

## Chambre des Représentants

## Kamer der Volksvertegenwoordigers

8 MARS 1951.

8 MAART 1951.

### 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

### EXPOSÉ DES MOTIFS

### MEMORIE VAN TOELICHTING

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Dans le cadre des problèmes qui requièrent une solution urgente à l'intervention du Parlement se situe le statut définitif des transports en commun de l'agglomération bruxelloise.

Les concessions accordées à la S.A. « Les Tramways Bruxellois » sont venues à expiration le 31 décembre 1945.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1946, un Comité provisoire de gestion exploite, pour compte de qui il appartiendra, les réseaux de tramways, trolleybus et autobus desservant l'agglomération bruxelloise.

On aurait tort de voir dans ce régime temporaire ne fût-ce qu'un essai de statut nouveau.

Ce n'est que par la force des choses que la mission confiée au Comité de gestion, pour une période initialement fixée à six mois, a été prorogée jusqu'à maintenant.

Il n'est pas contestable que ce régime temporaire doive prendre fin au plus tôt, dans l'intérêt public. En effet, seul un régime stable peut permettre de résoudre les problèmes importants et urgents qui se posent actuellement, tels l'extension des réseaux, le renouvellement du matériel, l'amélioration des conditions de transport et leur coordination.

Le présent projet de loi, autorisant le Roi à approuver les statuts d'une association de droit public dénommée « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », répond à cette préoccupation.

\* \*

Het definitief statuut voor het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie vindt zijn plaats binnen het raam van de problemen waarvoor een dringende oplossing door tussenkomst van het Parlement noodzakelijk is.

De aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleende concessies zijn verstreken op 31 December 1945.

Sedert 1 Januari 1946 worden de tramweg-, trolleybus- en autobusnetten die de Brusselse agglomeratie bedienen door een Voorlopig Beheerscomité geëxploiteerd voor rekening van wie het behoort.

Men zou ongelijk hebben in dat tijdelijk regime al ware het maar een proeve van nieuw statuut te zien.

Het is alleen onder de drang der omstandigheden dat de taak, die aanvankelijk voor zes maanden aan het Beheerscomité was opgedragen, tot heden is verlengd geworden.

Het staat buiten kijf dat dit tijdelijk regime zo spoedig mogelijk in het algemeen belang een einde moet nemen. Inderdaad, alleen met een stabiel regime is het mogelijk de thans gestelde belangrijke en dringende problemen, als daar zijn : de uitbreiding van de netten, de vernieuwing van het materieel, de verbetering van de vervoer voorwaarden en dezer coördinatie, op te lossen.

Dit ontwerp van wet, waarbij de Koning er toe gemachtigd wordt zijn goedkeuring te hechten aan de statuten van een publiekrechtelijke vereniging, « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » genaamd, beantwoordt aan die noodwendigheid.

\* \*

Afin de situer ce projet sous son véritable aspect, il convient au préalable de rappeler :

### I. — Le régime légal des concessions accordées à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Par dérogation à la loi du 9 juillet 1875, la loi du 23 août 1899 avait autorisé le Gouvernement à accorder à la S.A. « Les Tramways Bruxellois » la concession des lignes de tramways décrites dans la Convention du 26 avril 1899, aux clauses et conditions tant de la dite convention que du cahier des charges arrêté le même jour et modifié par la lettre du 16 août 1899.

Quand le législateur vota cette loi, il avait en vue l'unification des réseaux de tramways existant à cette époque dans l'agglomération bruxelloise et ne désirait pas que ces réseaux fussent morcelés, en fin de concession, entre les différents pouvoirs publics dont les lignes parcourent le territoire.

Le régime légal des concessions accordées à la S.A. « Les Tramways Bruxellois » est complété et modifié par les lois des 9 septembre 1901, 30 juin 1913, 18 juillet 1919, 30 décembre 1924 et 27 décembre 1927.

### II. — Le sort des biens affectés à l'exploitation des Tramways Bruxellois.

Le sort des biens de la S.A. « Les Tramways Bruxellois », à l'expiration de la concession, est réglé par les articles 96 à 100 du cahier des charges joint à la Convention du 26 avril 1899, par l'article 11 de la Convention du 31 décembre 1924, l'article 7 de la Convention du 30 décembre 1927, ainsi que la lettre du 16 août 1899.

