

**Kamer
der Volksvertegenwoordigers**

**Chambre
des Représentants**

27 MEI 1948.

27 MAI 1948.

WETSONTWERP

waarbij de Regering er toe gemachtigd wordt de concessies van tramwegen en trolleybussen welke de Brusselse en de Antwerpse agglomeratie bedienen, aan intercommunale verenigingen te verlenen.

PROJET DE LOI

autorisant le Gouvernement à accorder à des associations intercommunales les concessions de tramways et de trolleybus desservant les agglomérations bruxelloise et anversoise.

VERSLAG

RAPPORT

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE KINDER.

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)
PAR M. DE KINDER.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Daar de concessies die onderscheidenlijk werden toegekend aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » en

Par le fait de l'expiration au 31 décembre 1945 des concessions accordées respectivement aux S. A. « Les Tram-

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Clerckx, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Vaes, Van Acker (Benoît), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-H.), Hens, Samyn, — Frère, Van den Bergh (Félix), — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie :

89 : Wetsontwerp.
206, 258 en 293 : Amendementen,
27 (B. Z. 1946) en 134 : Wetsvoorstellen.

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Clerckx, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Vaes, Van Acker (Benoît); Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-H.), Hens, Samyn, — Frère, Van den Bergh (Félix), — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir :

89 : Projet de loi.
206, 258 et 293 : Amendements,
27 (S. E. 1946) et 134 : Propositions de loi

« Les Tramways Anversois », op 31 December 1945 verstreken waren, stonden de bestendige deputatiën van Brabant en Antwerpen aan het hoofd van de exploitatie der tramwegnetten van de Brusselse en van de Antwerpse agglomeratie. Uit dien hoofde, moesten die bestendige deputatiën de Staat, de steden Brussel en Antwerpen en verscheidene omringende gemeenten schadeloos stellen voor de op hun respectievelijke netten aangebrachte vaste inrichtingen en zekere aan de concessiehoudende vennootschappen toebehorende goederen mits vergoeding overnemen.

Van meet af aan, scheen het sommigen toe, dat de bestendige deputatiën, door een tramwegconcessie te verlenen, binnen het bestek van de kwesties van algemeen belang handelen en dat het, derhalve, de Staat is die in feite op 31 December 1945 in bezit van de tramwegen van Brussel en Antwerpen is getreden. Daar deze stelling van aard was de erfrechten van de provincie te beïnvloeden, moest ze voorgelegd worden aan het Comité van advies voor administratieve geschillen en voor algemeen bestuur, dat een eensluidend advies verstrekke.

Daar de openbare besturen op 31 December 1945 echter nog geen definitieve oplossing hadden gevonden omtrent de toekomstige exploitatievorm van de netten van Brussel en Antwerpen, werd tussen de provinciën Brabant en Antwerpen, enerzijds, en de Staat, anderzijds, een overeenkomst gesloten ten einde het beheer voor een beperkte periode toe te vertrouwen aan voorlopige Comité's; die periode moest later verlengd worden. Het besproken ontwerp heeft ten doel dit tijdelijk regime te vervangen.

Sedert enkele jaren, stelt de openbare mening bijzonder belang in de vormen van beheer die moeten worden gegeven aan de diensten van de openbare sector. De louter private exploitatie van die diensten, waarvan de meeste het voordeel van een feitelijk monopolium genieten, schijnt niet meer te beantwoorden aan de verzuchtingen en de wensen van de grote massa van onze medeburgers. Zonder de etatisatie van deze diensten, die van wezenlijk belang zijn voor het leven van de natie, te wensen, geloofte de openbare mening, enerzijds, onder de invloed van haar maatschappelijke ontvoogding en, anderzijds, van de vaststelling dat het nastreven van een persoonlijk doel — de winsten van de aandeelhouders — niet altijd een uitstekende exploitatie verzekeren, dat de openbare besturen, die zij op regelmatige wijze verkiest, nauw bij deze exploitatie dienen te worden betrokken. Zij meent dat de belangen van de gemeenschap onder die nieuwe vorm beter zullen gevrijwaard zijn.

In die omstandigheden scheen het weinig wenselijk aan een private vennootschap een nieuwe concessie te verlenen en zou het de schijn verwékken zijn, dat een verouderde en door de feiten voorbijgestreefde exploitatievorm werd bekrachtigd. Men moest, derhalve, een nieuwe formule vinden om de concessie te vervangen.

De tekst van het door de Commissie aangenomen wetsontwerp strekt er toe de rechtstreekse exploitatie van de tramwegnetten van Brussel en Antwerpen toe te vertrou-

ways Bruxellois » et « Les Tramways Anversois », les députations permanentes du Brabant et d'Anvers se trouvaient à la tête de l'exploitation des réseaux de tramways de l'agglomération bruxelloise et de l'agglomération anversoise. De ce chef ces députations permanentes devaient dédommager l'Etat, les villes de Bruxelles et d'Anvers et plusieurs communes environnantes pour les installations fixes aménagées sur leurs voiries respectives et reprendre, contre indemnité, certains biens appartenant aux sociétés concessionnaires.

Dès l'abord il apparut à certains que les députations permanentes en accordant une concession de tramways agissent dans la sphère des questions d'intérêt général et que, partant, c'est en fait l'Etat qui est entré en possession des tramways de Bruxelles et d'Anvers au 31 décembre 1945. Comme cette thèse était de nature à influencer les droits patrimoniaux de la province, elle dut être soumise au Comité Consultatif de Contentieux Administratif et d'Administration Générale qui l'approuva.

Cependant, au 31 décembre 1945, les pouvoirs publics n'avaient pas encore trouvé la solution définitive quant à la forme future d'exploitation des réseaux de Bruxelles et d'Anvers et un accord fut conclu entre les provinces de Brabant et d'Anvers d'une part et l'Etat d'autre part pour confier la gestion, à des Comités provisoires, pour une période limitée; cette période dut ultérieurement être prolongée. Le projet de loi en discussion est destiné à remplacer ce régime temporaire.

Depuis quelques années, l'opinion publique s'intéresse particulièrement aux formes de gestion à donner aux services du secteur public. L'exploitation purement privée de ces services qui, pour la plupart, jouissent d'un monopole de fait, semble ne plus répondre aux aspirations et désirs d'une grande masse de nos concitoyens. Sans vouloir l'étatisation de ces services, essentiels à la vie de la nation, l'opinion publique, sous l'effet de son émancipation sociale d'une part et de la constatation que la poursuite d'une fin personnelle — le bénéfice des actionnaires — n'assure pas toujours une exploitation parfaite d'autre part, estime que les pouvoirs publics qu'elle élit régulièrement doivent être associés intimement à cette exploitation. Elle estime que, sous cette nouvelle forme, les intérêts de la communauté seront mieux préservés.

Accorder, dans ces conditions, une nouvelle concession à une société privée paraissait peu souhaitable et aurait semblé consacrer une forme d'exploitation périmée et dépassée par les faits. C'est pourquoi il fallait trouver une formule nouvelle remplaçant la concession.

