

SENAT DE BELGIQUE BELGISCHE SENAAAT

SESSION DE 1960-1961

31 JANVIER 1961

Projet de loi relatif à la création
de sociétés de transports en commun urbains.

RAPPORT

présenté au nom de la Commission des Communications
par M. HAMBYE (1).

MESDAMES, MESSIEURS,

Les diverses concessions accordées par les pouvoirs publics en vertu de la loi du 9 juillet 1875 aux réseaux des tramways des villes de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Verviers sont actuellement arrivées à leur terme.

Seules, celles accordées à la Société Anonyme des Tramways du pays de Charleroi et extensions se prolongent encore jusqu'au 5 décembre 1961.

Le problème de l'organisation des transports en commun dans l'agglomération bruxelloise a fait l'objet de la loi du 17 juin 1953. La création subséquente de l'association de droit public « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » dont les statuts ont été approuvés et le premier Conseil d'Administration nommé par l'arrêté royal du 29 décembre 1953, a mis fin à l'activité d'un « Comité provisoire de gestion » mis en place le 1^{er} janvier 1946.

Depuis la même date et jusqu'à ce jour, le

- (1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission : MM. DELPORT, Président ; E. CLAEYS, DE BLOCK, DE GRAUW, DEKEYZER, DEMARNEFFE, DONSE, FERON, GOOSSENS, NEELS, PONTUS, STUBBE, USELDING, VAN DEN BUSSCHE, VAN DEN STORME, VANDEPUTTE, VERSIEREN et HAMBYE, Rapporteur.

R.A 6026

Voir :

Doc. du Sénat :

58 (Session de 1960-1961) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

ZITTING 1960-1961

31 JANUARI 1961

Ontwerp van wet betreffende de oprichting
van maatschappijen voor stedelijk gemeen-
schappelijk vervoer.

VERSLAG

namens de Commissie voor Verkeerswezen ingebracht
door de h. HAMBYE (1).

DAMES EN HEREN,

De verschillende concessies die de openbare machten krachtens de wet van 9 juli 1875, hebben verleend aan de netten van de stadstramwegen van Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Verviers, zijn ten einde gelopen.

Alleen de concessies aan de « Société Anonyme des Tramways du Pays de Charleroi et extensions » duren nog voort tot 5 december 1961.

Het probleem van de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomération is geregeld bij de wet van 17 juni 1953. De daaropvolgende oprichting van de publiekrechtelijke vereniging « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel », waarvan de statuten goedgekeurd werden en de eerste Raad van Beheer benoemd bij koninklijk besluit van 29 december 1953, heeft een einde gemaakt aan de activiteit van het « Voorlopig Beheerscomité » opgericht op 1 januari 1946.

Van die zelfde datum wordt ook het net van

- (1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen : de hh. DELPORT, Voorzitter ; E. CLAEYS, DE BLOCK, DE GRAUW, DEKEYZER, DEMARNEFFE, DONSE, FERON, GOOSSENS, NEELS, PONTUS, STUBBE, USELDING, VAN DEN BUSSCHE, VAN DEN STORME, VANDEPUTTE, VERSIEREN en HAMBYE, Verslaggever.

R.A 6026

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

58 (Zitting 1960-1961) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

réseau des tramways de l'agglomération anversoise est, lui aussi, géré par un « Comité provisoire de gestion ».

Le réseau des Tramways électriques de Gand depuis le 1^{er} janvier 1954, celui de la Société anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et extensions depuis le 26 septembre 1960, ceux de la Société anonyme des Tramways Unifiés de Liège et extensions et de la Société Anonyme des Tramways Verviétois depuis le 1^{er} janvier 1961, sont gérés à titre provisoire « pour compte de qui il appartiendra » par les anciens concessionnaires.

Le moment paraît venu de régler par voie législative le sort des anciennes concessions et l'octroi de nouvelles concessions portant tant sur les anciens réseaux que sur les extensions qui s'avèreraient encore nécessaires.

L'expérience poursuivie à Bruxelles depuis 7 ans peut fournir à ce sujet des renseignements utiles.

Deux solutions s'offrent au législateur : ou bien décider par une loi distincte du sort de chacun des anciens réseaux ; ou bien adopter une loi « organique », à laquelle est annexé un projet de statuts d'une société d'économie mixte à créer, statuts suffisamment souples pour s'adapter à chacune des situations régionales.

Le Gouvernement a choisi la dernière solution. La Chambre des Représentants d'abord, votre Commission ensuite se sont ralliées à cette façon de voir, qui évite une procédure parlementaire longue et fastidieuse, à l'issue peut-être douteuse.

Les diverses concessions accordées par les pouvoirs publics l'ont été à des conditions parfois fort différentes ; bien plus, des extensions aux concessions ont été accordées à d'autres conditions que celles de la concession primitive. Cela est particulièrement le cas en ce qui concerne le sort à l'arrivée du terme, des biens meubles et immeubles affectés à l'exploitation du réseau.

Si l'on peut poser en principe qu'au terme des concessions, certains biens reviennent gratuitement aux pouvoirs concédants : Etat, provinces ou communes, alors que d'autres biens restent la propriété de l'ancien concessionnaire, avec, éventuellement pour certains d'entre eux, faculté ou obligation pour le pouvoir concédant de les racheter aux conditions fixées dans chaque cahier des charges, encore faut-il souligner que ce principe de répartition a reçu suivant les temps et les lieux, des applications extrêmement variées.

de tramwegen van de Antwerpse agglomeratie beheerd door een « Voorlopig Beheerscomité ».

Het net van de Electriche Tramwegen van Gent wordt voorlopig beheerd sedert 1 januari 1954, dat van de « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et extensions », sedert 26 septembre 1960, dat van de « Société Anonyme des Tramways Unifiés de Liège et extensions » en dat van de « Société Anonyme des Tramways Verviétois » sedert 1 januari 1961, « voor rekening van wie het zal toebehoren » door de vroegere concessiehouders.

Het ogenblik schijnt dus gekomen om het lot van de vroegere concessies alsook het toekennen van nieuwe concessies, die zowel betrekking hebben op de vroegere netten als op de uitbreidingen die nog noodzakelijk mochten blijken, bij de wet te regelen.

De zeven jaar lange proefneming te Brussel kan daaromtrent nuttige gegevens opleveren.

De wetgever heeft de keuze tussen twee oplossingen : of wel door middel van een afzonderlijke wet beslissen over het lot van elk der oude netten, of wel een « organieke » wet aannemen, met toevoeging van een ontwerp van statuten voor een op te richten maatschappij met gemengde economie, welke statuten soepel genoeg zijn om aan de gewestelijke toestanden aangepast te kunnen worden.

De Regering heeft de laatste oplossing gekozen. Na de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft ook uw Commissie zich aangesloten bij deze zienswijze, die een lange en moeizame procedure met wellicht twijfelachtige afloop uitschakelt.

De verschillende concessies van de openbare machten werden toegekend onder soms zeer verschillende voorwaarden ; wat meer is, er werden uitbreidingen van de concessies toegekend onder andere voorwaarden dan de oorspronkelijke concessie. Dit is vooral het geval met de regeling die bij het verstrijken van de concessietijd zal gelden voor de roerende en onroerende goederen die voor de exploitatie van het net worden gebruikt.