Il ressort que les biens que la S.A. « Les Tramways Bruxellois » avait affectés à son exploitation se divisent en trois catégories :

1. Ceux qui sont, en fin de concession, devenus à titre gratuit la propriété des pouvoirs publics;
2. Ceux que le pouvoir public habilite à accorder une nouvelle concession à la faculté d'acquérir;
3. Ceux qui restent la propriété de l'ancien concessionnaire et sur lesquels les pouvoirs publics n'ont pas un droit de rachat.

#### 1. Biens qui sont devenus à titre gratuit la propriété des pouvoirs publics :

Ces biens comprennent :

- a) les voies ferrées et leurs dépendances, le matériel roulant, les usines de production de force, qui à la date du 31 décembre 1924 faisaient partie des réseaux concédés à la S.A. « Les Tramways Bruxellois »;
- b) les voies ferrées et leurs dépendances ayant fait partie du réseau concédé à la « Société Générale des Chemins de fer Economiques », réseau qui a été transféré à la S.A. « Les Tramways Bruxellois » en vertu de la Convention du 30 décembre 1927.

Parmi ces biens, le matériel fixe des voies et leurs dépendances tels que poteaux, fils, feeders, caniveaux et tous autres ouvrages exécutés sur ou sous la voie publique

Om dit ontwerp in zijn echt kader te kunnen plaatsen, behoort vooraf te worden in herinnering gebracht :

### I. — Het wettelijk regime van de aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleende concessies.

In afwijking van de wet van 9 Juli 1875, was de Regering er bij de wet van 23 Augustus 1899 toe gemachtigd geworden de concessie van de in de Overeenkomst van 26 April 1899 beschreven tramlijnen aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » te verlenen tegen de bepalingen en voorwaarden zowel van die overeenkomst als van het lastkohier dat dezelfde dag vastgesteld en bij brief van 16 Augustus 1899 gewijzigd werd.

Wanneer de wetgever die wet goedkeurde, beoogde hij eenheid te brengen in de op dat tijdstip in de Brusselse agglomeratie bestaande tramwegnetten en wenste hij niet dat die netten, bij de verstrijking van de concessie, zouden verdeeld worden onder de verschillende openbare besturen op het grondgebied waarvan de lijnen lopen.

Het wettelijk regime van de aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleende concessies werd aangevuld en gewijzigd door de wetten van 9 September 1901, 30 Juni 1913, 18 Juli 1919, 30 December 1924 en 27 December 1927.

### II. — Het lot van de goederen dienende voor de exploitatie van de Brusselse tramwegen.

Het lot van de goederen der N.V. « Les Tramways Bruxellois » bij het verstrijken van de concessie is geregeld bij artikelen 96 tot 100 van het bij de Overeenkomst van 26 April 1899 behorend lastkohier, bij artikel 11 van de Overeenkomst van 31 December 1924, bij artikel 7 van de Overeenkomst van 30 December 1927, alsmede bij de brief van 16 Augustus 1899.

Hieruit blijkt dat de goederen welke door de N.V. « Les Tramways Bruxellois » voor haar exploitatie werden gebruikt, in drie categorieën ingedeeld zijn :

1. Die welke bij het verstrijken van de concessie kosteloos het eigendom der openbare besturen geworden zijn;
2. Die welke het openbaar bestuur, dat bevoegd is om een nieuwe concessie te verlenen, het recht heeft over te nemen;
3. Die welke het eigendom van de vroegere concessiehouder blijven en waarop de openbare besturen geen recht van naasting hebben.

#### 1. Goederen die kosteloos het eigendom der openbare besturen geworden zijn :

Deze goederen omvatten :

- a) de sporen en dezer aanhorigheden, het rollend materieel, de drijfkrachtfabrieken, die op 31 December 1924 deel uitmaakten van de aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » geconcessioneerde netten;
- b) de sporen en dezer aanhorigheden die deel hebben uitgemaakt van het aan de « Société Générale des Chemins de fer Economiques » geconcessionneerd net, dat krachtens de Overeenkomst van 30 December 1927 aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » werd overgedragen.

Van die goederen komt het vast materieel van de sporen en dezer aanhorigheden, zoals palen, draden, feeders, ondergrondse kanalen en alle andere op of onder de open-

reviennent aux pouvoirs publics auxquels appartiennent les diverses catégories de voiries empruntées par les voies. Toutefois, le pouvoir compétent pour octroyer la nouvelle concession peut acquérir ces biens en indemnisant les pouvoirs intéressés. Les autres biens ci-dessus visés reviennent au pouvoir compétent pour octroyer la nouvelle concession.

