwaarden door de Koning kunnen verleend worden. »

VERANTWOORDING.

A. — Men heeft het plan opgevat naast de spoorwegdiensten van de Noord-Zuidverbinding een dienst voor lokaal vervoer in te richten. Indien dit verwezenlijkt wordt, zal de N.M.B.S. waarschijnlijk de exploitatie er van op zich nemen.

Een dergelijke eventualiteit mag niet onmogelijk worden gemaakt.

Er is eveneens sprake geweest van een metro, die in verbinding zou staan met de Noord-Zuidverbinding en die de oude overwelfde kanalen van de Zenne, onder de lanen van het centrum, zou volgen.

In sommige plans werd eveneens een verbinding voorzien onder de lanen van de eerste ringbaan.

Daarom dienen de woorden « of waaronder », in het 2^e lid, 6^e regel, te worden weggelaten.

B. — Het schijnt te volstaan aan de nieuwe vereniging het feitelijk monopolie van de exploitaties voor lokaal vervoer over te laten, zonder dit monopolie in de wet vast te leggen.

Door het wettelijk monopolie te verordenen, zou men aan de Regering de macht ontnemen om de verplaatsing van een eindpunt van buurtspoorwegen toe te laten, zelfs indien die verplaatsing vereist is door wijzigingen aan de wegen of door stedenbouwkundige omstandigheden.

De Brusselse agglomeratie mag, krachtens het 4^e lid van artikel 3, door de Koning worden uitgebreid. Zij zou aldus naburige steden kunnen bereiken. Iedere ontwikkeling, iedere inrichting van het net van de N.M.B. in de omgeving van de hoofdstad zou onmogelijk worden.

Zie :

349 : Wetsontwerp.
568 : Amendementen.

Donc à l'alinéa 2, *in fine*, remplacement des mots « qui dispose seul de les obtenir », par « aux conditions qu'il déterminera ».

2. — Insérer entre le deuxième et le troisième alinéa un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Toutefois, les concessions et autorisations 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 de Bruxelles » n'a point fait semblable demande pour elle-même et si elle n'a pas exécuté la ligne concédée dans le délai qui aura été fixé par le Gouvernement. »

JUSTIFICATION.

Cette disposition est reprise en partie de l'article 2, alinéa 3, de la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux.

L'agglomération bruxelloise prévue par le projet de loi couvre déjà des étendues non-urbaines. Le Roi pourra étendre la notion d'agglomération qui devient ainsi purement fictive. Les communes englobées perdent automatiquement le droit d'octroyer elles-mêmes des concessions. Elles pourraient cependant désirer l'organisation de transports en commun dont la rentabilité aléatoire n'intéresserait pas la puissante Société des transports intercommunaux de Bruxelles.

Il faut donc permettre à ces communes de trouver des concessionnaires disposés à exploiter des lignes d'intérêt local, en cas de carence de la Société précitée.

3. — Ajouter « in fine » de l'article, un alinéa libellé comme suit :

« Les communes visées aux alinéas 4 et 5 et qui n'ont pas participé en vertu de l'article 2 à la constitution de la « Société des Transports intercommunaux de Bruxelles » ont le droit de souscrire ultérieurement des parts sociales contre versement de la valeur nominale prévue aux statuts. »

JUSTIFICATION.

Parmi les communes citées à l'article 3, alinéa 4, Diegem, Droogenbos, Groot-Bijgaarden, Machelen-lez-Vilvorde, Ruisbroeck, Wesembeek, Oppem et Woluwe-Saint-Etienne n'ont pas le droit de devenir associées. Il en sera de même des communes auxquelles le Roi étendrait la notion d'agglomération bruxelloise par application de l'alinéa 5.

Ce résultat est la négation du principe d'association des communes en vigueur à la S.N.C.V.

Art. 4.

Remplacer l'article 4 par ce qui suit :

« Aucune concession ou autorisation ne sera accordée dans le cadre de l'article 3, que sur avis conforme des conseils communaux intéressés et de la députation permanente du Conseil provincial du Brabant. »

JUSTIFICATION.

A. — Les communes et la province subiront une diminution sensible de ressources par l'interdiction de n'imposer aucune redevance, impôt et taxes même rémunératoires à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (art. 11 du projet). Cette interdiction vise aussi bien les concessions qui font l'objet d'un renouvellement à partir du 1^{er} janvier 1946 que celles qui seraient ultérieurement accordées. Dans les deux cas, il est porté atteinte aux droits des communes et de la province et les raisons dictant leur intervention sont les mêmes.