Le texte du projet de loi adopté par la commission vise à confier l'exploitation directe des réseaux de tramways de Bruxelles et d'Anvers à des intercommunales à créer dans

wen aan met dit doel op te richten intercommunale verenigingen. De wet van 1 Maart 1922 op de vereniging van gemeenten tot nut van 't algemeen, heeft ten doel aan de inwoners van een stadsagglomeratie en van de aangrenzende gemeenten de voordelen te verschaffen van een gemeenschappelijke krachtsinspanning van verscheidene gemeentebesturen voor de verwezenlijking van een doel van algemeen nut (1). Dit doel van algemeen nut wordt o. m. gekenmerkt door de afwezigheid van winstbejag.

Het staat buiten kijf, dat verscheidene redenen voor deze vorm van exploitatie pleiten. De eerste is van maatschappelijke aard. Sedert jaren tracht men de arbeidersbevolking er toe te bewegen de ongezonde wijken van het stadscentrum te verlaten om zich buiten de grenzen van de agglomeratiën te vestigen. Te dien einde, zouden de openbare besturen te vergeefs arbeiderswijken in de buitenwijken aanleggen en besluiten een zoningpolitiek te volgen om de fabrieken zoveel mogelijk op bijzonder voordeligm plaatsen te centraliseren, indien de prijs van het vervoer te zwaar drukt op de begroting van de arbeider, zal laatstgenoemde zich steeds in de nabijheid van zijn werkcentrum vestigen. Om de prijs van het vervoer op gunstige wijze te beïnvloeden, moet men winstbejag uitsluiten, wat de kwestie van de tarieven in de toekomst zal vergemakkelijken.

De tweede reden staat in verband met de kwestie van de stedebouw. In overeenstemming met zijn welbegrepen belang, wacht de private exploitant het aanleggen van een agglomeratie en het ontstaan van een verkeersbron af om een nieuwe vervoerlijn op te richten. Op die wijze, is het lokaal vervoer geen werktuig tot urbanisatie, vermits de belangen van de exploitant en van de gemeenteoverheid tegenstrijdig zijn. Met de intercommunale vereniging kan men beide strekkingen overeenbrengen.

De derde reden is vooral van psychologische aard. Bij een exploitatie door de openbare besturen kan men beter beroep doen op de medewerking der agenten en hen betrekken bij de goede gang van de onderneming. Wanneer deze zo doorzichtig als glas is geworden, kan het personeel zich beter rekenschap geven van de terugslag van zijn eisen. Het zal, derhalve, gemakkelijker vallen de eisen binnen redelijke perken te leiden. Die vorm van exploitatie werkt voor de gemeenschap en zal niet nalaten opvoedend op de agenten in te werken.

Er valt eveneens op te merken, dat de intercommunale verenigingen belangrijke fiskale voordelen genieten. Zij zijn, in de huidige stand van de wetgeving, vrijgesteld van de factuur, overdrachts- en weeldetaxe. Zij betalen 2 t. h. bedrijfsbelasting, 2 t. h. nationale crisisbelasting en 2 t. h. mobiliënbelasting. Die toestand pleit voor de zuiver intercommunale vereniging. Een gemengde intercommunale zou ten gevolge hebben, dat de private vennoot voordeel zou halen uit de fiskale opoffering.

Men moet dus toegeven, dat het voorgesteld ontwerp

ce but. La loi du 1^{er} mars 1922 sur l'association de communes dans un but d'utilité publique a pour objet de procurer, aux habitants d'une agglomération urbaine et des communes avoisinantes, les avantages d'un effort collectif de plusieurs municipalités dans la réalisation d'un but d'utilité publique (1). Ce but d'utilité publique se caractérise, entre autres, par l'absence d'esprit de lucre.

Plusieurs raisons plaident incontestablement pour cette forme d'exploitation. La première est une raison sociale. Depuis des années, on essaye d'amener la population ouvrière à quitter les quartiers insalubres du centre de la ville pour se fixer à la périphérie des agglomérations. Dans ce but, les pouvoirs publics auraient beau créer des citées ouvrières dans la proche banlieue, décider une politique de « zoning » pour centraliser, autant que possible, les usines à des emplacements spécialement désignés à cet effet, si le prix du transport grève trop lourdement le budget ménager de l'ouvrier, ce dernier se fixera inmanquablement à proximité de son centre d'intérêt. Pour influencer favorablement le prix du transport, il faut en exclure le but de lucre, ce qui facilitera à l'avenir la question des tarifs.

La seconde raison a trait à la question d'urbanisme. L'exploitant privé, conformément à son intérêt bien compris, attend la constitution d'une agglomération et la naissance d'une source de trafic pour établir une nouvelle ligne de transport. De la sorte, le transport urbain n'est pas un outil d'urbanisation, les intérêts de l'exploitant et de l'autorité communale étant contradictoires. Avec l'intercommunale, on peut concilier les deux tendances.

La troisième raison est surtout psychologique. Une exploitation par le pouvoir public est mieux à même de faire appel à la collaboration des agents et les associer à la bonne marche de l'entreprise. Celle-ci étant devenue une maison de verre, le personnel peut mieux se rendre compte de la répercussion de ses revendications; il sera, dès lors, plus facile de les canaliser dans des limites raisonnables. Travaillant pour la communauté cette forme d'exploitation ne manquera pas d'avoir un effet éducatif sur les agents.

Il y a lieu de remarquer également que les intercommunales jouissent d'importants avantages fiscaux. Elles sont exemptées, dans l'état actuel de la législation, des taxes de facture, de transmission et de luxe. Elles paient 2 % de taxe professionnelle, 2 % de contribution nationale de crise et 2 % de taxe mobilière. Cet état de chose plaide en faveur de l'intercommunale pure. Une intercommunale mixte aurait pour résultat de faire profiter l'associé privé du sacrifice fiscal.

Il y a donc lieu de reconnaître que le projet proposé

(1) Cass. 6 April 1922; « Rev. Adm. », 1923, blz. 143.

(1) Cass. 6 avril 1922; « Rev. Adm. », 1923, p. 143.

ten volle beantwoordt aan de belangen van de gemeenschap, in het algemeen, en van de gebruikers, in het bijzonder.

Toen de Commissie voor het Verkeerswezen de bespreking aanvatte, stond zij voor een door de Minister van Verkeerswezen namens de Regering ingediend ontwerp en voor twee voorstellen van parlementair initiatief, het ene van de heer Dispy c. s., het andere van de heer Anseele c. s. Wij zullen die drie teksten in het kort bespreken.