2. Biens que le « pouvoir compétent » a la faculté d'acquiescer :

Les biens que le « pouvoir compétent » a la faculté d'acquiescer en fin de concession, conformément aux dispositions des articles 11 de la Convention du 31 décembre 1924 et 7 de la Convention du 30 décembre 1927, comprennent :

a) le matériel roulant acquis après le 31 décembre 1924 afin d'augmenter l'effectif affecté à l'exploitation du réseau existant à cette date ainsi que celui provenant de la « Société Générale des Chemins de fer Economiques », la valeur de ces biens étant fixée à dire d'experts;

b) les immobilisations faites par la S.A. « Les Tramways Bruxellois » après la mise en vigueur de la Convention du 31 décembre 1924 pour la construction de lignes nouvelles et leur équipement, ainsi que pour le matériel roulant utilisé pour ces lignes. Ces biens sont à racheter à un prix pour la fixation duquel il est tenu compte, d'une part, d'un amortissement conventionnel et, d'autre part, des valeurs actuelles des biens neufs de même espèce.

3. Biens restant la propriété de la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Restent la propriété de la S.A. « Les Tramways Bruxellois » : l'immeuble du siège social, les ateliers, les dépôts, les voies et l'équipement électrique des dépôts et des ateliers, l'ancienne usine centrale, l'outillage et le mobilier, les voitures automobiles, les terrains des boucles de Berchem-Sainte-Agathe, du Fort-Jaco et de la sous-station de Woluwe-Saint-Lambert.

\*

\*\*

Pour compléter cet exposé introductif, il convient d'élucider la question de :

III. — La détermination du « pouvoir » habilité pour accorder une nouvelle concession.

Aux termes de l'article 97 du cahier des charges de la S. A. « Les Tramways Bruxellois » de 1899, le « pouvoir » dont dépendra, à l'expiration de la concession, l'octroi d'une concession nouvelle, « aura le droit, ainsi qu'il en a la faculté en cas de rachat, de reprendre le matériel fixe des voies et de leurs dépendances, moyennant d'indemniser, à dire d'experts, les diverses autorités intéressées ».

Il est donc essentiel de préciser quel est le « pouvoir » qui dispose de ce droit.

Le réseau exploité au 31 décembre 1945 par la S.A. « Les Tramways Bruxellois » s'étendait sur le territoire de plus d'une commune, dans la même province, et était établi principalement sur la voirie communale.

bare weg uitgevoerde werken, toe aan de openbare besturen waaraan de verschillende categorieën van wegen, waarin de sporen liggen, toebehoren. Het bestuur, dat bevoegd is om de nieuwe concessie te verlenen, kan echter die goederen verwerven mits het de betrokken besturen daarvoor schadeloos stelt. De andere hogerbedoelde goederen komen toe aan het bestuur dat bevoegd is om de nieuwe concessie te verlenen.

2. Goederen die door het « bevoegd gezag » kunnen overgenomen worden :

De goederen die door het « bevoegd gezag » bij het verstrijken van de concessie kunnen worden overgenomen overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Overeenkomst van 31 December 1924 en 7 van de Overeenkomst van 30 December 1927, omvatten :

a) het rollend materieel dat na 31 December 1924 werd aangekocht met het doel het effectief te verhogen dat bestemd was voor de exploitatie van het op die datum bestaand net, alsmede het rollend materieel voortkomende van de « Société Générale des Chemins de fer Economiques », met dien verstande dat de waarde van die goederen volgens schatting door deskundigen moet worden vastgesteld;

b) de vastleggingen door de N.V. « Les Tramways Bruxellois » na de inwerkingtreding van de Overeenkomst van 31 December 1924 gedaan voor het aanleggen van nieuwe lijnen en voor dezer uitrusting, alsmede voor het voor die lijnen gebezigd rollend materieel. Deze goederen zijn over te nemen tegen een prijs voor de vaststelling waarvan rekening wordt gehouden, enerzijds, met een conventionele afschrijving en, anderzijds, met de huidige waarde van soortgelijke nieuwe goederen.