Derhalve, worden de woorden « die alleen over het recht om ze te bekomen beschikt » vervangen door de woorden « onder de door hem vastgestelde voorwaarden ».

2. — Tussen het tweede en het derde lid een nieuw lid invoegen, luidend als volgt :

« Nochtans kunnen de concessies en machtigingen worden toegekend aan andere organismen van openbaar nut, indien, binnen de termijn van één jaar na hun aanvraag tot verlenging van concessie of van machtiging, de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » niet een dergelijke aanvraag voor haarzelf heeft ingediend en indien zij de geconcedeerde lijn niet heeft aangelegd binnen de door de Regering vastgestelde termijn. »

VERANTWOORDING.

Die bepaling werd ten dele overgenomen uit artikel 2, 3^o lid, van de wet van 24 Juni 1885 betreffende de buurtspoorwegen.

De door het wetsontwerp voorziene Brusselse agglomeratie strekt zich reeds uit over niet-stedelijke gebieden. De Koning kan het begrip agglomeratie uitbreiden, dat aldus louter denkbeeldig wordt. De er in opgenomen gemeenten verliezen automatisch het recht zelf concessies te verlenen. Ze zouden nochtans de oprichting kunnen wensen van gemeenschappelijk vervoer, waarvan het onzekere rendement voor de machtige Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel geen belang zou opleveren.

Het past dus aan deze gemeenten de mogelijkheid te laten om, waar voormelde Maatschappij in gebreke blijft, een beroep te doen op concessiehouders die bereid zijn lijnen van plaatselijke aard te exploiteren.

3. — Aan het slot van het artikel een lid toevoegen, dat luidt als volgt :

« De in het 4^{de} en 5^{de} lid bedoelde gemeenten, die op grond van artikel 2 geen aandeel hadden aan de oprichting van de « Maatschappij voor het Intercommunaal vervoer te Brussel », zijn er toe gerechtigd later op maatschappelijke aandelen in te schrijven tegen storting van de nominale waarde, vastgesteld in de statuten. »

VERANTWOORDING.

Onder de in artikel 3, 4^{de} lid, opgesomde gemeenten hebben Diegem, Droogenbos, Groot-Bijgaarden, Machelen-bij-Vilvoorde, Ruisbroek, Wesembeek, Oppem en Sint-Stevens-Woluwe niet het recht vennoten te worden. Hetzelfde geldt voor de gemeenten tot welke de Koning eventueel, bij toepassing van het 5^{de} lid, het begrip Brusselse agglomeratie uitbreidt.

Dit resultaat staat diametraal tegenover het begrip der vereniging van gemeenten, zoals het bij de N.M.B. wordt toegepast.

Art. 4.

Artikel 4 vervangen door wat volgt :

« Generlei concessie of machtiging zal binnen het raam van artikel 3 verleend worden dan op eensluidend advies van de betrokken gemeenteraden en van de Bestendige Deputatie van de provinciale Raad van Brabant. »

VERANTWOORDING.

A. — De gemeenten en de provincie kunnen hun inkomsten gevoelig zien verminderen door het feit dat het hun verboden is aan de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel enigerlei retributie, belasting of taxe, zelfs voor verstrekte diensten, op te leggen (art. 11 van het ontwerp). Dit verbod geldt zowel voor de concessies, waarvan de hernieuwing ingaat op 1 Januari 1946, als voor die welke later zouden worden verleend. In beide gevallen wordt inbreuk gemaakt op de rechten der gemeenten en der provincie, en de redenen die aan hun tussenkomst ten grondslag liggen zijn dezelfde.

La distinction faite par le projet du Gouvernement ne se justifie pas. Il y a donc lieu de supprimer les mots : « alinéa 2 ».

B. — Il ne suffit pas que les communes et la province soient simplement appelées à donner un avis consultatif, ce qui se traduit dans le projet par les mots : « aient été entendus ». Pareil avis n'exerce aucune influence sur la décision. Il faut au contraire que cet avis soit conforme.

En effet, en vertu de l'article 108, 2°, de la Constitution, les lois doivent consacrer le principe de « l'attribution aux conseils provinciaux et communaux de tout ce qui est d'intérêt provincial et communal ». Il est hors de doute que l'organisation de services de transport urbain circulant sur la voirie provinciale ou communale est bien une affaire d'intérêt provincial ou communal.