Al kan als principe gelden dat bij afloop van de concessies sommige goederen kosteloos aan de concederende macht : Staat, provinciën of gemeenten, toekomen, terwijl andere goederen eigendom van de vroegere concessiehouder blijven, met eventueel voor sommige daarvan de mogelijkheid of de verplichting, voor de concederende macht, om ze onder de in elk bestek bedongen voorwaarden af te kopen, toch dient de nadruk te worden gelegd op het feit dat dit principe van verdeling op zeer uiteenlopende wijze toegepast werd naar tijdelijke en plaatselijke omstandigheden.

Généralement, les voies et lignes aériennes et certaines installations fixes sont devenues gratuitement la propriété du pouvoir public, propriétaire de la voirie dans ou sur laquelle elles ont été établies, sous réserve cependant pour les extensions les plus récentes, de l'obligation pour ce pouvoir public de tenir compte à l'ancien concessionnaire, de l'amortissement de ces installations qui n'a pu être encore réalisé.

Généralement encore, les terrains, bâtiments, dépôts, ateliers et leur équipement, outillage ou mobilier, ainsi que les approvisionnements, continuent à appartenir à l'ancien concessionnaire.

Quant au matériel roulant, il est tantôt la propriété du pouvoir concédant, tantôt celle de l'ancien concessionnaire, tantôt encore celle de l'un et de l'autre suivant des critères de répartition tels que, par exemple, l'affectation de ce matériel à telle ou telle ligne déterminée.

Si l'on songe qu'en outre les biens devenus propriété des pouvoirs publics, doivent se répartir éventuellement entre l'Etat, la province et les communes, on réalisera aisément que l'arrivée du terme des concessions pose des problèmes juridiques et financiers délicats, qu'une gestion provisoire — prolongée dans un cas pendant plus de 15 ans — n'a pas été de nature à simplifier.

Au surplus, l'exploitation des divers réseaux présente des caractéristiques fort différentes, très sommairement résumées dans le tableau suivant :

Meestal zijn de spoorbanen en luchtlijnen en sommige vaste installaties kosteloos eigendom geworden van de openbare macht, eigenaar van de weg waarin of waarop zij aangelegd of opgericht zijn, onder voorbehoud evenwel voor de jongste uitbreidingen dat die openbare macht ten aanzien van de vroegere concessiehouder rekening moet houden met de afschrijving van die installaties, welke nog niet plaats kon hebben.

Meestal ook blijven de terreinen, gebouwen, depots, werkplaatsen en de uitrusting, het gereedschap of mobiliair, alsmede de voorraden aan de vroegere concessiehouder toebehoren.

Wat het rollend materieel betreft, dit is nu eens eigendom van de concederende macht, dan weer van de vroegere concessiehouder, of van beide volgens bepaalde verdelingscriteria, zoals bijvoorbeeld de bestemming van dat materieel voor deze of gene lijn.

Wanneer men bedenkt dat bovendien de goederen die eigendom van de openbare machten geworden zijn, eventueel dienen te worden verdeeld tussen de Staat, de provincie en de gemeenten, zal men er zich allicht rekenschap van geven dat het vervallen van de concessies netelige juridische en financiële problemen doet rijzen, die een langdurig voorlopig beheer — in één geval meer dan 15 jaar — niet eenvoudiger heeft gemaakt.

Daarbij komt nog dat de exploitatie van de verschillende netten sterk uiteenlopende kenmerken vertoont, die bondig samengevat zijn in de volgende tabel :

	Importance des capitaux investis — <i>Bedrag van het geïnves- teerde kapi- taal</i>	Voyageurs transportés en 1959 — <i>Reizigers vervoerd in 1959</i>	Personnel occupé fin 1959 — <i>Tewerk- gesteld personeel einde 1959</i>	Matériel roulant — <i>Rollend materieel (1)</i>	Recettes brutes d'exploitation 1959 — <i>Bruto exploitatie ont- vangsten</i>	Bénéfices nets déclarés 1959 — <i>Aange- geven netto- winst 1959 (2)</i>	
Anvers	320 M	83 M	2.077	451	303 M		Antwerpen.
Gand	140 M	38 M	679	144	107 M		Gent.
Liège unifiés . . .	250 M	38 M	1.172	247	205 M	5.122.031	Liège unifiés.
Charleroi	135 M	22 M	318	75	68 M	9.057.919	Charleroi.
Liège - Seraing . .	116 M	14 M	363	81	69 M	6.382.330	Liège - Seraing.
Verviers	46 M				36 M	724.386	Verviers.

(1) Voir rapport de la Commission des Communications de la Chambre des Représentants Doc. 603 (session de 1959-1960) n° 4 — p. 7.

(2) Ces bénéfices comprennent également des profits de portefeuille et d'autres profits financiers.

(1) Zie verslag van de Commissie voor Verkeerswezen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers — Gedr. St. Kamer n° 603 (zitting 1959-1960) n° 4 — blz. 7.

(2) Met inbegrip van portefeuille-baten en andere financiële baten.

Diverses solutions pouvaient être envisagées :

- 1° la reconduction pure et simple des concessions, soit à l'ancien concessionnaire, soit à d'autres groupes privés, à charge d'une redevance au profit des pouvoirs publics en fonction de la valeur des biens d'équipement devenus leur propriété et mis par eux à la disposition du concessionnaire.

Outre qu'il ne semble pas que pareille solution rencontre les désirs des anciens concessionnaires, il paraît actuellement difficile d'obtenir le ralliement à cette solution des diverses administrations communales intéressées et même, de façon plus générale, de défendre la thèse de confier intégralement au secteur privé la responsabilité et la gestion d'un service public dans laquelle la recherche du profit, si elle demeure nécessaire, doit céder devant la notion de « service ».

- 2° la remise des concessions à la Société nationale des Chemins de fer Vicinaux.

L'exposé des motifs du projet de loi, pages 4 et 5, expose les raisons pour lesquelles le Gouvernement a estimé ne pouvoir accepter sans transition cette solution. Il ne paraît pas dès lors utile de les répéter ici.

- 3° la gestion directe par les pouvoirs publics, soit par une association de l'Etat et des pouvoirs subordonnés, soit par une association de communes excluant toute autre intervention de l'Etat que l'octroi de subsides. Pareille solution supposerait d'abord le rachat par les pouvoirs publics de tout ce qui reste propriété de l'ancien concessionnaire et continue à être nécessaire ou utile à la poursuite sans interruption de l'exploitation du réseau. Ce rachat entraînerait des décaissements importants : on peut les évaluer à plus de 400 millions. A ces sommes, viendraient s'en ajouter d'autres presque aussi importantes, dans l'hypothèse où, par la création d'une Intercommunale « pure », les communes se verraient amenées à racheter tout ce qui est devenu propriété de l'Etat. Rien ne permet de dire qu'il soit juridiquement possible de contraindre l'ancien concessionnaire à accepter un échelonnement dans le temps du prix de rachat ou encore le règlement de celui-ci sous forme d'obligations émises par l'Etat ou les Communes.

En outre, cette solution priverait le nouvel exploitant de l'expérience du personnel dirigeant des anciennes sociétés concessionnaires

Er konden verscheidene oplossingen overwogen worden :

- 1° gewone verlenging van de concessies, hetzij ten voordele van de vroegere concessiehouder, hetzij ten voordele van andere privé-groepen, tegen betaling aan de openbare machten van een retributie in verhouding tot de waarde van de uitrusting die hun eigendom geworden is en die zij ter beschikking van de concessiehouder stellen.