3. Goederen die het eigendom blijven van de N.V. « Les Tramways Bruxellois ».

Blijven het eigendom van de N.V. « Les Tramways Bruxellois » het gebouw van de maatschappelijke zetel, de werkplaatsen, de depots, de sporen en de elektrische uitrusting der depots en werkplaatsen, de oude centrale, de werktuigen en het mobilair, de automobielen, de gronden van de lussen te Sint-Agatha-Berchem, Fort-Jaco en van het onderstation te Sint-Lambrechts-Woluwé.

\*

\*\*

Ter aanvulling van deze inleidende uiteenzetting dient de kwestie opgehelderd van :

III. — De bepaling van het « gezag » dat bevoegd is om een nieuwe concessie te verlenen.

Luidens artikel 97 van het lastkohier der N.V. « Les Tramways Bruxellois » van 1899, zal het « gezag » waarvan bij de verstrijking van de concessie het verlenen van een nieuwe concessie zal afhangen, « het recht hebben, zoals het ook in geval van naasting vermag, het vast materieel van de sporen en dezer aanhorigheden over te nemen, op voorwaarde dat de verschillende betrokken overheden worden schadeloos gesteld volgens schatting door deskundigen ».

Het is dus van essentieel belang te bepalen welk « gezag » over dat recht beschikt.

Het tot 31 December 1945 door de N.V. « Les Tramways Bruxellois » geëxploiteerd net strekte zich uit over het grondgebied van meer dan één gemeente, binnen dezelfde provincie, en was voornamelijk op de gemeentewegen aangelegd.

Dès lors, en vertu de l'article premier, B, de la loi du 9 juillet 1875, sur les tramways, modifiée par celle du 15 août 1897, c'est la « Députation permanente » du Conseil provincial du Brabant qui serait compétente pour accorder la nouvelle concession.

Ceci posé, nous devons nous demander quel est le pouvoir public que représente une « Députation permanente » en accordant une concession de tramways.

Outre qu'elle exerce, dans certains cas, une juridiction contentieuse, la « Députation permanente » a des attributions de deux ordres : elle représente l'administration générale dans la province et elle administre les intérêts provinciaux <sup>(1)</sup>.

Orban classe explicitement parmi les attributions d'ordre général de la « Députation permanente » les concessions de tramways s'étendant sur la voirie communale de plusieurs communes <sup>(2)</sup>.

Le projet de loi qui est devenu la loi du 9 juillet 1875 donnait compétence au « Conseil provincial » pour octroyer les concessions aussi bien quand le tramway était établi principalement sur la voirie communale de plusieurs communes de la province que quand il était établi principalement sur la voirie provinciale <sup>(3)</sup>.

C'est la Chambre qui, afin de rester en harmonie avec nos institutions, substitua la « Députation permanente » au « Conseil provincial » <sup>(4)</sup>.

Il faut en déduire que le législateur de 1875 a entendu marquer que cette concession de tramways n'était point une question d'intérêt provincial et qu'en octroyant pareille concession, la « Députation permanente » exerce une attribution de l'administration générale dans la province.

Partant, le « pouvoir » dont dépend l'octroi de la nouvelle concession de tramways et de trolleybus de l'agglomération bruxelloise est l'Etat.

C'est donc également l'Etat qui dispose du droit de reprise stipulé *in fine* de l'article 97 du cahier des charges précité.

\*  
\*\*

#### IV. — Caractéristiques de la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

Les diverses précisions et considérations qui précèdent ont déjà été exposées, d'après les documents législatifs et administratifs rédigés à ce propos, dans les développements accompagnant la proposition de loi déposée le 29 juin 1950, par M. le Député Brunfaut et consorts (Doc. n° 28 de la Chambre des Représentants).

Le transport en commun de personnes dans une grande agglomération constitue assurément un service public, c'est-à-dire une entreprise qui doit satisfaire d'une manière régulière et continue un besoin essentiel de la collectivité et qui, pour cette raison, est contrôlée par les pouvoirs publics et soumise à un régime juridique spécial.

Faut-il en déduire que pareille exploitation doit être faite en régie, c'est-à-dire par les pouvoirs publics eux-mêmes ? Pas nécessairement.

<sup>(1)</sup> GIRON, *Dictionnaire de Droit Administratif*, V°, Députation permanente, 10.

<sup>(2)</sup> ORBAN, *Manuel de Droit Administratif*, pp. 149 et 150.