Dès lors on doit prévoir l'avis conforme de la province et des communes, surtout de celles qui ne sont pas associées. Agir différemment consacrerait la violation de l'article 108, 2°, de la Constitution.

Het onderscheid dat door het Regeringsontwerp gemaakt wordt, is niet verantwoord. Er bestaat dus aanleiding toe, de woorden « 2^o lid » weg te laten.

B. — Het volstaat niet de gemeenten en de provincies een louter raadgevend advies te laten uitbrengen, zoals het in het ontwerp vervat ligt in de woorden « gehoord werden ». Dergelijk advies oefent geen enkele invloed uit op de beslissing. Het is integendeel nodig dat dit advies eensluidend zou zijn.

Inderdaad, op grond van artikel 108, 2°, der Grondwet, moeten de wetten de toepassing verzekeren van het beginsel van « het opdragen, aan de provinciale raden en aan de gemeenteraden, van al wat van provinciaal en gemeentelijk belang is ». Het staat buiten kijf dat de oprichting van diensten voor lokaal vervoer langs de provinciale en gemeentewegen wel degelijk een kwestie van provinciaal of gemeentelijk belang is.

Derhalve dient rekening gehouden te worden met het eensluidend advies der provincie en der gemeenten, vooral van die welke geen vennoten zijn. Anders handelen zou gelijkstaan met het overtreden van artikel 108, 2°, der Grondwet.

Art. 5.

Remplacer l'article 5 par ce qui suit :

« Les concessions et autorisations sont accordées pour une durée indéterminée. Elles prennent fin de plein droit par la dissolution de la Société concessionnaire. En outre, le Roi pourra y mettre fin en révoquant l'ensemble de celles-ci, moyennant préavis d'un an prenant cours le 1^{er} janvier suivant sa notification. »

JUSTIFICATION.

Nous savons par la lecture de l'article 5 du projet de statuts annexé au projet de loi que la durée de la Société nouvelle est indéterminée. Il n'est donc pas possible dans les arrêtés royaux d'octroi de concessions de fixer une date qui coïnciderait avec la fin de cette Société. Dès lors, il est plus logique de poser en principe que les concessions sont accordées pour une durée indéterminée, ce qui ne veut pas dire indéfinie.

L'article 48 des statuts stipule que le retrait des concessions et autorisations par le Roi déterminera la dissolution et la mise en liquidation de la société concessionnaire. A l'inverse, il faut prévoir que la dissolution de la société met fin aux concessions et autorisations.

Cette idée est imparfaitement contenue dans le texte du Gouvernement. En disant que « les concessions et autorisations sont accordées pour la durée de la Société » et en supposant que l'assemblée générale décide que la Société aura une durée de 30 ans, les concessions et autorisations auront une validité égale. Dans le cas de dissolution anticipée de la société après 20 ans d'existence, on pourrait contester le terme des concessions et autorisations et estimer qu'elles conservent leur validité primitive de 30 ans.

Le texte proposé par l'amendement ci-dessus pour le premier alinéa de l'article évite ces difficultés.

Dans le second alinéa de l'article, il paraît peu élégant d'employer une formule négative pour indiquer la limitation du pouvoir de révocation donné au Roi sans avoir préalablement posé le principe de ce pouvoir.

En outre, la forme positive proposée a le mérite d'alléger la phrase et d'éviter la répétition contenue dans les mots : « Il ne pourra user de ce pouvoir qu'à... ».

Enfin, il n'est pas opportun d'entraver le pouvoir donné au Roi en lui défendant d'en faire usage avant 30 ans. L'intérêt général pourrait exiger une intervention du Gouvernement en cas de carence grave de la Société. En effet, comment la contraindre à des travaux d'extension ou de modernisation ? Il faut de toute évidence se réserver un moyen de pression.

On ne doit pas craindre que le Gouvernement n'en abuse, car la révocation des concessions entraînerait la dissolution de la Société et par voie de conséquence l'obligation de verser aux associés privés une part importante de la contrevaletur de l'actif social.

Art. 5.

Artikel 5 vervangen door hetgeen volgt :

« De concessies en machtigheden worden verleend voor een onbeperkte duur. Zij nemen van rechtswege een einde bij de ontbinding van de concessiehoudende Maatschappij. Bovendien kan de Koning er een einde aan maken door ze gezamenlijk in te trekken, met inachtneming van een opzeggingstermijn van een jaar welk ingaat op 1 Januari volgende op de betekening er van. »

VERANTWOORDING.