1. — *Het door de Regering ingediende wetsontwerp.*

Dit ontwerp strekt er toe intercommunale verenigingen op te richten die, zonder dat een openbare aanbesteding nodig is, belast worden met de exploitatie van de tramwegen en trolleybussen in de Brusselse en Antwerpse agglomeratiën. In de Memorie van toelichting wordt de wens te kennen gegeven dat, vermits alle tramwegconcessies binnen vijftien jaar zullen verstreken zijn, de organismen die in de toekomst het lokaal vervoer in de agglomeratiën Gent, Luik, Verviers en Charleroi zullen exploiteren, zich door dit statuut zouden laten leiden.

Het wetsontwerp bedingt eveneens, dat de Koning — zonder dat Hij daartoe verplicht is — aan die intercommunale verenigingen in eigendom of in gebruik, ten bezwaarden of ten kosteloozen titel, de goederen mag toewijzen welke de Staat door toedoen van de provinciale overheid kosteloos verkregen heeft door het verstrijken van de concessies van Brussel en Antwerpen en het vast materieel van de sporen en van de aanhorigheden er van op of onder de provinciale wegen dat de Staat zal hebben overgenomen overeenkomstig de beschikkingen van het bestek. De voorwaarden waarin de Staat aan de Intercommunale verenigingen de hem toebehorende goederen zal toewijzen, zullen bij Koninklijke besluiten worden bepaald. In de loop van de bespreking van de Commissie is gebleken, dat die voorwaarden neerkomen op de eerbiediging van het Regeringspakt dat bedingt:

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

In dit verband verklaart de Memorie van toelichting duidelijk dat, alhoewel meer dan 50 t. h. van de goederen, die gratis aan de openbare besturen werden teruggegeven, naar de Staat zijn gegaan, deze niet wenst deel te nemen aan de exploitatie. Hij zal alleen vertegenwoordigd zijn in de Raad van beheer.

Wat de exploitatievorm der intercommunale verenigingen betreft, worden bij de wet van 1 Maart 1922, omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van 't algemeen, toegelaten: 1) de exploitatie in regie; 2) de verpachting; 3) het beroep op een beheerder; 4) de oprichting van vennootschappen met gemengde inrichting. In dit opzicht is het wetsontwerp zeer duidelijk. Het bedingt in het eerste

répond parfaitement aux intérêts de la communauté en général et des usagers en particulier.

Lorsque la commission des communications entama la discussion elle était en présence d'un projet de loi déposé par le Ministre des Communications au nom du Gouvernement et deux propositions d'initiative parlementaire, l'une de M. Dispy et consorts, l'autre de M. Anseele et consorts. Nous examinerons brièvement ces trois textes.

1. — *Le projet de loi déposé par le Gouvernement.*

Ce projet vise à créer des associations intercommunales, lesquelles seront chargées, sans qu'une adjudication publique soit nécessaire, de l'exploitation des tramways et trolleybus dans les agglomérations bruxelloise et anversoise. Dans l'exposé des motifs le vœu est exprimé que, toutes les concessions de tramways expirant avant quinze ans, les organismes qui exploiteront à l'avenir les transports urbains des agglomérations gantoise, liégeoise, vevroise et carolorégienne, s'inspirent de ce statut.

Le projet de loi dispose également que le Roi peut affecter — sans qu'il y ait obligation de le faire — à ces associations intercommunales, en propriété ou en jouissance, à titre onéreux ou gratuit, les biens dont l'Etat — par l'entremise du pouvoir provincial — est entré gratuitement en possession par l'expiration des concessions de Bruxelles et d'Anvers et le matériel fixe des voies et de leur dépendances sur ou sous les voiries provinciales que l'Etat aura repris conformément aux dispositions du cahier de charge. Des arrêtés royaux fixeront les conditions dans lesquelles l'Etat affectera aux intercommunales les biens qui lui appartiennent. Il est apparu au cours des discussions de la commission que ces conditions sont imprimées au pacte gouvernemental qui dispose:

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

L'exposé des motifs dit clairement à ce sujet que bien que plus de 50 % des biens qui ont fait retour gratuitement aux pouvoirs publics sont revenus à l'Etat, celui-ci ne désire pas être associé à l'exploitation, il ne sera que représenté au conseil d'administration.

En ce qui concerne la forme de l'exploitation des intercommunales, la loi du 1^{er} mars 1922, relative à l'association des communes dans un but d'utilité publique permet: 1) l'exploitation en régie; 2) l'affermage; 3) le recours à un gestionnaire; 4) la création de sociétés d'économie mixte. A cet égard le projet de loi est très clair. Il stipule dans son article premier que: « Le Roi est autorisé à ac-

artikel: « De Koning wordt gemachtigd aan de intercommunale verenigingen, die met de exploitatie van de tramwegen... zullen belast worden, zonder openbare aanbesteding en voor een duur van dertig jaar... » Het is duidelijk, dat dit betekent dat de intercommunale verenigingen zelf hun concessies zullen exploiteren; wanneer men met iets belast wordt, dan betekent dit dat men het zelf moet doen. Tijdens de bespreking van de amendementen van de heer Loos c. s., heeft de Minister uiting gegeven aan zijn verwondering over het feit, dat het eerste artikel van zijn ontwerp aanleiding gegeven had tot betwisting. Ten einde ieder eventueel misverstand dienaangaande uit de weg te ruimen, heeft de Minister gemeend dit artikel nader te moeten bepalen door het woord « rechtstreekse » er in toe te voegen, zodat de volzin luidt: « ... aan de intercommunale verenigingen, die met de rechtstreekse exploitatie van de tramwegen... zullen belast worden... ».

Wat de overdracht aan de intercommunale verenigingen betreft van de goederen die nog het eigendom zijn van de vroegere concessiehouder, handelt het wetsontwerp niet over dit vraagstuk.

Die kwestie zal ten gepasten tijde moeten onderzocht worden tussen de toekomstige intercommunale verenigingen en de vroegere concessiehouders. De Minister heeft verklaard, dat er geen reden was om te onderstellen dat voor die kwestie geen gunstige oplossing voor beide partijen zou kunnen gevonden worden. Hij verklaarde dat de Regering, in geval van ernstige betwisting, zal tussenbeide komen.

2. — Het wetsvoorstel van de heer Dispy c. s.

Dit wetsvoorstel betreft « de oprichting van de Maatschappij voor Gemeenschappelijk vervoer in het Brussels ». Het heeft slechts betrekking op het lokaal vervoer te Brussel en heeft ten doel de vroegere exploitatie om te zetten in een exploitatie ten dienste van de gemeenschap. Om dit doel te bereiken voorziet het de oprichting van een bestuurscomité waarin vertegenwoordigers zullen zetelen van de Staat, de Provincie, de Gemeenten, het personeel en de gebruikers, zodat allen die betrokken zijn bij het leven en de bedrijvigheid van de nieuwe maatschappij deelachtig er aan worden gemaakt. De leden van dit comité kunnen uit hun ambt worden ontslagen door de organismen die hen hebben benoemd.