<sup>(3)</sup> Doc. parl., Chambre, 1874-1875, p. 181.

<sup>(4)</sup> Ann. parl., Chambre, 1874-1875, pp. 1132-1137 et 1146.

Derhalve is het krachtens artikel één, B, van de wet dd. 9 Juli 1875 op de tramwegen, gewijzigd bij die van 15 Augustus 1897, de « Bestendige Deputatie » van de Provinciale Raad van Brabant die zou bevoegd zijn om de nieuwe concessie te verlenen.

Dit gesteld zijnde, moeten wij ons afvragen welk openbaar bestuur een « Bestendige Deputatie » vertegenwoordigt bij het verlenen van een tramwegconcessie.

Buiten sommige gevallen waarin de « Bestendige Deputatie » een eigenlijke rechtspraak uitoefent, heeft zij bevoegdheden van tweeërlei aard : zij vertegenwoordigt het algemeen bestuur in de provincie en zij beheert de provinciale belangen <sup>(1)</sup>.

Onder de bevoegdheden van algemene aard van de « Bestendige Deputatie » rangschikt Orban uitdrukkelijk de concessies van tramwegen die zich over de gemeentewegen van verscheiden gemeenten uitstrekken <sup>(2)</sup>.

Bij het ontwerp van wet dat de wet van 9 Juli 1875 geworden is, was aan de « Provinciale Raad » de bevoegdheid gegeven om concessies te verlenen zowel als de tramweg hoofdzakelijk op de gemeentewegen van verscheiden gemeenten van de provincie, als wanneer hij hoofdzakelijk op de provinciale wegen aangelegd was <sup>(3)</sup>.

Om in overeenstemming te blijven met onze instellingen, verving de Kamer de « Provinciale Raad » door de « Bestendige Deputatie » <sup>(4)</sup>.

Daaruit dient afgeleid dat de wetgever van 1875 heeft willen aantonen dat die tramwegconcessie geenszins een kwestie van provinciaal belang was en dat, door dergelijke concessie te verlenen, de « Bestendige Deputatie » een bevoegdheid van het algemeen bestuur in de provincie uitoefent.

Derhalve is het « gezag », waarvan het verlenen van de nieuwe tramweg- en trolleybusconcessie in de Brusselse agglomeratie afhangt, de Staat.

Het is dus eveneens de Staat die beschikt over het recht van overname bepaald *in fine* van artikel 97 van voormeld lastkohier.

\*  
\*\*

#### IV. — Karakteristieken van de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel »

De verschillende toelichtingen en beschouwingen hiervoor werden, volgens de dienaangaande opgemaakte wetgevende en administratieve bescheiden, reeds behandeld in de uiteenzettingen welke gevoegd zijn bij het wetsvoorstel dat op 29 Juni 1950 door de heer Volksvertegenwoordiger Brunfaut en anderen neergelegd werd (Besch. n° 28 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers).

Het gemeenschappelijk vervoer van personen in een grote agglomeratie is voorzeker een openbare dienst, 't is te zeggen een bedrijf dat op geregelde en onafgebroken wijze moet voorzien in een essentiële behoefte van de collectiviteit en dat, om deze reden, door de openbare besturen gecontroleerd wordt en aan een bijzonder rechtsregime onderworpen is.

Dient hieruit afgeleid dat een dergelijke exploitatie in eigen beheer, 't is te zeggen door de openbare besturen zelf moet geschieden ? Niet noodzakelijk.

<sup>(1)</sup> GIRON, *Dictionnaire de Droit Administratif*, V°, Députation permanente, 10.

<sup>(2)</sup> ORBAN, *Manuel de Droit Administratif*, blz. 149 en 150.

<sup>(3)</sup> Parl. Besch., Kamer, 1874-1875, blz. 181.

<sup>(4)</sup> Parl. Hand., Kamer, 1874-1875, blz. 1132-1137 en 1146.

La répartition des biens qui, en fait, existent, actuellement, entre le secteur public et le secteur privé, se prête incontestablement à la constitution d'une société d'économie mixte.

Nul ne contestera que le respect de l'intérêt public, dont la charge incombe à l'Etat, lui impose une double mission :

1° Exercer une surveillance active sur les services publics de transports en commun;

2° Prévoir l'exploitation de ces services dans des conditions économiques telles que le budget de l'Etat ne soit pas grevé de pertes qu'une exploitation industrielle permettrait d'éviter.