Afgezien van het feit dat een dergelijke oplossing niet blijkt te stroken met de wensen van de vroegere concessiehouders, lijkt het vooralsnog moeilijk om de instemming van de betrokken gemeentebesturen met deze oplossing te verkrijgen en zelfs, meer in het algemeen, om de thesise te verdedigen dat de privé-sector integraal de verantwoordelijkheid en het beheer op zich zou nemen van een openbare dienst, waarin het winstbejag, al blijft het nodig, toch moet wijken voor het begrip « dienst ».

- 2° overdracht van de concessies aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

In de memorie van toelichting bij het ontwerp van wet, bladzijde 4 en 5, worden de redenen aangegeven waarom de Regering gemeend heeft deze oplossing niet zonder overgang te kunnen aanvaarden. Het heeft dan ook weinig nut deze hier te herhalen.

- 3° rechtstreeks beheer door de openbare machten, hetzij door een vereniging van de Staat en de ondergeschikte machten, hetzij door een vereniging van gemeenten waarin de Staat alleen zou optreden door het verlenen van subsidies. Allereerst veronderstelt een dergelijke oplossing dat de openbare machten alles zouden terugkopen wat nog aan de vroegere concessiehouders toebehoort en tevens nodig of nuttig blijft om de exploitatie van het net onafgebroken voort te zetten. Deze terugkoop zou hoge uitgaven vergen : naar schatting meer dan 400 miljoen. Hierbij zou een bijna even groot bedrag komen in de veronderstelling dat, bij oprichting van een « zuivere » Intercommunale, de gemeenten alles zouden moeten terugkopen wat eigendom van de Staat is geworden. Niemand kan zeggen of het juridisch mogelijk is de vroegere concessiehouder te dwingen tot het aanvaarden van een gespreide terugbetaling van de terugkoop prijs of van een betaling van deze prijs in de vorm van Staats- of gemeente-obligaties.

Verder zou de nieuwe exploitant de ervaring van het leidend personeel van de vroegere concessiehoudende maatschappijen moeten

— qui, il faut bien l'admettre, ne passerait pas en entier au service des régies nouvelles — ainsi que de l'aide technique des sociétés-mères dont dépendent actuellement nos diverses sociétés de tramways.

- 4° reste dès lors la solution que présente le projet déjà admis par la Chambre des Représentants : celle de la création pour chaque réseau, éventuellement pour chacune de nos grandes villes, d'une société d'économie mixte, dans laquelle les grandes décisions sont prises en commun par les représentants du secteur public et du secteur privé, réunis au Conseil d'Administration et à l'Assemblée générale, propriétaires ensemble des divers éléments dont la conjonction est indispensable au fonctionnement du réseau, alors que la gestion quotidienne est confiée aux délégués du secteur privé, régulièrement agréés par les représentants des deux secteurs.

DISCUSSION GENERALE.

Introduisant la discussion générale, le Chef de Cabinet du Ministre, remplaçant celui-ci retenu à la Chambre des Représentants, rappelle brièvement les explications déjà contenues dans l'exposé des motifs et celles fournies par le Ministre au cours de la discussion du projet devant la Chambre des Représentants.

Il souligne que le projet ne part pas d'une position doctrinale, mais qu'il tend, en s'inspirant de l'expérience de Bruxelles, à trouver une solution pratique aux divers problèmes qu'a posés l'arrivée du terme des concessions.

Si le Gouvernement a choisi la solution de la société d'économie mixte, c'est essentiellement en considération du fait que, par l'arrivée de ce terme, la propriété des biens nécessaires à l'exploitation des réseaux, se trouve répartie entre les divers pouvoirs publics et l'ancien concessionnaire.

Le maintien de cette communauté paraît intéressant ; il évite, dans l'immédiat, des décaissements importants dépassant 400 millions ; il assure dans la conduite des affaires, une collaboration nécessaire, mais cependant minoritaire, du secteur privé qui se voit confier la gestion journalière de l'entreprise.

missen — want het personeel, en dit moet gezegd worden, zou niet in zijn geheel naar de nieuwe regie overgaan — en de technische hulp verliezen van de moedermaatschappijen waarvan onze verschillende trammaatschappijen thans afhangen.

- 4° blijft dan de oplossing zoals die besloten ligt in het reeds door de Kamer van Volksvertegenwoordigers aangenomen ontwerp, nl. voor elk net, eventueel voor elk van onze grote steden, een maatschappij met gemengde economie op te richten waarin de belangrijke beslissingen gemeenschappelijk genomen worden door de vertegenwoordigers van de openbare sector en van de privé-sector, verenigd in een beheerraad en in een algemene vergadering als gezamenlijke eigenaars van de verschillende bestanddelen waarvan de samenvoeging onontbeerlijk is voor de werking van het net, terwijl het dagelijks beheer wordt opgedragen aan de afgevaardigden van de privé-sector die regelmatig moeten worden erkend door de vertegenwoordigers van beide sectoren.

ALGEMENE BESPREKING

Als inleiding van de algemene bespreking en ter vervanging van de Minister, die in de Kamer van Volksvertegenwoordigers aanwezig moest zijn, herhaalt de Kabinetschef in het kort de gegevens die voorkomen in de memorie van toelichting en die welke de Minister heeft verstrekt bij de bespreking van het ontwerp in de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Hij wijst er op dat het ontwerp niet uitgaat van een doctrinaal standpunt, maar op grond van de ervaring in Brussel een praktische oplossing wil geven aan de verschillende problemen die rijzen naar aanleiding van het verstrijken van de concessies.

De vereniging met gemengde economie wordt door de Regering hoofdzakelijk als oplossing gekozen omdat bij het verstrijken van die termijn, de eigendom van de voor de exploitatie van die netten nodige goederen verdeeld wordt tussen de verschillende openbare machten en de vroegere concessiehouder.

Het instandhouden van deze gemeenschap blijkt voordelig, omdat men niet onmiddellijk behoeft over te gaan tot uitbetaling van grote bedragen, die de 400 miljoen zouden overschrijden. Aldus zal de privé-sector, waaraan het dagelijks bestuur van de onderneming wordt opgedragen, een noodzakelijke — hoewel ondergeschikte — medewerking kunnen verlenen aan het beleid van deze bedrijfstak.

Un commissaire expose les raisons pour lesquelles ses préférences et celles de son groupe vont à la création de régies, sans aucune intervention dans la gestion de l'ancien concessionnaire, qui deviendrait un simple créancier de la régie pour la valeur à arbitrer des biens restés lui appartenir en exécution des cahiers des charges des anciennes concessions.

La participation de l'ancien concessionnaire dans le capital de la société d'économie mixte lui paraît être exagérément rémunérée : 7 p. c. environ si l'on tient compte du fait que c'est la société nouvelle qui supportera la charge de la taxe mobilière. Le secteur privé bénéficiera encore d'autres avantages indirects, notamment le bénéfice à résulter de la fourniture du courant électrique par des sociétés appartenant aux mêmes groupes financiers que les anciens concessionnaires. L'expérience de Bruxelles prouve que la valeur attribuée à la part des biens immobilisés, restant à l'ancien concessionnaire, a été surfaite : du matériel, notamment des voitures évaluées fort cher, ont très rapidement été envoyées à la ferraille. D'autre part, l'expérience d'Anvers prouve la capacité du secteur public à gérer un réseau de tramways. Aussi le Commissaire se propose-t-il de déposer des amendements, analogues à ceux déjà discutés devant la Chambre des Représentants et prévoyant la création d'associations de droit public, excluant toute ingérence du secteur privé.