De maatschappij is bevoegd om de vroegere concessie over te nemen en om nieuwe concessies te verkrijgen; zij staat onder het toezicht van de Minister van Verkeerswezen. Zij treedt in de plaats van de vroegere exploitanten en neemt het actief en het passief over. Het onroerend goed van de N. V. « Les Tramways Bruxellois » wordt geraamd overeenkomstig de bepalingen van de overeenkomst van 31 December 1924; de overige posten van de balans worden overgenomen volgens hun waarde zoals deze blijkt uit de jongste balans vóór 31 December 1945. De overnemingswaarde wordt overgemaakt aan de aandeelhouders van de N. V. « Les Tramways Bruxellois » onder vorm van obligaties op naam, aflosbaar in 50 jaar en die 2 t. h. rente geven per jaar. Het wetsvoorstel vestigt niet

corder sans adjudication publique et pour une durée de trente ans, aux associations intercommunales qui seront chargées de l'exploitation des tramways... ». Il est évident que cela signifie que les intercommunales exploiteront elles-mêmes leurs concessions; lorsqu'on est chargé de faire quelque chose, cela signifie qu'on doit le faire soi-même. Au cours de la discussion des amendements de M. Loos et consorts, le Ministre s'est étonné de ce que l'article premier de son projet ait prêté à discussion. Afin d'écartier toute équivoque possible à ce propos, le Ministre a cru bon de préciser en ajoutant à l'article premier le mot « directe », ce qui donne: « ... aux associations intercommunales qui seront chargées de l'exploitation « directe » des tramways... ».

Le problème du transfert aux intercommunales des biens qui sont encore la propriété de l'ancien concessionnaire, n'est pas traité dans le projet de loi.

Cette question devra être examinée en temps opportun entre les futures intercommunales et les anciens concessionnaires. Le Ministre a déclaré qu'il n'y avait pas de raison de supposer que cette question ne trouverait une solution favorable pour les deux parties. En cas de contestation grave, a-t-il déclaré, le Gouvernement interviendra.

2. — La proposition de loi de M. Dispy et consorts.

Cette proposition est « relative à la création de la Société des Transports en Commun de la région bruxelloise ». Elle ne concerne que les transports urbains de Bruxelles et a pour objet de transformer l'ancienne exploitation en une exploitation au service de la collectivité. Pour ce faire, elle prévoit la création d'un comité de gestion où seront représentés l'Etat, la Province, les Communes, le personnel et les usagers, de façon que tous les intéressés à la vie et à l'activité de la nouvelle société y soient associés. Les membres de ce comité pourront être révoqués par les organismes qui les ont désignés.

La société est habilitée pour reprendre l'ancienne concession et en obtenir de nouvelles; elle est placée sous le contrôle du Ministre des Communications. Elle succède aux anciens exploitants et reprend la situation active et passive. L'immobilisé de la S. A. « Les Tramways Bruxellois » est évalué conformément aux stipulations de la convention du 31 décembre 1924; les autres postes du bilan sont repris à leur valeur telle qu'elle résulte du dernier bilan avant le 31 décembre 1945. La valeur de reprise sera remise aux actionnaires de la S. A. « Les Tramways Bruxellois » sous forme d'obligations nominatives amortissables en 50 ans et productives d'un intérêt de 2 % l'an. La proposition de loi n'établit pas la légitimité d'une indemnisation ou d'une non-indemnisation mais pose comme

de wettigheid van een schadeloosstelling of van een niet-schadeloosstelling, maar stelt de schadeloosstelling van de vroegere eigenaars van de genationaliseerde goederen als een praktische noodzakelijkheid voorop.

3. — *Het wetsvoorstel van de heer Anseele c. s.*

Dit voorstel heeft de oprichting ten doel van de Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer door de nationalisatie van het bestaande net voor lokaal vervoer.

In de toelichting op het voorstel wordt een geschiedkundig overzicht gegeven van de bestaande concessies. Het is de wet van 26 Augustus 1899 die de concessie heeft mogelijk gemaakt volgens overeenkomst en bestek van 26 April 1899. Door de aanneming van die wet beoogde de wetgever de eenmaking van de tramwegen en wenste hij, bij het verstrijken van de concessie, de verbrokkeling te vermijden onder de verschillende openbare besturen waarvan het grondgebied door tramlijnen doorkruist wordt. Verschillende latere wetten lieten aan de Regering toe de van kracht zijnde overeenkomst aan te vullen en te wijzigen; het is, evenwel, de wet van 30 December 1924 houdende goedkeuring van een overeenkomst te sluiten met « Les Tramways Bruxellois », die door het Koninklijk besluit van 25 Augustus 1899 concessionaris was geworden, welke het overspronkelijk stelsel het grondigst heeft gewijzigd. Inderdaad, die op grondslag van de wet van 30 December 1924 gesloten overeenkomst brengt, ten slotte, een ingrijpende verandering in de inrichting van de oorspronkelijke overeenkomst, waar zij de afstand om niet van het net aan de openbare besturen bij het einde van de concessie vervangt door de naasting tegen bezwarende voorwaarden van nieuwe lijnen en van nieuw rollend materieel (Overeenkomst van 31 December 1924 goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 31 December 1924). Het bestek van de « Tramways Bruxellois » van 1899 voorzag dat, afgezien van wat door het feit alleen van het verstrijken van de overeenkomst ambtshalve en om niet de eigendom werd van de openbare besturen, diezelfde besturen het recht zouden hebben het rollend materieel van alle aard en de drijfkrachtfabrieken te naasten tegen schadeloosstelling vastgesteld door deskundigen. De overeenkomst van 31 December 1924, daarentegen, voorziet dat al de beleggingen na 31 December 1924 gedaan voor het aanleggen van nieuwe lijnen, voor hun uitrusting en voor het op die lijnen gebruikte rollend materieel, door de openbare besturen zullen kunnen worden genaast. De prijs van die naasting zal bekomen worden door van de voor die beleggingen uitgegeven sommen een afschrijving af te trekken, van 1,1 t. h. per jaar verlopen tussen de belegging en het verstrijken van de concessie; het aldus bekomen bedrag zal worden vermenigvuldigd met een coëfficiënt welke de verhouding uitdrukt van de waarde van die goederen in nieuwe staat bij het verstrijken van de concessie tot diezelfde waarde op het ogenblik van de belegging.

Door openbare besturen moet verstaan worden het bestuur, dat op 31 December 1945 bevoegd was om een nieuwe concessie te verlenen. Het is dat bestuur dat zich

nécessité pratique l'indemnisation des anciens propriétaires de biens nationalisés.

3. — *La proposition de loi de M. Anseele et consorts.*

Cette proposition a pour objet la création de la Société Bruxelloise des Transports Urbains par la nationalisation du réseau de transports urbains existant.