\*  
\*\*

La création d'une association de « droit public » dotée de la personnalité juridique, constituée par le groupement de personnes publiques et privées, pour gérer un service public, ne constitue nullement une innovation dans notre droit public. Elle permet de réaliser la double mission qui incombe à l'Etat, à laquelle nous venons de faire allusion. Elle permet, à la fois, à l'Etat d'exercer son droit de surveillance et, par l'intervention de l'initiative privée, de maintenir à l'exploitation des services son caractère industriel.

Les personnes publiques et privées qui deviendront associées feront apport de l'ensemble des biens qui étaient ou sont devenus leur propriété à l'expiration des concessions accordées à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

En réalité, les choses se sont présentées de la manière suivante :

D'après les premières évaluations qu'il a faites, l'ancien concessionnaire a revendiqué l'attribution d'une valeur de quelque 900 millions de francs à l'ensemble des biens qui sont restés sa propriété, hormis les approvisionnements qui lui ont été rachetés par le Comité provisoire de gestion des transports urbains de l'agglomération bruxelloise.

En 1949, le Gouvernement a eu à statuer sur une proposition du Ministre des Communications tendant à ramener cette première estimation à quelque 700 millions de francs. La question n'était pas entièrement élucidée lors de la dissolution des Chambres en 1949.

Le Gouvernement actuel a repris les pourparlers avec l'ancien concessionnaire et il s'est finalement décidé à s'en tenir au montant global de 700 millions de francs, sur la foi des éléments qui avaient abouti à la détermination de ce chiffre. Au regard de celui-ci et d'après le bilan des « Tramways Bruxellois », la valeur des biens revenant gratuitement aux pouvoirs publics s'élevait dans l'ensemble à quelque 560 millions de francs.

Le Gouvernement se plaît à souligner que l'écart de 140 millions de francs entre les deux groupes d'apports pourra, transactionnellement, se niveler au profit des pouvoirs publics, dans le cadre de la constitution de la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

Ainsi le secteur public et le secteur privé apporteront chacun leurs biens pour une valeur identique — soit 700 millions de francs — de part et d'autre.

Une autre conséquence non moins importante, c'est que l'Etat est sublevé du paiement immédiat de tout ou partie des sommes importantes dues à l'ancien concessionnaire.

De verdeling van de feitelijk thans bestaande goederen tussen de openbare sector en de private sector leent zich ontegenzegglijk tot de oprichting van een maatschappij met gemengd beheer.

Niemand zal betwisten dat de eerbied voor het openbaar belang, waarvoor de Staat te zorgen heeft, deze een dubbele taak oplegt :

1° Een werkdadig toezicht uitoefenen op de openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer;

2° Voor die diensten een exploitatie in zulke economische voorwaarden voorzien dat de Staatsbegroting niet bezwaard worde met verliezen welke door een industriële exploitatie zouden kunnen vermeden worden.

\*  
\*\*

De oprichting van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid, door de groepering van openbare en private personen tot stand gebracht om een openbare dienst te beheren, is geenszins een noviteit in ons publiekrecht. Zij maakt het mogelijk de dubbele taak te vervullen die aan de Staat is opgedragen en waarop wij zoëven zinspeelden. Zij stelt de Staat tevens in de gelegenheid zijn recht van toezicht uit te oefenen en, door tussenkomst van het privaat initiatief, het industrieel karakter van de exploitatie der diensten te handhaven.

De openbare en private personen die deelhebber zullen worden, zullen het gezamenlijke inbrengen van de goederen die bij de verstrijking van de aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleende concessies hun eigendom waren of geworden zijn.

In werkelijkheid hebben de zaken zich voorgedaan als volgt :

Ingevolge de eerste ramingen die door de vroegere concessiehouder werden gedaan, heeft deze geëist dat aan het gezamenlijke van de goederen die zijn eigendom gebleven zijn een waarde van zowat 900 miljoen frank zou toegekend worden, de waarde van de voorraden die door het voorlopig Beheerscomité voor het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie werden overgenomen, niet medegerekend.

In 1949 heeft de Regering moeten uitspraak doen over een van de Minister van Verkeerswezen uitgaand voorstel tot vermindering van die eerste raming op zowat 700 miljoen frank. De kwestie was nog niet helemaal opgelost bij de ontbinding van de Kamers in 1949.

