

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

11 DÉCEMBRE 1952.

11 DECEMBER 1952.

PROJET DE LOI

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

WETSONTWERP

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

AMENDEMENTS
PRÉSENTÉS PAR M. GELDOLF
AU TEXTE
PROPOSÉ PAR LA COMMISSION.

AMENDEMENTEN
VOORGESTELD DOOR DE HEER GELDOLF
OP DE TEKST
VOORGESTELD DOOR DE COMMISSIE.

Article premier.

Insérer entre le premier et le second alinéa un alinéa nouveau, ainsi rédigé :

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

Eerste artikel.

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

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

JUSTIFICATION.

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

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

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

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

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

Avec l'instauration d'une association de droit public, on doit admettre que l'associé privé ne peut plus jouir de droits prépondérants dans la

VERANTWOORDING.

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

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

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

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

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

Waar een publiekrechtelijke vereniging wordt opgericht, dient erkend dat de private vennoot geen overwegende rechten mag hebben in het

Voir :

349 (1950-1951) : Projet de loi.
568, 621 (1950-1951), 190 et 211 (1951-1952) : Amendements.
616 (1951-1952) : Rapport.
658 (1951-1952) : Amendement.

Zie :

349 (1950-1951) : Wetsontwerp.
568, 621 (1950-1951), 190 en 211 (1951-1952) : Amendementen.
616 (1951-1952) : Verslag.
658 (1951-1952) : Amendement.

gestion du service public. On ne peut plus l'admettre comme associé qu'avec des droits comparables à ceux d'un porteur d'obligations à revenu variable comme à la S.N.C.B.

Lancer sur le marché des obligations rémunérées par 1 % des recettes globales +4.5 % net d'intérêt fixe en valeur-or + $\frac{1}{2}$ % du bénéfice restant est une opération d'une exceptionnelle facilité.

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

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

Art. 2.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION.

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

Nous préférons nous rallier au texte du Conseil d'Etat, auquel il y a lieu d'ajouter des alinéas qui prévoient l'apport par l'Etat de certains biens qui n'ont pas été pris en considération dans le projet gouvernemental.

Art. 5bis (nouveau).

Insérer un article 5bis, libellé comme suit :

« A l'expiration des concessions et autorisations si celle-ci a lieu postérieurement au 31 décembre 1981 et par le seul fait de cette expiration, les voies ferrées et leurs dépendances telles que poteaux, fils, feeders, caniveaux et tous autres ouvrages exécutés sur ou sous la voie publique ainsi que les aubettes, de même que le matériel roulant de toute nature, les usines de production de force (matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines) le tout quitte et libre de toute dette et hypothèque, feront retour immédiatement et gratuitement aux divers pouvoirs auxquels appartiendront les diverses catégories de la voirie empruntées par les dites voies.

beheer van de openbare dienst. Hij kan slechts als vennoot toegelaten worden met ongeveer dezelfde rechten als verleend aan de houders van obligaties met veranderlijk inkomen, zoals bij de N.M.B.

Het op de markt werpen van obligaties die recht geven op 1 % van de gezamenlijke inkomsten +4.5 % netto vaste rente in goudwaarde + $\frac{1}{2}$ % van het winstoverschot is een uiterst eenvoudige verrichting.

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

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

Art. 2.

De tekst van dit artikel vervangen door wat volgt :

« De Staat zal in de maatschappij de goederen inbrengen waarvan de openbare besturen in het bezit zijn getreden bij het verstrijken van de concessies welke aan de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » waren verleend. Daartoe zal hij, overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 96 en 97 van het lastkohier, gevoegd bij de op 26 April 1899 tussen de Staat en de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomst, de goederen overnemen die de provincie Brabant, de stad Brussel en de andere betrokken gemeenten hebben verkregen.