Les développements qui précèdent la proposition font l'historique des concessions existantes. C'est la loi du 26 août 1899 qui a permis la concession suivant convention et cahier des charges du 26 avril 1899. Le législateur en votant cette loi avait en vue l'unification des réseaux des tramways et désirait empêcher le morcellement, en fin de concession, entre les différents pouvoirs publics dont le territoire est parcouru par des lignes de tramways. Plusieurs lois ultérieures permirent au gouvernement de compléter et de modifier la convention en vigueur; cependant c'est la loi du 30 décembre 1924, approuvant une convention à conclure avec les « Tramways Bruxellois », devenus concessionnaires par arrêté royal du 25 août 1899, qui modifia le plus le régime initial. En effet, cette convention aboutit en définitive au bouleversement de l'économie de la convention primitive en substituant, en fin de concession, à la cession gratuite du réseau aux pouvoirs concédants le rachat à des conditions onéreuses de lignes nouvelles et de matériel roulant nouveau. (Convention du 31 décembre 1924 approuvée par arrêté royal du 31 décembre 1924). Le cahier des charges des Tramways Bruxellois de 1899 prévoyait, à part ce qui devenait d'office et à titre gratuit, propriété des pouvoirs publics par le seul fait de l'expiration de la convention, ces mêmes pouvoirs auraient droit au rachat du matériel roulant de toute nature et des usines de production de force moyennant expertise. La convention du 31 décembre 1924, par contre, prévoit que toute les immobilisations faites après le 31 décembre 1924 en construction de lignes nouvelles, de leur équipement et du matériel roulant utilisé sur les lignes pourront être rachetées par les pouvoirs publics. Le prix de ce rachat sera obtenu en déduisant des sommes dépensées pour ces immobilisations un amortissement de 1,1 % par année écoulée entre l'immobilisation et la fin de la concession; la valeur ainsi obtenue sera multipliée par un coëfficiënt exprimant le rapport de la valeur neuve de ces biens en fin de concession à cette même valeur au moment de l'immobilisation.

Par pouvoirs publics il faut entendre le pouvoir qui est compétent au 31 décembre 1945 pour accorder une nouvelle concession. C'est ce pouvoir qui peut se prévaloir

kan beroepen op de in de overeenkomsten voorziene rechten. Het voorstel maakt daaruit de gevolgtrekking dat dit de Staat is. Ingevolge de overeenkomst van 1924 is de Staat :

- 1) kosteloos in 't bezit getreden van het tramwegnet zoals het bestond op 31 December 1924;
- 2) heeft hij het recht het op 31 December 1924 bestaande vast materieel van de sporen over te nemen, mits betaling van een vergoeding aan de besturen op het grondgebied waarvan dit materieel zich bevindt;
- 3) kan hij de optie opnemen voorzien in de overeenkomst van 1924 en die ongeveer 900 miljoen frank beloopt.

Het voorstel onderzoekt vervolgens wie de toekomstige exploitant kan zijn van het Brussels lokaal vervoer.

— De particuliere onderneming moet verworpen worden omdat die vervoerdienst een onontbeerlijk bestanddeel is geworden van de arbeid van de loontrekkenden en omdat, indien de lasten die voortvloeien uit de vroegere concessie door de nieuwe concessionaris moeten gedragen worden, de rentabiliteit van de onderneming slechts zal kunnen verzekerd worden dank zij de toepassing van zeer hoge tarieven.

— De intercommunalisatie zou ofwel, indien zij tussen de openbare besturen tot stand wordt gebracht, het overwicht geven aan de Staat, wegens de prijs van de optie en door het feit dat hij eigenaar is van het grootste deel van de goederen die kosteloos aan de openbare besturen vervallen zijn; ofwel, indien de vroegere concessiehouder gemachtigd werd met de openbare besturen een deelgenootschap aan te gaan, zou deze zulke waarborgen eisen, dat hij in feite meester zou zijn van de intercommunale.

— Ook de etatisatie kan, ondanks de juistheid van sommige argumenten, niet in aanmerking worden genomen, omdat de Staat niet bij machte is een net voor lokaal vervoer te exploiteren volgens een industriële methode en het niet denkbaar zou zijn, dat de Staat dergelijke methodes zou toepassen zonder de medewerking van vertegenwoordigers van de gemeenten op welker grondgebied de trams en trolleybussen rijden.

— Dit is de reden waarom dit voorstel steunt op de nationalisatie. Er wordt een maatschappij *sui generis* met beperkte aansprakelijkheid opgericht die haar bestaan te danken heeft aan de wet. Zij zal haar toevlucht kunnen nemen tot de best geschikte wijze van vervoer en tevens drijfkrachtinstallaties kunnen bouwen en exploiteren. De exploitatie zal gebeuren onder industriële vorm.

Zoals in de samenwerkende vennootschappen, is het maatschappelijk kapitaal veranderlijk; het minimum wordt gevormd door de inbreng van de Staat. Maatschappelijke aandelen zullen worden toegekend aan de provincie Brabant, de stad Brussel en de aangrenzende gemeenten in verhouding tot de rechten van die openbare besturen op het oude net. De maatschappij kan leningen aangaan en obligaties uitgeven. De aan de maatschappij te verlenen concessie strekt zich niet uit tot de stroken

des droits prévus aux conventions. La proposition conclut que c'est l'Etat. Par suite de la convention de 1924, l'Etat :

- 1) est entré gratuitement en possession du réseau tel qu'il existait au 31 décembre 1924;
- 2) a le droit de reprendre le matériel fixe des voies existant au 31 décembre 1924 moyennant indemnisation aux pouvoirs sur le territoire desquels se trouve ce matériel;
- 3) peut lever l'option prévue à la convention de 1924 et qui s'élève à quelque 900 millions de francs.

La proposition de loi examine ensuite quel peut être l'exploitant futur des transports urbains de l'agglomération bruxelloise.

— L'entreprise privée est à rejeter parce que ce service de transport est devenu un accessoire indispensable du labeur des salariés et que, si les charges issues de l'ancienne concession doivent être supportées par le nouveau concessionnaire, la rentabilité de l'entreprise ne pourra être obtenue que par des tarifs prohibitifs.

— L'intercommunalisation donnerait : ou bien, si elle se fait entre les pouvoirs publics, la prépondérance à l'Etat, du fait du prix de l'option et du fait qu'il est propriétaire de la plus grande part de biens revenus gratuitement aux pouvoirs publics; ou bien encore, si l'ancien concessionnaire était autorisé à s'associer aux pouvoirs publics, celui-ci demanderait des garanties telles, qu'il serait, en fait, maître de l'intercommunale.

— L'étatisation, malgré certains arguments pertinents, n'est pas plus à retenir parce que l'Etat n'est pas à même d'exploiter un réseau de transports urbains selon des méthodes industrielles et qu'il ne se concevrait pas que l'Etat applique de telles méthodes sans le concours de représentants des communes sur le territoire desquelles circulent les tramways et trolleybus.

— C'est pourquoi la proposition est basée sur la nationalisation. Elle crée une société *sui generis* à responsabilité limitée qui doit son existence à la loi. Elle pourra recourir au mode de transport le plus adéquat et également construire et exploiter des installations de production d'énergie. L'exploitation se fera sous forme industrielle.