De huidige Regering heeft de besprekingen met de vroegere concessiehouder hervat en heeft ten slotte besloten zich aan het globaal bedrag van 700 miljoen frank te houden, zulks op grond van de gegevens die tot de bepaling van dat cijfer geleid hadden. Daartegenover en volgens de balans van de « Tramways Bruxellois », beliep de waarde van de aan de openbare besturen kosteloos toekomende goederen in het geheel nagenoeg 560 miljoen frank.

De Regering drukt er met genoegen op dat het verschil van 140 miljoen frank tussen de twee groepen van inbrengsten bij wijze van schikking ten bate van de openbare besturen zal kunnen genivelleerd worden binnen het raam van de oprichting van de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel ».

Aldus zullen de openbare sector en de private sector elk hun goederen voor een gelijke waarde — zegge 700 miljoen frank — van beide kanten inbrengen.

Een ander niet minder belangrijk gevolg is dat de Staat ontheven is van de onmiddellijke betaling van het geheel of een gedeelte van de aan de vroegere concessiehouder verschuldigde grote bedragen.

Il l'est de même, dans toute la mesure où la province de Brabant et les communes intéressées ratifieront l'engagement contracté par lui en leur nom, de faire apport des biens qui leur sont revenus gratuitement à l'expiration du contrat de concession, l'Etat n'ayant plus, dans ce cas, à indemniser ces pouvoirs publics en vertu du droit de reprise prévu à l'article 97 du cahier des charges du 26 avril 1899.

Ces considérations financières sont importantes mais non décisives. Car la raison déterminante doit être l'intérêt du public. Celui-ci est-il complètement protégé? Le Gouvernement croit que oui.

Le choix d'une société d'économie mixte se justifie par un souci économique : l'intérêt du public exige non seulement que le service soit exploité dans des conditions bien déterminées, mais encore que la gestion soit aussi peu coûteuse que possible. Il ne faut pas que sous forme de subvention le contribuable soit amené à payer une partie du péage qui normalement incombe à l'usager. Il ne faut pas non plus que ce dernier subisse un tarif trop élevé.

Pour sauvegarder l'intérêt général, on ne se contente plus d'un cahier des charges. On renforce cette protection statique et réglementaire par un contrôle dynamique et permanent des pouvoirs publics. Ce contrôle est à la fois interne et externe.

D'une part on fait, des pouvoirs publics, des associés qui participent intimement à la gestion; d'autre part, on organise une tutelle qui, de l'extérieur, empêche toutes les décisions qui seraient contraires à l'intérêt général.

Telle est la portée du statut d'une société d'économie mixte que, par le présent projet de loi, le Gouvernement propose de donner au nouveau concessionnaire des transports en commun dans l'agglomération bruxelloise.

Par ailleurs, le présent projet de loi offre sur plus d'un point des ressemblances frappantes avec la proposition de loi déposée par MM. Brunfaut et consorts.

Cependant, la cogestion d'un service public par les représentants des pouvoirs publics et ceux des intérêts privés a paru souhaitable.

Les représentants de chacun de ces secteurs peuvent apporter un concours dont il serait absurde de se priver pour des raisons idéologiques. Certains préfèrent la régie des pouvoirs publics ou la gestion privée d'un concessionnaire. Sans vouloir faire de théorie, le Gouvernement propose de réunir tous les concours qui peuvent assurer une plus parfaite satisfaction de l'intérêt général.

#### Octroi des concessions

à la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

La Société tient de la loi toutes les concessions de tramways et trolleybus, et autorisations d'autobus, dont disposait la S.A. « Les Tramways Bruxellois » au 31 décembre 1945.

Afin d'assurer l'unité et la coordination des moyens de transport, le Roi accordera, sans adjudication publique, à la Société, la concession et l'autorisation de lignes nouvelles ainsi que l'extension des lignes existantes, quelle que soit la voirie empruntée (voirie d'Etat, provinciale ou communale) ou le mode de traction. Il est réservé la possibilité d'établir des services de transports sous la voirie.

\*\*

Hij is het eveneens, in gans de mate waarin de provincie Brabant en de betrokken gemeenten de door hem in hun naam aangegane verbintenis zullen bekrachtigen, van de verplichting de goederen die hun bij de verstrijking van het concessiecontract kosteloos zijn toegevallen in te brengen, daar de Staat in dat geval die openbare besturen niet meer hoeft schadeloos te stellen op grond van het recht van overname voorzien bij artikel 97 van het lastkohier van 26 April 1899.