Un membre déclare que de l'examen des faits, découle logiquement la supériorité sur le plan pratique de l'exploitation des réseaux en régies. A Liège, la solution proposée par le Gouvernement empêchera la fusion cependant nécessaire, des réseaux des deux anciennes sociétés régionales, dont les intérêts financiers pourraient s'opposer. A Charleroi, une étude approfondie de la situation aboutit à donner la préférence à la création d'une société intercommunale excluant même l'Etat ; à défaut, à concéder le réseau à la S.N.C.V., dont le propre réseau se compénètre avec celui de la société des tramways. Le personnel de la société des tramways est tout disposé à passer en entier au service d'une régie communale.

Pourquoi le statut proposé abandonne-t-il la notion de comité de gestion, admise pour Bruxelles et confie-t-il au seul administrateur délégué, représentant le seul secteur privé, la gestion journalière entendue dans un sens fort large, puisqu'elle com-

Een commissielid zet de redenen uiteen waarom hijzelf alsmede zijn fractie meer voelen voor het oprichten van een regie, zonder enigerlei tussenkomst in het beheer van de vroegere concessiehouder, die dan louter een schuldeiser van de regie zou worden voor de goederen die hem blijven toebehoren ter uitvoering van de bestekken aangaande de vroegere concessies, en waarvan de waarde moet worden bepaald.

Naar zijn oordeel is de vergoeding voor het aandeel van de vroegere concessiehouder in het kapitaal van de vereniging met gemengde economie te groot : nagenoeg 7 %, zo men rekening houdt met het feit dat de mobiliënbelasting ten bezware komt van de nieuwe maatschappij. De privé-sector zal nog andere indirecte voordelen genieten, met name door de levering van elektrische stroom door maatschappijen die tot dezelfde financiële groepen behoren als de vroegere concessiehouders. Het Brusselse experiment bewijst dat de waarde, toegekend aan het deel van de onroerende goederen die eigendom van de vroegere concessiehouder blijven, overschat werd : een deel van het materieel, onder meer zeer hoog geschatte rijtuigen, werd zeer kort nadien naar de sloop gezonden. Anderzijds levert het Antwerpse experiment een bewijs op van wat de publieke sector vermag bij het beheren van een tramwegennet. Het commissielid is dan ook voornemens, amendementen in te dienen in de zin van die welke reeds in de Kamer werden besproken en waarbij wordt voorzien in de oprichting van publiekrechtelijke verenigingen, met uitsluiting van elke inmenging van de privé-sector.

Een ander lid verklaart dat bij een onderzoek van de feiten blijkt dat de exploitatie van de netten in eigen beheer logischerwijze de meest doeltreffende is, uit een praktisch oogpunt gezien. Te Luik zal de door de Regering voorgestelde oplossing een beletsel zijn voor de nochtans nodige samensmelting van de netten van de twee vroegere gewestelijke maatschappijen, waarvan de financiële belangen tegenstrijdig zouden kunnen zijn. Te Charleroi is uit een grondige studie van de toestand gebleken dat de voorkeur moet worden gegeven aan de oprichting van een intercommunale maatschappij, met uitsluiting zelfs van de Staat ; zo niet, dat het net geconcedeerd moet worden aan de N.M.V.B. waarvan het eigen net zich integreert in dat van de tramwegmaatschappij. Het personeel van de tramwegmaatschappij is volkomen bereid om gezamenlijk over te gaan naar een gemeenteregie.

Waarom vervalt in het voorgestelde statuut het begrip beheerscomité dat voor Brussel werd aangenomen en waarom wordt alléén aan de gemachtigde beheerder, die slechts de privé-sector vertegenwoordigt, het dagelijks beheer toever-

prend même le droit de conclure, sous réserve d'approbation du Conseil d'Administration, des conventions collectives avec le personnel.

Le même membre exprime enfin la crainte que les représentants du secteur privé ne freinent tout investissement nouveau, si indispensable qu'il soit.

Un autre commissaire approuve au contraire les dispositions du projet. L'essentiel selon lui, n'est pas de savoir s'il faut ou non des régies ; l'essentiel est de savoir ce que veut la communauté ; celle-ci s'intéresse à l'amélioration des moyens de transport mis à sa disposition, au bon marché des tarifs et veut éviter que le contribuable ne paie les déficits de l'exploitation. On peut continuer à faire confiance aux anciens exploitants sous un contrôle plus grand des pouvoirs publics.

D'autres commissaires posent diverses questions :

Les parts attribuées au secteur privé n'auraient-elles pas dû être remplacées par des obligations ?

Dans le cas particulier de Verviers, la reprise par la S.N.C.V. ne serait-elle pas préférable, vu l'exiguité du réseau ?

Le fait que, depuis le 31 décembre 1960, deux nouvelles concessions sont venues à leur terme, n'oblige-t-il pas à modifier le projet de loi voté par la Chambre, notamment les articles 1^{er} et 20 ?

Ne faut-il pas craindre de voir l'Etat intervenir par voie de subsides, prenant d'année en année une importance plus grande, dans le déficit éventuel des sociétés nouvelles ?

Le projet de statuts constitue-t-il un cadre rigide et obligatoire ou laisse-t-il au Roi la possibilité de tenir compte des situations locales, en complétant éventuellement le projet de statuts par les articles adéquats ?

Répondant successivement aux divers intervenants, le Ministre rappelle les diverses solutions possibles. La gestion par le seul secteur privé ne peut plus être envisagée tant en raison de l'importance des avoirs immobilisés devenus propriété des pouvoirs publics que de l'opposition à ce système des autorités communales des agglomérations d'Anvers, Liège et Charleroi.

Le recours à la S.N.C.V. doit être actuellement écarté ; son organisation n'est pas encore adaptée à une tâche de ce genre ; avant de lui imposer de nouveaux investissements, il faut laisser aux communes associées le temps d'achever au cours

trouwd, dat in een zeer ruime zin opgevat is, vermits het zelfs het recht inhoudt, onder voorbehoud van goedkeuring door de Raad van Beheer, collectieve arbeidsovereenkomsten met het personeel te sluiten.

Hetzelde lid vreest tenslotte dat de vertegenwoordigers van de privé-sector iedere nieuwe investering, hoe noodzakelijk ook, zouden remmen.

Een ander commissielid, integendeel, betuigt zijn instemming met de bepalingen van het ontwerp. Volgens hem is de hoofdzaak niet, te weten of er al dan niet regies moeten zijn ; de hoofdvraag is wat de gemeenschap wil ; deze interesseert zich voor de verbetering van de te harer beschikking gestelde vervoermiddelen alsmede voor goedkope tarieven en zij wil niet dat de belastingplichtige het exploitatietekort zou moeten betalen. Men mag zijn vertrouwen blijven schenken aan de vroegere exploitanten, onder een grotere controle van de openbare machten.

Andere commissieleden stellen verscheidene vragen :

Hadden de aan de privé-sector toegekende aandelen niet moeten vervangen worden door obligatiën ?

In het bijzonder geval van Verviers, zou de overname door de N.M.V.B. niet te verkiezen zijn ten aanzien van de beperkte uitgestrektheid van het net ?

Zou het door de Kamer aangenomen ontwerp van wet, inzonderheid de artikelen 1 en 20, niet moeten gewijzigd worden doordat sedert 31 december 1960 twee andere concessies vervielen ?

Moet niet gevreesd worden dat de Staat in het eventuele tekort van de nieuwe maatschappijen zal moeten deelnemen bij wijze van toelagen waarvan het bedrag van jaar tot jaar zal toenemen ?