Le fond social de la société est variable, comme dans les coopératives; le minimum est constitué par l'apport de l'Etat. Des parts sociales seront attribuées à la province de Brabant, à la ville de Bruxelles et aux communes environnantes proportionnellement aux droits de ces pouvoirs publics sur l'ancien réseau. La société peut emprunter et émettre des obligations. La concession à accorder à la société ne s'étend par aux portions de lignes vicinales affermées par la S. N. C. F. V. à la S. A. « Les

buurtlijnen die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » zijn verpacht; maar zij zal een voorkeurrecht genieten voor alle in de Brusselse agglomeratie te verlenen concessies van tramwegen en trolleybussen.

De grote moeilijkheid voor de oprichting van de nieuwe maatschappij is dat, niettegenstaande het verstrijken van de concessie van de « Tramways Bruxellois », die vennootschap, krachtens de harde overeenkomst van 30 December 1924, eigenares is gebleven van goederen welke onontbeerlijk zijn voor de nieuwe exploitatie en op ongeveer één milliard frank worden geschat.

Het voorstel lost dit vraagstuk op als volgt :

- 1) De maatschappij treedt in de plaats van de Staat, wat zijn recht van optie betreft;
- 2) De N. V. « Les Tramways Bruxellois » is verplicht bij de eerste opeising aan de maatschappij al de voor de exploitatie nodige goederen af te staan;
- 3) De schadeloosstelling van de vroegere concessiehouder zal gebeuren in speciën of in obligaties;
- 4) De betaling in obligaties zal als wettig betaalmiddel worden verklaard.

De Raad van Beheer wordt gekozen door de algemene vergadering der houders van maatschappelijke aandelen; nagenoeg alle beheerders zijn afgevaardigden van de gemeenten.

De winsten worden bestemd voor de aflossing van de oprichtingsleningen, de betaling van een dividend van 4 t. h. aan de belanghebbende openbare besturen en om het personeel te betrekken bij de bedrijfsuitkomsten. Tot de bedrijfsuitgaven behoort een vergoeding aan de openbare besturen waarvan de wegen worden gebruikt.

De Commissie heeft twee vergaderingen besteed aan de bespreking van dit vraagstuk. Daar het wetsontwerp de voorrang had, is het dit ontwerp dat tot grondslag heeft gediend van de bespreking. Van bij het begin van de bespreking af betreuren verschillende leden, dat het ontwerp zeer vaag is en enkele grote problemen volkomen op de achtergrond laat. Inzonderheid de overeenkomst van 1924 en de mogelijkheid de toekomstige exploitatie van de tramwegen en trolleybussen te verpachten, zijn het voorwerp van lange besprekingen. In dit verband merkt een lid op, dat er bij de besprekingen met het oog op de vorming van de tegenwoordige Regering een akkoord bestond tussen de vertegenwoordigers van de twee partijen die thans aan het bewind zijn, om de oplossing van een « pachtende vennootschap » te verwerpen.

De Minister antwoordt, dat de Memorie van toelichting een uitdrukkelijke verbintenis vanwege de Regering bevat en hij nodigt de leden die dit wensen uit de amendementen die zij noodzakelijk achten, in te dienen.

Tijdens de laatste vergadering was de Commissie slechts in het bezit van de amendementen van de heer Loos c. s.

Ingevolge die amendementen wenst de heer Minister de betekenis van het eerste artikel van zijn ontwerp nader

Tramways Bruxellois »; mais cette même société jouira d'un droit de préférence pour toutes les concessions de tramways et de trolleybus à accorder dans l'agglomération bruxelloise.

La grande difficulté de l'instauration de la nouvelle société est que, malgré l'expiration de la concession des « Tramways Bruxellois » cette société, en vertu de la convention léonine du 30 décembre 1924, est restée propriétaire des biens indispensables à la nouvelle exploitation et évalué à près d'un milliard de francs.

La proposition résout le problème de la façon suivante :

- 1) L'Etat est subrogé par la société dans son droit d'option;
- 2) La S. A. « Les Tramways Bruxellois » sera obligée de céder, à la première réquisition, à la société, tous les biens nécessaires à l'exploitation;
- 3) L'indemnisation de l'ancien concessionnaire se fera en espèces ou en obligations;
- 4) Le paiement en obligations est déclaré libératoire de paiement.

Le Conseil d'Administration est élu par l'assemblée générale des titulaires de parts sociales; la quasi totalité des administrateurs est constituée par les délégués de communes.

Les bénéfices serviront à l'amortissement des emprunts d'établissement, à payer un dividende de 4 % aux pouvoirs publics intéressés, à intéresser le personnel au résultat de l'exploitation. Parmi les dépenses d'exploitation figure une redevance aux pouvoirs publics dont la voirie est empruntée.

La Commission a consacré deux réunions à la discussion de cette question. Le projet de loi ayant priorité, c'est celui-ci qui sert de base aux discussions. Dès le début de la discussion plusieurs membres regrettent que le projet soit fort vague et laisse dans l'ombre quelques grands problèmes. L'accord de 1924 notamment ainsi que la possibilité d'un affermage pour l'exploitation future des tramways et trolleybus font l'objet de longues discussions. A ce sujet un commissaire fait remarquer que lors des discussions pour la formation du gouvernement actuel il y avait accord entre les représentants des deux partis actuellement au pouvoir pour rejeter la solution « société fermière ».

Le Ministre répond que l'exposé des motifs constitue un engagement formel du gouvernement et il invite les commissaires qui le désirent à déposer les amendements qu'ils estiment nécessaires.

Au cours de la dernière séance, la Commission n'a devant elle que les amendements présentés par M. Loos et consorts.

M. le Ministre, suite à ces amendements, désire préciser le sens de l'article premier de son projet. Il propose de

toe te lichten. Hij stelt voor dit artikel te wijzigen door er het woord « rechtstreeks » in te voegen. Bij de stemming wordt die wijziging aangenomen met 10 stemmen tegen 7. Na die wijziging luidt paragraaf 1 van het eerste artikel als volgt :

« De Koning wordt gemachtigd aan de intercommunale verenigingen, die met de *rechtstreekse* exploitatie van de tramwegen en trolleybussen welke de Brusselse en de Antwerpse agglomeratie bedienen zullen belast worden, zonder openbare aanbesteding en voor een duur van dertig jaar concessie te verlenen voor de tram- en trolleybuslijnen welke tot 31 December 1945 aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » en aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways d'Anvers » geconcessionneerd of door die Maatschappij en tot deze laatste datum geëxploiteerd werden. »

Verschillende leden merken op dat, op die wijze nader verklaard, het eerste artikel de mogelijkheden van de wet van 1 Maart 1922, omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van 't algemeen, beperkt en dit in tegenstelling met de bewoordingen van de memorie van toelichting die het wetsontwerp voorafgaat. De heer Minister antwoordt dat de aangenomen verbetering niets aan de tekst wijzigt, daar deze overeenkomt met de Regeringsverklaring.