Door artikel 5 van het ontwerp van statuten in bijlage bij het wetsontwerp, weten wij dat de duur van de nieuwe Maatschappij onbepaald is. Het is dus niet mogelijk bij de koninklijke besluiten voor de toekening van concessies een datum vast te stellen welke zou samenvallen met de einddatum van het bestaan van deze Maatschappij. Dienvolgens ware het logischer in beginsel vast te leggen dat de concessies worden toegekend voor een onbepaalde duur, hetgeen niet zeggen wil dat deze duur onbegrensd zal zijn.

Bij artikel 48 der statuten wordt bepaald dat de intrekking der concessies en machtigheden door de Koning de ontbinding en de inliquidatie-stelling der concessiehoudende maatschappij zal inluiden. Omgekeerd dient voorzien dat door de inliquidatie-stelling van de maatschappij een einde wordt gemaakt aan de concessies en machtigheden.

Aan deze gedachte werd een onvolmaakte vorm gegeven in de tekst van de Regering. Door te zeggen dat « de concessies en machtigheden worden verleend voor de duur van de Maatschappij » en bij de onderstelling dat de Algemene Vergadering beslist dat de Maatschappij een duur van 30 jaar zal hebben, zullen de concessies en machtigheden een geldigheid van gelijke duur hebben. Bij vervroegde ontbinding van de maatschappij na een 20 jarig bestaan, zou het einde van de concessies en machtigheden kunnen betwist worden en de mening kunnen heersen dat zij hun oorspronkelijke geldigheid van 30 jaar behouden.

De tekst welke door het voornemd amendement op het eerste lid van het artikel voorgesteld wordt schakelt deze moeilijkheden uit.

In het tweede lid van het artikel komt het als weinig sierlijk voor een ontkennende vorm te gebruiken om te wijzen op de beperking van de aan de Koning toegekende macht tot intrekking zonder dat deze macht voorafgaandelijk als beginsel is vastgesteld geworden.

Bovendien heeft de voorgestelde bevestigende vorm het voordeel de volzin te verlichten en de herhaling te voorkomen welke vervat is in de woorden : « Hij zal van dat recht maar kunnen gebruik maken met ... ».

Ten slotte ware het niet wenselijk de aan de Koning toegekende macht te besnoeien door Hem te verbieden er van gebruik te maken vóór 30 jaar. Het algemeen belang zou een tussenkomst vanwege de Regering kunnen vereisen wanneer de Maatschappij ernstig in gebreke zou blijven. Hoe zou zij inderdaad tot uitbreidings- of tot vernieuwingswerken kunnen gedwongen worden ? Klaarblijkelijk dient een middel tot drukking worden voorbehouden.

Er bestaat geen reden te vrezen dat de Regering hiervan misbruik zou maken want de intrekking der concessies zou de ontbinding van de Maatschappij en dienvolgens de verplichting medebrengen om aan de private vennoten een belangrijk oordeel van de tegenwaarde uit te keren.

Art. 5bis (nouveau).

Ajouter un article 5bis (nouveau) ainsi conçu :

« A l'expiration des concessions et autorisations et par le seul fait de cette expiration, les voies ferrées et leurs dépendances telles que poteaux, fils, feeders, caniveaux et tous autres ouvrages exécutés sur ou sous la voie publique ainsi que les aubettes, de même que le matériel roulant de toute nature, les usines de production de force (matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines) le tout quitte et libre de toute dette, hypothèque, feront retour immédiatement et gratuitement aux divers pouvoirs auxquels appartiendront les diverses catégories de la voirie empruntée par les dites voies.

» Les approvisionnements destinés à l'exploitation pourront également être repris, en tout ou partie, moyennant paiement déterminé à dire d'experts. »

JUSTIFICATION.

Ce texte est une transposition des articles 96 et 97 du cahier des charges du 26 avril 1899. Il manifeste le souci du bien public et constitue une application du principe suivant lequel les concessions de service public doivent revenir à l'Etat après une période de gestion privée.

Les articles 96 et 97 précités auraient permis à l'Etat d'entrer en possession de tout le réseau des Tramways bruxellois s'ils n'avaient été amendés par la malheureuse convention de 1924.