Dient het ontwerp van statuten beschouwd als een streng en verplicht kader of wordt aan de Koning de mogelijkheid geboden, rekening te houden met de plaatselijke toestanden door eventueel het ontwerp van statuten aan te vullen met aangepaste artikelen ?

De Minister verstrekt achtereenvolgens antwoord aan de verschillende leden en herinnert aan de mogelijke oplossingen. Uitsluitend privé-beheer mag niet meer in overweging genomen worden, gelet eensdeels op de belangrijkheid van het vastgelegde actief, dat eigendom van de openbare machten geworden is, en anderdeels op het feit dat de gemeentelijke overheden van de agglomeraties Antwerpen, Luik en Charleroi tegen dit systeem gekant zijn.

Het beroep op de N.M.V.B. dient vooralsnog ter zijde gelaten ; de organisatie van deze maatschappij is nog niet op een dergelijke taak berekend ; alvorens haar nieuwe investeringen op te leggen, moet eerst aan de deelhebbende gemeen-

des vingt prochaines années, la libération de leurs souscriptions initiales au capital de la S.N.C.V.

Le Ministre ne rejette pas la solution des régies pour des raisons de doctrine, mais uniquement pour des raisons pratiques. Il faut continuer à utiliser l'expérience mondialement reconnue des sociétés privées belges de tramways. Les sociétés d'économie mixte à créer pourront être conçues selon deux formules : maintien du capital primitif jusqu'à une date à déterminer et à cette date, partage de l'actif net de la société en proportion des droits respectifs du secteur public et du secteur privé ; ou bien remboursement annuel d'une partie du capital représentatif des apports du secteur privé, de façon telle qu'à l'arrivée du terme de la société, le capital privé ait été intégralement remboursé et que, dès lors, tout l'avoir de la société ne soit plus propriété que du secteur public.

On pourrait concevoir l'attribution au secteur privé en rémunération de ses apports d'obligations au lieu et place de parts sociales représentatives du capital et participant comme telles aux gains et pertes de la société ; le secteur privé a marqué sa préférence pour cette dernière solution.

Quant à la rémunération de l'intervention du secteur privé, on ne peut la dire excessive. Elle comprend tout d'abord 1 p. c. des recettes brutes d'exploitation en contrepartie de l'aide technique qu'il apporte ; ensuite, un intérêt fixe de 4,5 p. c. nets d'impôts, du capital lui appartenant ; suivant la jurisprudence du Ministère des Finances, la taxe mobilière n'est en l'espèce que de 2 p. c. et non point de 30 p. c. comme le croient plusieurs commissaires ; le régime applicable est celui des fonds publics belges et non point celui des dividendes ou intérêts des sociétés commerciales, ce que ne sont pas des sociétés d'économie mixte ; la charge de cet intérêt majoré de l'impôt, représente dès lors 4,592 p. c. et non point 6,428 p. c.

Les sociétés nouvelles ne sont nullement liées aux anciens fournisseurs d'électricité ; les conditions les plus favorables seront recherchées dans chaque cas. L'exemple de Bruxelles le démontre.

La valeur des apports du secteur public et du secteur privé n'est pas encore exactement déterminée : tout cela fait et fera encore l'objet de pourparlers ; à noter en passant que, dans l'ensemble, le matériel roulant, sujet à la dépréciation la plus

ten de la part gelaten worden over de eerstkomende twintig jaar haar oorspronkelijke inschrijvingen op het kapitaal van de N.M.V.B. vol te storten.

De Minister verwerpt de regie-oplossing, niet om redenen van doctrine, doch louter om praktische redenen. Men dient verder te gaan met het benutten van de ondervinding van de Belgische privé-tramwegmaatschappijen, die in de gehele wereld bekend is. De op te richten maatschappijen met gemengde economie kunnen worden opgevat volgens twee formules : behoud van het oorspronkelijke kapitaal tot een te bepalen datum en op die datum verdeling van het netto-actief van de maatschappij naar rato van de respectieve rechten van de openbare sector en van de privé-sector ; of wel jaarlijkse terugbetaling van een gedeelte van het kapitaal dat de inbreng van de privé-sector vertegenwoordigt, derwijze dat, wanneer de maatschappij vervalt, het privé-kapitaal volledig terugbetaald is en het ganse tegoed van de maatschappij alsdan uitsluitend eigendom is geworden van de openbare sector.

Men zou kunnen overwegen, aan de privé-sector, in ruil van zijn inbreng, obligatiën toe te kennen in de plaats van maatschappelijke aandelen ter vertegenwoordiging van het kapitaal, die als dusdanig deelnemen in de winst en het verlies van de maatschappij ; de privé-sector heeft zijn voorkeur aan deze laatste oplossing gegeven.

Wat de vergoeding betreft van de medewerking van de privé-sector, deze mag niet als overdreven worden beschouwd. Zij omvat eerst 1 % van de bruto-bedrijfsinkomsten als tegenwaarde van de technische hulp die hij verleent ; vervolgens een vaste rente van 4,5 %, vrij van belasting, van het kapitaal dat hem toebehoort ; volgens de jurisprudentie van het Ministerie van Financiën bedraagt de mobiliënbelasting in casu slechts 2 % en niet 30 % zoals verschillende commissieleden menen ; het toepasselijke regime is dat van de Belgische overheidsfondsen en niet van de dividend- of renten van de handelsvennootschappen, vermits de vennootschappen met gemengde economie dat karakter niet hebben ; de last van die rente, verhoogd met de belasting, bedraagt dus 4,592 % en niet 6,428 %.

De nieuwe maatschappijen hebben geen enkele verplichting tegenover de vroegere electriciteitsvoorzieners ; de gunstigste voorwaarden zullen voor elk geval gezocht worden. Het voorbeeld van Brussel bewijst dit.

De waarde van de inbreng van de openbare sector en van de privé-sector staat nog niet nauwkeurig vast ; daarover werden reeds en zullen nog onderhandelingen gevoerd worden. Terloops zij opgemerkt dat het rollend materieel, waarvoor

rapide est devenu, de par les clauses de la plupart des cahiers des charges, la propriété des pouvoirs publics.

Une solution d'ensemble est indispensable : on ne peut concevoir la formule de la régie pour les seuls réseaux déficitaires, tels Anvers et celle de l'économie mixte là uniquement où il est encore momentanément possible de rémunérer le capital investi.

Dans chaque cas, des négociations devront être menées avec les provinces et les communes afin de déterminer leurs droits dans les sociétés à créer.

Il n'est pas indispensable de créer partout des comités de gestion ; l'importance de la tâche ne le justifie pas ; l'administrateur-délégué émane certes du secteur privé, mais il est nommé par le Conseil d'Administration où les pouvoirs publics seront toujours majoritaires.

Il est possible qu'à Verviers, il s'avère à l'étude plus avantageux de concéder le réseau à la S.N.C.V. ; le projet en discussion ne l'interdit pas.

Il n'interdit pas davantage la fusion au moment le plus favorable des deux sociétés qui seraient créées pour les deux réseaux de l'agglomération liégeoise ; le problème de cette fusion est délicat, mais nullement insoluble.

Il ne semble pas nécessaire de modifier avant le vote de la loi, les articles 1^{er} et 20 du projet. La subrogation légale qu'organise l'article 20 pourra être remplacée par une subrogation conventionnelle à prévoir dans les statuts propres aux sociétés de Liège et Verviers ; cette façon de faire garantit suffisamment les droits tant des nouvelles sociétés que de tout tiers intéressé.