In antwoord op een andere door een lid gestelde vraag, verklaart de heer Minister nog, dat de op te richten maatschappij niet zal worden geëxploiteerd noch door verpachting, noch door een beheerder.

Een ander lid verlangt in de wet een tekst te doen opnemen betreffende de schadeloosstelling van de vroegere aandeelhouders. Hij is van oordeel dat, bij gebreke daarvan, de rechtbanken die eventueel uitspraak zullen moeten doen, slechts zullen kunnen steunen op de overeenkomst van 1924 en dat het dus ten zeerste gewenst is, dat de wetgever vaststelt dat die overeenkomst indruist tegen het algemeen belang en ook tegen het verlangen van de wetgever die uitdrukkelijk de goudclausule uit de contracten heeft willen verwijderen.

In hetzelfde verband vestigt een ander lid de aandacht van de Commissie op de belangrijkheid van de artikelen 8 tot 12 van het wetsvoorstel van de heer Dispy c.s.

Ten slotte dringt de heer Minister aan opdat artikel 2 van het Regeringsontwerp ongewijzigd zou worden aangenomen.

De artikelen 1 en 2 van de amendementen van de heer Loos c. s. worden verworpen met 10 stemmen tegen 8 en 2 onthoudingen. De amendementen van de heer Vanderbergh er toe strekkend de artikelen 8 tot 12 van het wetsvoorstel van de heer Dispy c. s. te behouden, worden verworpen met 14 stemmen tegen 2 en 2 onthoudingen.

Artikel 2 van het wetsontwerp wordt aangenomen met 9 stemmen en 9 onthoudingen.

Het wetsontwerp wordt in dezelfde verhouding aangenomen.

Het verslag wordt eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

R. DE KINDER.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

préciser cet article en y intercalant le terme « directe ». Au vote cette modification est admise par 10 voix contre 7. Le paragraphe 1 de l'article premier modifié est libellé comme suit :

« Le Roi est autorisé à accorder, sans adjudication publique et pour une durée de trente ans, aux associations intercommunales qui seront chargées de l'exploitation *directe* des tramways et trolleybus desservant les agglomérations bruxelloise et anversoise, les concessions des lignes de tramways et de trolleybus qui, jusqu'au 31 décembre 1945, avaient été concédées à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » et à la Société Anonyme « Les Tramways d'Anvers » ou exploitées par ces sociétés jusqu'à cette dernière date. »

Plusieurs commissaires font remarquer que, précisé de la sorte, l'article premier restreint les possibilités de la loi du 1^{er} mars 1922 relative à l'association des communes dans un but d'utilité publique et ce à l'encontre des termes de l'exposé des motifs précédant le projet de loi. M. le Ministre répond que la précision adoptée ne change rien au texte, celui-ci étant conforme à la déclaration gouvernementale.

En réponse à une autre question posée par un commissaire, M. le Ministre dit encore que la société à créer ne sera pas exploitée par affermage, ni par gestionnaire.

Un autre membre désire faire intercaler dans la loi un texte relatif à l'indemnisation des anciens actionnaires. Il estime que faute de ce faire les tribunaux qui auront éventuellement à se prononcer devront se baser exclusivement sur la convention de 1924 et qu'il est donc hautement souhaitable que le législateur constate que cet accord va à l'encontre de l'intérêt public et du désir du législateur qui a explicitement voulu écarter la clause or dans les contrats.

Dans le même ordre d'idées un autre membre attire l'attention des commissaires sur l'importance des articles 8 à 12 de la proposition de loi de M. Dispy et consorts.

Finalement M. le Ministre insiste pour que l'article 2 du projet gouvernemental soit voté tel quel.

Par 10 voix contre 8 et 2 abstentions, les articles 1 et 2 des amendements de M. Loos et consorts sont rejetés. Les amendements de M. Vanderbergh tendant au maintien des articles 8 et 12 de la proposition Dispy et consorts sont rejetés par 14 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 2 du projet de loi est adopté par 9 voix et 9 abstentions.

Le projet de loi est adopté dans la même proportion.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

R. DE KINDER.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

NOTA VAN DE MINDERHEID.

Naar aanleiding van de bespreking van het onderhavig wetsvoorstel in de schoot van de Commissie voor het Verkeerswezen voelen sommige leden zich verplicht een minderheidsnota in te dienen op grond van navolgende bedenkingen :

1. — Zij menen te moeten alle voorbehoud maken en verzet aantekenen tegen de gebrekkige manier waarop de bespreking in de Commissie geleid werd. Zij moeten inzonderheid het feit aanklagen dat sommige amendementen, die acht dagen voor de vergadering ingediend worden, niet eens besproken worden wat in elk geval strijdig is met de vigerende reglementen.

2. — Er is volkomen tegenspraak tussen de huidige tekst van de wet zoals de Commissie die gestemd heeft, en de memorie van toelichting ingediend door de Regering. Zulks is des te onbegrijpelijker, waar de Minister zelf, die dan toch de auteur is van de toelichtingsnota over het wetsontwerp een amendement heeft ingediend dat de toepassing van de wet in de ruimste mate vernauwt, en niet meer toelaat aan de te stichten intercommunale maatschappijen gebruik te maken van de rechten die hun in de memorie van toelichting, waarvan wij terloops noteren dat de Minister zelf gezegd heeft dat ze de ware geest weergeeft waarin deze wet zal worden toegepast, worden toegekend.

Wij lezen immers op bladzijde 9 van het document n° 89: « De toekomstige vennoten zullen zelf, in volle vrijheid, doch onder inachtneming van de wet, de aard van de intercommunale verenigingen en dezer wijze van exploitatie bepalen. De statuten waarvan de voornaamste bepalingen hierna uiteengezet zijn, beantwoorden aan die wensen en maken het mogelijk intercommunale verenigingen op te richten in een van de vier hiervoren aangehaalde vormen, te weten: deze voorzien door de wet van 1 Maart 1922 omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van 't algemeen, en wel :

- » 1) de exploitatie in eigen beheer;
- » 2) de verpachting;
- » 3) de toevlucht tot een zaakvoerder;
- » 4) de oprichting van maatschappijen van gemengde economie. »

Door het amendement van de Regering dat in artikel 1 thans preciseerd dat de intercommunale maatschappijen enkel *rechtstreeks* de exploitatie van de tramwegen en trolleybussen zullen mogen waarnemen, worden deze gezonde en logische beschikkingen volkomen teniet gedaan. Wij twijfelen hier terecht of deze nieuwe beschikking die enkel de rechtstreekse exploitatie in eigen beheer toelaat, de juiste weergave is van de opvattingen die de Regering zich terzake gemaakt heeft toen onderhavig ontwerp in ministerraad besproken werd. Het bewijs van deze bewering

NOTE DE LA MINORITE.