Négliger d'assurer le transfert des installations aux pouvoirs publics pour le jour de l'expiration des concessions, ce serait admettre le renouvellement de difficultés semblables à celles qui se sont élevées depuis 1945 entre l'Etat et la S. A. Les Tramways Bruxellois.

Ce serait sur le plan politique, manifester des tendances plus conservatrices que le gouvernement catholique homogène de 1899.

Notons encore que lors des premiers pourparlers entre l'Etat et la S. A. Les Tramways Bruxellois, celle-ci avait proposé dans sa note du 3 décembre 1945, le remboursement de son apport, en 30 ans au taux de 4 %, c'est-à-dire le versement, outre l'intérêt, d'une annuité de reconstitution.

Même en se basant sur les évaluations exorbitantes de la S. A. Les Tramways Bruxellois, soit un apport de 700 millions qu'il faut réduire à 665 millions par la déduction des 5 % de l'impôt sur le capital, l'intérêt ne serait que de 26,600,000 francs et l'annuité de reconstitution de 11,857,000 francs, soit au total 38,457,000 francs par an, à verser pendant 30 ans.

Ce système aboutissait à l'éviction des capitaux privés et permettait de consacrer les bénéfices futurs à l'amélioration du réseau et à l'abaissement des tarifs. Pourquoi n'a-t'il pas été repris par le Gouvernement ?

Art. 5bis (nieuw).

Een artikel 5bis (nieuw) invoegen, dat luidt als volgt :

« Bij het vervallen der concessies en der machtigingen, zullen de spoorbanen en hun aanhorigheden zoals palen, draden, feeders, ondergrondse kanalen en alle andere op of onder de openbare weg uitgevoerde werken alsmede de kiosken alsook het rollend materieel allerlei, de stroomvoortbrengingswerkhuizen (vast materieel, gebouwen en gronden van deze werkhuizen), dit alles onbelast en vrij van elke schuldvordering, hypotheek, onmiddellijk en zonder vergoeding terugkeren naar de verschillende besturen waaraan de verschillende wegcategorieën welke door bedoelde spoorbanen werden betrokken, zullen toebehoren.

» De voor de inbedrijfneming bestemde bevoorradingen zullen eveneens geheel of ten dele, mits een door deskundigen vastgelegde betaling, kunnen overgenomen worden. »

VERANTWOORDING.

Deze tekst is een omwerking van artikelen 96 en 97 van het lastkohier van 26 April 1899. Hij geeft blijk van bezorgdheid voor het algemeen welzijn en is een toepassing van het beginsel naar hetwelk de concessies van openbare diensten aan de Staat dienen terug te keren na een tijdperk van privaat beheer.

Voormelde artikelen 96 en 97 zouden het aan de Staat mogelijk gemaakt hebben in het bezit te komen van het gehele net van de « Tramways Bruxellois » indien zij door de bedenkelijke overeenkomst van 1924 niet waren gewijzigd geworden.

Moest men nalaten de overdracht van de inrichtingen aan de openbare besturen te verzekeren voor de dag van het verstrijken van de concessieën, dan zou men gelijkaardige moeilijkheden aanvaarden als sedert 1945 tussen de Staat en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » gerezen zijn.

Dergelijke politiek zou een sterkere conservatieve strekking vertonen dan onder de homogene katholieke regering in 1899.

Verder willen wij nog aanstippen, dat de N.V. « Les Tramways Bruxellois » in de tijd van de eerste onderhandelingen met de Staat, bij nota dd. 3 December 1945, de terugbetaling van haar inbreng in 30 jaar op de rentevoet van 4 % had voorgesteld, zegge de storting van een annuïteit van wedersamenstelling benevens de interest.

Zelfs ingeval men steunt op de buitensporige ramingen van de N.V. « Les Tramways Bruxellois », m.a.w. op een inbreng van 700 miljoen, die tot 665 miljoen, wordt teruggebracht wegens aftrek van 5 % voor de belasting op het kapitaal, zou de interest slechts 26,600,000 frank bedragen en de annuïteit voor wedersamenstelling 11,857,000 frank, zegge in het geheel 38,457,000 frank per jaar tijdens 30 jaar.

Zulk stelsel kwam op de uitschakeling van de private kapitalen neer en maakte het mogelijk, de toekomstige winsten te besteden aan de verbetering van het net en aan de verlaging van de tarieven. Waarom werd het door de Regering niet overgenomen ?

E. RONGVAUX.

J. VAN WINGHE.

J. GELDOF.