Le Ministre n'envisage pas l'octroi de subsides à fonds perdus en vue de couvrir le déficit de l'exploitation. La loi autorisera l'octroi de crédits en vue de permettre de nouveaux investissements requis par l'intérêt général ; les sociétés devront prélever sur les résultats de leur exploitation les dotations nécessaires aux dépenses de modernisation et de renouvellement.

Le projet de statuts est susceptible de s'adapter aux situations diverses que présentent les différents réseaux ; il pourra à cette fin être complété ou amendé.

uiteraard de waardevermindering het vlugste intreedt, eigendom geworden is van de openbare machten op grond van het merendeel van de bestekken.

Een gezamenlijke oplossing is onontbeerlijk : het is niet aanvaardbaar de formule van de regie alleen op de deficitaire netten zoals Antwerpen toe te passen, en de formule van de gemengde economie alleen voor te behouden voor de netten waar het voor het ogenblik nog mogelijk is het geïnvesteerde kapitaal te vergoeden.

In elke geval afzonderlijk moeten onderhandelingen gevoerd worden met de provinciën en gemeenten, ten einde hun rechten in de op te richten maatschappijen vast te stellen.

Het is niet onontbeerlijk overal beheerscomités op te richten ; het belang van de taak zou dit niet verantwoorden ; de afgevaardigde-beheerder komt zeker uit de privé-sector, maar hij wordt benoemd door de Raad van Beheer, waar de openbare machten steeds over de meerderheid zullen beschikken.

Het is mogelijk dat het, voor Verviers, bij nadere studie voordeliger blijkt het net aan de N.M.V.B. te concederen ; zulks is niet verboden door het besproken ontwerp.

Ook de fusie, op het gunstigste ogenblik, van de twee maatschappijen die zouden opgericht worden voor de twee netten van de Luikse agglomeratie is niet verboden ; het probleem van die fusie is delicaat maar niet onoplosbaar.

Het lijkt niet nodig vóór de stemming van de wet de artikelen 1 en 20 van het ontwerp te wijzigen. De wettelijke indeplaatsstelling, zoals voorzien bij artikel 20, kan vervangen worden door een conventionele indeplaatsstelling, te bepalen in de statuten van de maatschappijen van Luik en van Verviers ; aldus worden de rechten, zowel van de nieuwe maatschappijen als van om 't even welke betrokkene derde, gewaarborgd.

De Minister overweegt geenszins de toekenning van niet terugvorderbare toelagen om het exploitatietekort te dekken. De wet zal het verlenen van kredieten toelaten om nieuwe, door het algemeen belang vereiste investeringen mogelijk te maken ; de maatschappijen zullen op de bedrijfsresultaten de nodige dotaties voor de modernisering en de vernieuwing moeten heffen.

Het ontwerp van statuten kan worden aangepast aan de verschillende toestanden op de diverse netten ; daartoe kan het aangevuld of geamendeerd worden.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Article 1^{er}.

Il est proposé un amendement à l'article 1^{er}, la suppression de l'article 2 et un amendement à l'article 3, reproduisant à cette fin les amendements déjà introduits devant la Chambre des Représentants à la justification desquels ils se réfèrent (Doc. Ch. 1960, n° 603/2).

L'objet de ces amendements étant de remplacer les sociétés d'économie mixte par des sociétés intercommunales, le Ministre répond ne pouvoir les accepter pour les raisons déjà exposées ci-avant.

Article 3.

Un commissaire constate que la durée minimum des sociétés sera de vingt ans. Quelle en est la durée maximum ?

Celle-ci n'est pas fixée par la loi ; il résulte cependant du rapprochement des articles 8 de la loi et 44 du projet de statuts qu'il pourra être mis fin après le 31 décembre 1983, à tout moment et moyennant préavis d'un an à l'activité des sociétés créées pour un terme dépassant cette date.

Un autre commissaire évoquant le cas de Gand, pose la question de savoir qui paiera les rails et les voitures qui, selon lui, n'ont plus qu'une valeur de mitraille. Il lui est répondu que conformément au cahier des charges, les rails sont devenus propriété des pouvoirs publics ; quant aux voitures, elles seront reprises par la nouvelle société, dans le cadre des apports prévus, à une valeur déterminée en fonction de leur valeur actuelle d'utilisation.

Un autre commissaire demande si le remboursement progressif du capital de l'ancien concessionnaire aura une influence sur la répartition des mandats au Conseil d'Administration et la répartition des voix à l'assemblée générale.

La réponse est négative ; le seul effet du remboursement est de réduire à due concurrence la charge de l'intérêt fixe de 4,5 p. c. prévue aux statuts.

Sur quoi, un membre s'étonne de ce que, même en cas de remboursement total du capital, le secteur privé continue à bénéficier d'une rente égale à 1 p. c. des recettes (art. 38 des statuts).

BESPREKING VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 1.

Er wordt een amendement voorgesteld op artikel 1, een ander om artikel 2 te doen vervallen, een amendement op artikel 3, waarvoor amendementen worden gebruikt die reeds bij de Kamer werden ingediend en gebruikt wordt gemaakt van de desbetreffende verantwoording (Gedr. St. Kamer 1960, n° 603/2).

Daar deze amendementen uiteraard strekken om de maatschappijen met gemengde economie door intercommunale maatschappijen te vervangen, antwoordt de Minister dat hij ze, om de reeds hiervoor uiteengezette redenen, niet kan aanemen.

Artikel 3.

Een commissielid stelt vast, dat de minimumduur van de maatschappijen twintig jaar zal zijn. Welk is de maximumduur ervan ?

Deze wordt door de wet niet bepaald ; uit een samenvoeging van de artikelen 8 van de wet en 44 van het ontwerp van statuten blijkt nochtans dat, na 31 december 1983, op elk ogenblik en met inachtneming van een opzeggingstermijn van een jaar, een einde kan gemaakt worden aan de activiteit van de maatschappijen, opgericht voor een langere termijn.

Een ander commissielid roept het geval van Gent in en stelt de vraag wie de sporen en rijtuigen zal betalen, die naar zijn oordeel nog slechts de waarde van oud ijzer hebben. Er wordt hem geantwoord dat overeenkomstig het bestek de spoorstaven eigendom van de openbare machten zijn geworden ; wat de rijtuigen betreft, deze zullen in het kader van de voorziene inbreng door de nieuwe maatschappij overgenomen worden tegen een waarde, bepaald in functie van hun huidige gebruikswaarde.

Een andere commissielid wenst te vernemen of de progressieve terugbetaling van het kapitaal van de vroegere concessiehouder een weerslag zal hebben op de verdeling van de mandaten in de Raad van Beheer en op de verdeling van de stemmen in de algemene vergadering.

Het antwoord luidt ontkennend ; de enige weerslag van de terugbetaling zal zijn een vermindering naar billijke verhouding van de last van de in de statuten bepaalde vaste interest van 4,5 %.

Hierop spreekt een lid er zijn verwondering over uit dat, zelfs bij algehele terugbetaling van het kapitaal, de privé-sector verder een rente gelijk aan 1 % van de ontvangsten blijft genieten (art. 38 van de statuten).

Article 4.

Un commissaire constate qu'aux termes de cet article, la société peut être constituée sans l'accord préalable des communes intéressées à son activité. Ne devrait-ce pas être le contraire ?

Le Ministre admet que dans la pratique, les négociations nécessaires auront lieu avant la création des sociétés.

Article 5.