L'examen en Commission du présent projet de loi a amené certains membres de la Commission des Communications à déposer une note de la minorité, basée sur les considérations suivantes :

1. — Ils croient devoir faire toutes réserves et protester contre la façon défectueuse dont l'examen a eu lieu en Commission. Ils doivent notamment dénoncer le fait que certains amendements, présentés plus de huit jours avant la réunion, n'ont pas fait l'objet d'une discussion, ce qui, de toute façon, n'est pas conforme aux règlements en vigueur.

2. — Il y a contradiction complète entre le texte actuel de la loi, tel qu'il est adopté par la Commission, et l'exposé des motifs présenté par le Gouvernement. C'est d'autant moins compréhensible que le Ministre lui-même, en tant qu'auteur de l'exposé des motifs du projet de loi, a présenté un amendement restreignant très considérablement l'application de la loi, et ne permettant plus, aux sociétés intercommunales à créer, de bénéficier des droits leur reconnus dans l'exposé des motifs, dont nous notons, en passant, que le Ministre a dit qu'il rend fidèlement l'esprit dans lequel cette loi sera appliquée.

Nous lisons, en effet, à la page 9 du document n° 89: « Ce seront les futurs associés qui détermineront en toute liberté, mais en se conformant à la loi, la nature des associations intercommunales et leur mode d'exploitation. Les statuts, dont la quintessence est exposée ci-après, répondent à ces desiderata et permettent la création d'associations intercommunales revêtissant l'une des quatre formes rappelées ci-dessus, à savoir: celles prévues par la loi du 1^{er} mars 1922, relatives à l'association des communes dans un but d'utilité publique, notamment :

- » 1) l'exploitation en régie;
- » 2) l'affermage;
- » 3) le recours à un gestionnaire;
- » 4) la création de sociétés d'économie mixte. »

Ces dispositions saines et logiques sont réduites à néant par l'amendement du Gouvernement à l'article premier, qui précise que les sociétés intercommunales ne pourront assumer que l'exploitation *directe* des tramways et trolleybus. Nous doutons avec raison si ces nouvelles dispositions, qui ne permettent que l'exploitation directe en régie, sont bien la reproduction exacte des conceptions qu'avait le Gouvernement en la matière, au moment où le projet de loi en question fut examiné en Conseil des Ministres. La preuve de cette contradiction réside précisément

ligt juist in de uitgebreide toelichtingsnota, die het tegenovergestelde toelaat van wat thans onder artikel een van het wetsontwerp wordt voorgesteld.

3. — Een groot aantal commissarissen hebben zich dan ook in geweten verplicht gezien zich te onthouden bij de stemming omdat zij, aan de hand van wat voorafgaat terecht menen dat dit wetsontwerp, zoals het door de Commissie werd goedgekeurd, strijdig is met het algemeen belang, en zelfs de gemeentelijke autonomie op gevoelige wijze met de voeten treedt.

dans l'exposé des motifs détaillé, qui autorise exactement le contraire de ce qui est actuellement proposé à l'article premier du projet de loi.

3. — Un grand nombre de commissaires ont estimé devoir en conscience s'abstenir au vote, parce que, se basant sur ce qui précède, ils pensent, avec raison, que le présent projet de loi, tel qu'il est approuvé par la Commission, est en opposition avec l'intérêt général et porte même préjudice à l'autonomie communale.

G. LOOS,
A. VAES.

TEKST DOOR DE COMMISSIE GOEDGEKEURD.

EERSTE ARTIKEL.

De Koning wordt er toe gemachtigd aan de intercommunale verenigingen, die met de rechtstreekse exploitatie van de tramwegen en trolleybussen welke de Brusselse en de Antwerpse agglomeratie bedienen zullen belast worden, zonder openbare aanbesteding en voor een duur van dertig jaar concessie te verlenen voor de tram-en trolleybuslijnen welke tot 31 December 1945 aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » en aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways d'Anvers » geconcessionneerd of door die Maatschappij en tot deze laatste datum geëxploiteerd werden.

Het staat de Koning vrij de duur der concessies, die hij krachtens de vorige alinea heeft verleend, met 20 jaar of meer te verlengen.

Al de uitbreidingen van die netten zullen, welke ook de aard van de bereiden wegen weze, rechtstreeks door de Koning en zonder openbare aanbesteding aan vorenbedoelde intercommunale verenigingen geconcessionneerd worden.

ART. 2.

De Koning mag aan die intercommunale verenigingen, in eigendom of in gebruik, ten bezwarenden of ten kostelozen titel en volgens de door Hem te bepalen modaliteiten, toewijzen :

1° de goederen welke de Staat kosteloos verkregen heeft bij het verstrijken van de concessies welke aan de N. V. « Les Tramways Bruxellois » en aan de N. V. « les Tramways d'Anvers » verleend of door die maatschappijen tot op 31 December 1945 geëxploiteerd werden;

2° het vast materieel van de sporen en van dezer aanhorigheden op of onder de provinciale wegen dat de Staat zal hebben overgenomen overeenkomstig artikel 97 van het bij de wet van 23 Augustus 1899 goedgekeurd lastkohier van 26 April 1899, behorende bij de op dezelfde dag tussen de Staat en de N. V. « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomst, en overeenkomstig § IX van de tussen de Belgische Staat en de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers » gesloten overeenkomst van 12 Juli 1900, goedgekeurd bij de wet van 28 Mei 1901.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

ARTICLE PREMIER.

Le Roi est autorisé à accorder, sans adjudication publique et pour une durée de trente ans, aux associations intercommunales qui seront chargées de l'exploitation directe des tramways et trolleybus desservant les agglomérations bruxelloise et anversoise, les concessions des lignes de tramways et de trolleybus qui, jusqu'au 31 décembre 1945, avaient été concédées à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » et à la Société Anonyme « Les Tramways d'Anvers » ou exploitées par ces sociétés jusqu'à cette dernière date.

Il est loisible au Roi de proroger de vingt ans ou plus, la durée des concessions qu'il aura accordées en vertu de l'alinéa précédent.

Quelle que soit la nature de la voirie empruntée, toutes les extensions auxdits réseaux seront concédées, directement par le Roi et sans adjudication publique, aux associations intercommunales précitées.

ART. 2.

Le Roi peut affecter aux dites associations intercommunales, en propriété ou en jouissance, à titre onéreux ou à titre gratuit et selon les modalités qu'il déterminera :

1° les biens dont l'Etat est entré gratuitement en possession à l'expiration des concessions octroyées à la S.A. « Les Tramways bruxellois » et à la S.A. « Les Tramways d'Anvers » ou exploitées par les dites sociétés jusqu'au 31 décembre 1945;

2° le matériel fixe des voies et de leurs dépendances exécutées sur ou sous les voiries provinciales que l'Etat aura repris conformément à l'article 97 du Cahier des Charges du 26 avril 1899, annexé à la Convention du même jour conclue entre l'Etat et la S. A. « Les Tramways Bruxellois », approuvé par la loi du 23 août 1899 et du § IX de la Convention du 12 juillet 1900 conclue entre l'Etat Belge et la « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers », approuvée par la loi du 28 mai 1901.