» De openbare besturen waarvan de Staat de goederen overneemt ontvangen, naar keuze, hetzij de vergoeding bepaald bij de artikelen 96 en 97 van het bij voornoemde overeenkomst gevoegde lastkohier, hetzij de maatschappelijke aandelen welke aan de Staat ter vergelding van de inbreng dier goederen zijn toegekend :

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

» 2° De waarde van de door het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding uitsluitend ten voordele van het tramwegennet uitgevoerde werken;

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

VERANTWOORDING.

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

Wij verkiezen ons bij de tekst van de Raad van State aan te sluiten, waaraan leden zouden moeten worden toegevoegd, welke de inbreng door de Staat van bepaalde goederen, welke in het Regeringsontwerp niet in aanmerking genomen werden, zouden voorzien.

Art. 5bis (nieuw).

Een artikel 5bis inlassen, dat luidt als volgt :

« Bij het verstrijken van de concessies en vergunningen, zo dit geschiedt na 31 Decembre 1981, en door het feit zelf van dit verstrijken, zullen de spoorbanen en hun aanhorigheden zoals palen, draden, feeders, ondergrondse kanalen en alle andere op of onder de openbare weg uitgevoerde werken alsmede de kiosken alsook het rollend materieel allerlei, de stroomvoortbrengingswerkhuizen (vast materieel, gebouwen en gronden van die werkhuizen), dit alles onbelast en vrij van elke schuldvordering, hypotheek, onmiddelijk en zonder vergoeding terugkeren naar de verschillende besturen waaraan de verschillende wegcategorieën welke door bedoelde spoorbanen werden betrokken, zullen toebehoren.

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

JUSTIFICATION.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

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

JUSTIFICATION.

Le texte du Gouvernement limite trop étroitement les pouvoirs du Ministre. En effet, si l'on rapproche la fin de l'article des trois lignes du début, on s'aperçoit que le Ministre ne pourra s'opposer aux décisions contraires à l'intérêt général qu'en respectant les statuts et le cahier des charges. Cela revient à dire que toute décision qui serait régulièrement prise, en conformité avec les statuts et le cahier des charges ne pourrait être annulée même si elle lèse gravement l'intérêt général (par exemple un relèvement des tarifs résultant de l'application de la formule annoncée dans l'article 7, une décision de lock-out décidée régulièrement par le comité de gestion et provoquant l'arrêt de l'exploitation, etc.).

Alors que le texte du Gouvernement exige que la décision, pour être annulée, soit contraire cumulativement aux statuts, au cahier des charges et à l'intérêt général, nous estimons que la formule alternative est préférable.

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

VERANTWOORDING.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8.

De tekst van dit artikel vervangen door hetgeen volgt :

« De Minister onder wie het gemeenschappelijk stedelijk vervoer ressorteert kan zich bij een gemotiveerd besluit verzetten tegen de tenuitvoerlegging van beslissingen die mochten strijdig zijn met de wet, met de statuten, met de lastkohieren of met het algemeen belang. »

VERANTWOORDING.

De tekst van de Regering beperkt al te zeer de bevoegdheden van de Minister. Inderdaad, indien het einde van het artikel vergeleken wordt met de eerste drie regels, dan bemerkt men dat de Minister zich slechts zal kunnen verzetten tegen beslissingen welke in strijd zijn met het algemeen belang wanneer hij de statuten en het lastkohier eerbiedigt. Dit komt hierop neer te zeggen dat elke beslissing welke regelmatig zou getroffen zijn, overeenkomstig de statuten en het lastkohier, niet zou kunnen vernietigd worden, zelfs indien zij ten eerste met het algemeen belang strijdig is (bijvoorbeeld een verhoging der tarieven welke voortvloeit uit de toepassing van de bij artikel 7 aangekondigde formule, een lock-out-beslissing welke regelmatig door de raad van beheer zou beslist worden en welke een stopzetting der exploitatie tot gevolg zou hebben, enz.).

Terwijl de tekst der Regering eist dat de beslissing, om vernietigd te worden, in strijd moet zijn zowel met de statuten als met het lastkohier en met het algemeen belang, achten wij de alternatieve formule verkieslijker.

J. GELDOF.
F. BRUNFAUT.
E. RONGVAUX.