Un commissaire fait observer qu'il existe une discordance entre le terme français « régions urbaines » et le terme flamand « stadsgebieden ».

L'un et l'autre terme doivent être entendus dans le sens de l'agglomération urbaine, groupant les communes sur les territoires desquelles s'étend le réseau de tramways. Un seul comité sera établi pour l'agglomération liégeoise.

Article 10.

Un commissaire demande si les cahiers des charges seront établis avant la constitution des nouvelles sociétés ; le Ministre répond qu'il négociera en même temps les conditions des cahiers des charges et les statuts.

A un commissaire qui s'étonne de ne pas voir traiter en cet article des questions sociales, le Ministre répond que celles-ci seront réglées dans le cadre des statuts.

Article 15.

L'article interdit l'établissement de toute « redevance » au profit des provinces et des communes ; par contre, l'article 38 des statuts prévoit l'octroi d'une « redevance » au profit des pouvoirs publics associés. N'y a-t-il pas là une contradiction ? A noter que le texte flamand traduit le mot « redevance » la première fois par « cijns », la seconde par « vergoeding ».

Le Ministre répond que le terme « redevance » est en effet employé deux fois avec un sens différent ; dans la loi, il est pris dans son sens fiscal avec une signification technique très précise ; dans les statuts, il répond à la notion du prix à payer au pouvoir concédant conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi du 9 juillet 1875. Il s'agit de maintenir et au besoin d'adapter, au profit des pouvoirs publics, les avantages dont ils bénéficiaient en vertu des anciens actes de concession.

Artikel 4.

Een commissielid stelt vast dat, naar luid van dit artikel, de maatschappij kan samengesteld worden zonder de voorafgaande instemming van de bij haar bedrijvigheid betrokken gemeenten. Zou hier het tegengestelde niet moeten gelden ?

De Minister geeft toe dat in de praktijk de nodige onderhandelingen vóór de oprichting van de verenigingen zullen gevoerd worden.

Artikel 5.

Een commissielid merkt op dat de Franse term « régions urbaines » en de Nederlandse term « stadsgebieden » niet overeenstemmen.

Beide termen dienen begrepen in de zin van de stadsagglomeratie, die de gemeenten groepeerst over wier grondgebied het tramwegennet zich uitstrekt. Voor de Luikse agglomeratie zal één enkel comité worden opgericht.

Artikel 10.

Een commissielid vraagt of de bestekken zullen opgemaakt worden vóór de oprichting van de nieuwe maatschappijen ; de Minister antwoordt dat hij terzelfder tijd de voorwaarden van de bestekken én de statuten zal behandelen.

Aan een andere commissielid die er zich over verwondert dat in dit artikel geen sociale kwesties worden behandeld, antwoordt de Minister dat deze in het kader van de statuten zullen worden geregeld.

Artikel 15.

Bij dit artikel wordt in de Franse tekst de oplegging van elke « redevance » ten voordele van de provinciën en gemeenten verboden ; daarentegen voorziet artikel 38 van de statuten de toekenning van een « redevance » ten bate van de geassocieerde openbare machten. Wijst dit niet op een zekere tegenstrijdigheid ? Op te merken valt dat in de Nederlandse tekst het woord « redevance » eerst door « cijns » en daarna door « vergoeding » vertaald wordt.

De Minister antwoordt dat de term « redevance » inderdaad tweemaal met een verschillende betekenis gebruikt wordt ; in de wet wordt hij in fiscale zin met een zeer preciese technische betekenis gebruikt ; in de statuten beantwoordt hij aan het begrip van de aan de concessieverlenende macht te betalen prijs, zulks overeenkomstig de bepalingen van artikel 5 van de wet van 9 juli 1875. De bedoeling is voor de openbare besturen de voordelen, die zij krachtens de vroegere concessieakten genoten, te behouden en zo nodig aan te passen.

Article 18, 3° et 4°.

Répondant à une question, le Ministre précise que l'interprétation à donner à ces dispositions est celle donnée à des textes identiques lors du vote de la loi, créant la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ; il s'en réfère donc au rapport de la Commission des Communications de la Chambre des Représentants. (Doc. Ch. 1951-1952, n° 616, p. 17.)

Article 21.

Certains commissaires s'étonnent de ce que l'Etat fasse abandon à concurrence de 43 millions, de ses créances à l'encontre du Comité provisoire de gestion des tramways d'Anvers et extensions.

Le Ministre répond que cette partie de la créance de l'Etat a servi uniquement à l'apurement de dettes résultant de l'exploitation courante (O.N. S.S., fournisseurs d'électricité). L'Etat est en outre créancier de 92 millions qui ont servi à l'acquisition de nouvelles voitures ; l'Etat n'abandonne pas cette créance qu'il apportera pour sa valeur nominale à la constitution de la nouvelle société. L'abandon des 43 millions est rendu nécessaire par les résultats de la gestion du Comité provisoire, dont les pertes accumulées atteignent à fin 1960 près de 190 millions. Un commissaire fait observer que seul le Comité de gestion est juridiquement responsable de cette perte et non point les pouvoirs publics ou l'ancien concessionnaire en tant que propriétaires de biens affectés à l'exploitation.

La solution par laquelle l'Etat renonce à cette créance et où la société nouvelle endosse le surplus de la perte est la seule possible et de nature à sauvegarder les intérêts des autres créanciers.

DISCUSSION DU PROJET DE STATUTS.

Article 7.

L'amendement introduit par un membre, est retiré par lui sans autre discussion.

Article 10.

Un commissaire estime, sans déposer actuellement d'amendement, qu'il y aurait lieu de confier la gestion journalière à un comité de gestion.

Artikel 18, 3° en 4°.

In antwoord op een vraag stipt de Minister aan dat de aan deze bepalingen te geven interpretatie die is welke aan identieke teksten gegeven werd bij de aanneming van de wet tot oprichting van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel ; hij verwijst dus naar het verslag van de Commissie voor Verkeerswezen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers (Gedr. St. K., 1951-1952, n° 616, blz. 17).

Artikel 21.

Enkele commissieleden verwonderen er zich over dat de Staat afstand zou doen van zijn vorderingen ten belope van 43 miljoen ten laste van het voorlopig Beheerscomité van de Tramwegen van Antwerpen en Omgeving.

De Minister antwoordt dat dit gedeelte van de vorderingen van de Staat uitsluitend gediend heeft tot aanzuivering van schulden uit de lopende exploitatie (R.M.Z., elektriciteitsvoorzieners). De Staat is bovendien schuldeiser voor een bedrag van 92 miljoen, dat besteed werd voor de aankoop van nieuwe rijtuigen ; de Staat doet geen afstand van deze vordering, die hij bij de oprichting van de nieuwe maatschappij tegen de nominale waarde ervan zal inbrengen. Het afstaan van de 43 miljoen is noodzakelijk geworden wegens de resultaten van het beheer van het voorlopig Comité ; de geaccumuleerde verliezen bedragen einde 1960 nagenoeg 190 miljoen. Een commissielid merkt op dat alleen het Beheerscomité juridisch verantwoordelijk is voor dit verlies en niet de openbare machten of de vroegere concessiehouder als eigenaars van de voor de exploitatie gebruikte goederen.

De oplossing waarbij de Staat afstand doet van deze vordering en de nieuwe maatschappij het surplus van het verlies ten laste neemt, is de enig mogelijke die tevens de belangen van de andere schuldeisers kan vrijwaren.

BESPREKING
VAN HET ONTWERP VAN STATUTEN.*Artikel 7.*

Het door een commissielid ingediend amendement wordt zonder verdere bespreking door hem ingetrokken.

Artikel 10.

Een commissielid oordeelt, zonder dat hij eigenlijk een amendement indient, dat het dagelijks beheer aan een beheerscomité zou moeten worden toevertrouwd.

Article 11.

Un commissaire demande s'il existe des critères pour déterminer le nombre de mandats d'administrateurs à attribuer à chaque catégorie d'associés : Etat, communes, ancien concessionnaire.

Le Ministre répond que cela aussi fera l'objet de négociations préalables à la création des sociétés, surtout pour la répartition des mandats attribués aux communes.

D'autres commissaires font observer que les administrateurs représentant les communes seront nommés par le Roi sur une liste double de candidats dressée par les collègues échevinaux des communes associées. Cela suppose une réunion commune de ces collègues; comment les votes éventuels seront-ils comptés ? Par personne physique (bourgmestre ou échevin) ou par personne morale (commune) présente ou représentée ? Ne faut-il pas craindre une coalition des communes des faubourgs écartant tous les candidats de la ville, centre de l'agglomération ? Des majorités politiques ne se formeront-elles pas ?

Le Ministre répond qu'il aura à négocier en vue d'éviter des conflits de ce genre ; au besoin, il devra suggérer lui-même la liste susceptible de recueillir l'unanimité.

Article 13.

Il est précisé que le troisième alinéa doit s'interpréter comme suit :

« Les administrateurs représentant l'ancienne société concessionnaire, pourront, de l'avis conforme de celle-ci, être révoqués par l'assemblée générale de la société d'économie mixte. »

Articles 16, 17 et 19.

Un membre dépose un amendement, supprimant la majorité qualifiée pour certaines délibérations du Conseil d'Administration. Il se réfère à la justification écrite de l'amendement.

Article 23.

Le Ministre signale que le commissaire présenté par l'ancien concessionnaire sera choisi parmi les reviseurs d'entreprise.

Article 28.

Les actionnaires de la société étant tous des personnes morales seront représentés à l'assemblée générale par les mandataires qu'ils désigneront. N'y a-t-il pas lieu de limiter le nombre de ces

Artikel 11.

Een commissielid vraagt of er criteria bestaan tot vaststelling van het aantal mandaten van beheerder, toe te kennen aan elke categorie van vennoten : Staat, gemeenten, vroegere concessiehouder.

De Minister antwoordt dat hierover insgelijks zal worden onderhandeld vóór de oprichting van de maatschappijen, vooral voor de verdeling van de aan de gemeenten toegekende mandaten.

Andere commissieleden merken op dat de beheerders die de gemeenten vertegenwoordigen, door de Koning zullen worden benoemd op een dubbele voordracht van kandidaten opgemaakt door de schepencolleges van de deelhebbende gemeenten. Zulks veronderstelt een gemeenschappelijke vergadering van die colleges ; hoe zullen eventueel de stemmen worden geteld ? Per aanwezig of vertegenwoordigd natuurlijk persoon (burgemeester of schepen) of rechtspersoon (gemeente) ? Valt er niet te vrezen voor een coalitie van de randgemeenten tot uitsluiting van al de kandidaten van de stad, centrum van de agglomeratie ? Zullen geen politieke meerderheden tot stand komen ?

De Minister antwoordt dat hij zal moeten onderhandelen om dergelijke conflicten te voorkomen ; desnoods zal hij zelf de lijst moeten voorstellen die de eenparigheid kan wegdragen.

Artikel 13.

Er wordt verduidelijkt dat de derde alinea dient te worden geïnterpreteerd als volgt :

« De beheerders die de vroeger concessiehoudende maatschappij vertegenwoordigen, kunnen op eensluidend advies van deze laatste door de algemene vergadering van de maatschappij met gemengde economie worden afgezet. »

Artikelen 16, 17 en 19.

Een commissielid dient een amendement in tot opheffing van de gequalificeerde meerderheid voor sommige beslissingen van de Raad van Beheer. Hij beroept zich op de geschreven verantwoording van het amendement.

Artikel 23.

De Minister verklaart dat de door de vroegere concessiehouder voorgedragen commissaris onder de bedrijfsrevisoren zal gekozen worden.

Artikel 28.

De aandeelhouders van de maatschappij die allen rechtspersonen zijn, zullen op de algemene vergadering worden vertegenwoordigd door de door hen aangewezen mandatarissen. Dient het

mandataires ? Le Ministre répond qu'il estime préférable de laisser toute liberté aux intéressés.

Article 38.

Un commissaire propose par voie d'amendement de supprimer le f au littera B de cet article.

Par un amendement subsidiaire, il propose de prévoir une dotation annuelle de 1 p. c. des recettes au profit du personnel d'exécution.

Le Ministre répond que cette dernière proposition lui paraît inopportune et inefficace. La somme ainsi mise à la disposition du personnel représente une quotité dérisoire de la masse des salaires et appointements ; il est infiniment plus important de réaliser dans le cadre des sociétés, un accord de programmation sociale assurant une amélioration régulière des situations individuelles ; le Ministre se dit convaincu de la possibilité de réaliser de pareils accords.

Un membre présente alors un autre sous-amendement, tendant à voir fixer à 1 p. c. le montant des redevances au profit des pouvoirs publics. Sur l'observation qui lui est faite que ce taux est déjà parfois dépassé dans certaines régions, il retire le sous-amendement.

D'autres amendements déposés à l'article 21 de la loi et aux articles 21, 33, 41, 43 et 46 des statuts n'ont donné lieu à aucune discussion.

Les divers amendements sont successivement rejetés par 10 voix contre 4 ; les articles du projet de loi et du projet de statuts, ainsi que l'ensemble du projet sont adoptés à la même majorité.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

J. HAMBYE.

Le Président,

H. DELPORT.

aantal van die mandatarissen niet te worden beperkt ? De Minister antwoordt dat hij het verkieslijk acht de betrokkenen alle vrijheid te laten.

Artikel 38.

Een commissielid stelt bij amendement voor onder littera B van dit artikel letter f weg te laten.

Als subsidiair amendement stelt hij voor een jaarlijkse dotatie van 1 % van de ontvangsten ten voordele van het uitvoeringspersoneel in te stellen.

De Minister antwoordt dat dit voorstel hem ongeschikt en ondoelmatig lijkt. De aldus ter beschikking van het personeel gestelde som vertegenwoordigt een al te klein gedeelte van het globaal bedrag der lonen en wedden ; het is heel wat belangrijker in het kader van de maatschappijen een akkoord inzake sociale programmatie tot stand te brengen met het oog op een regelmatige verbetering van de individuele toestanden ; de Minister verklaart zich overtuigd van de mogelijkheid van dergelijke akkoorden.

Een lid dient dan een ander subamendement in om het bedrag van de vergoeding ten voordele van de openbare machten op 1 % te stellen. Na er attent op te zijn gemaakt dat dit bedrag in sommige streken soms reeds overschreden is, trekt hij het subamendement in.

Andere amendementen, ingediend op artikel 21 van de wet en op artikelen 21, 33, 41, 43 en 46 van de statuten, hebben geen aanleiding tot discussie gegeven.

De verschillende amendementen worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 4 stemmen ; de artikelen van het ontwerp van wet en van het ontwerp van statuten alsmede het ontwerp als geheel worden met dezelfde meerderheid aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,

J. HAMBYE.

De Voorzitter,

H. DELPORT.