Deze financiële beschouwingen zijn van belang doch niet afdoende, want de doorslaande reden moet zijn het belang van het publiek. Is dit ten volle beschermd? De Regering meent van ja.

De keuze van een maatschappij met gemengd beheer is gerechtvaardigd om wille van de zuinigheid : het belang van het publiek vergt niet alleen dat de dienst in wel bepaalde voorwaarden wordt geëxploiteerd doch dat bovendien het beheer zo weinig mogelijk kost. Het mag niet zijn dat een gedeelte van de vervoerprijs die de gebruiker normaal te betalen heeft, in de vorm van toelage van de belastingplichtige gevorderd wordt. De gebruiker mag evenmin een te hoog tarief opgelegd worden.

Om het algemeen belang te vrijwaren, wordt geen genoegen meer genomen met een lastkohier. Om deze statische en reglementaire bescherming degelijker te maken, oefenen de openbare besturen een dynamische en permanente controle uit. Die controle is tegelijk in- en uitwendig.

Van de ene kant worden de openbare besturen deelgenoten die innig aan het beheer medewerken; van de andere kant wordt een voogdij ingericht die, van buiten uit, al de beslissingen verhindert die strijdig mochten zijn met het algemeen belang.

Dit is de draagwijdte van het statuut ener maatschappij met gemengd beheer dat de Regering, door dit ontwerp van wet, voorstelt te verlenen aan de nieuwe concessiehouder van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie.

Dit ontwerp van wet vertoont trouwens op meer dan één punt een opvallende gelijkenis met het door de heren Brunfaut en anderen ingediend wetsvoorstel.

Nochtans is het medebeheer van een openbare dienst door de vertegenwoordigers van de openbare besturen en die van de private belangen wenselijk toegeschenen.

De vertegenwoordigers van ieder van die sectoren kunnen een medewerking verlenen waarvan het zou dwaas zijn om ideologische redenen af te zien. Sommigen verkiezen het eigen beheer door de openbare besturen of het privaats beheer door een concessiehouder. Zonder aan theorie te willen doen, stelt de Regering voor beroep te doen op al de medewerkingen waardoor het algemeen belang het best kan gebaat worden.

#### Verlenen van concessies

aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel ».

Al de tramweg- en trolleybusconcessies, al de autobusmachtigingen waarover de N.V. « Les Tramways Bruxellois » op 31 December 1945 beschikte, komen wettelijk in het bezit van de Maatschappij.

Om de eenheid en de coördinatie van de vervoermiddelen te verzekeren, zullen de concessie van en de machtiging voor nieuwe lijnen, alsmede de uitbreiding van de bestaande lijnen, om het even welke wegen (Rijks-, provinciale of gemeentewegen) bereden of welke tractiemiddelen gebruikt worden, door de Koning, zonder openbare aanbesteding, aan de Maatschappij worden verleend. De mogelijkheid om vervoerdiensten onder de wegen in te richten blijft open.

\*\*

Le projet de loi ne prévoit l'octroi de concessions ou autorisations que dans une zone définie et pour les transports urbains seulement.

Les dites autorisations et concessions sont accordées à la Société pour la durée de celle-ci et au moins jusqu'au 31 décembre 1981; en effet, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1981, l'Etat pourra retirer les concessions et autorisations moyennant préavis d'un an, dans les conditions définies aux statuts.

Le Gouvernement a considéré que trente années constituent une durée minimum permettant d'envisager l'amortissement d'investissements nouveaux, ou celui de renouvellements extraordinaires. La durée des autorisations des lignes d'autobus est la même que celle assignée aux concessions de lignes de tramways. Ceci s'explique par le fait qu'en vertu de la loi du 29 août 1931 élargissant le cadre de la loi organique de 1875 sur les concessions de tramways, ces lignes d'autobus — qui, somme toute, ne constituent que des services de complément, ou de substitution éventuelle — eussent dû, en tout état de cause, être accordées au concessionnaire du réseau des tramways pour la durée des concessions afférentes à ce réseau.

Ce point est d'ailleurs important dans un tout autre ordre d'idées, en ce sens que le Gouvernement n'a pas voulu, dès à présent, prendre position dans la controverse sur la question de savoir si les transports urbains et plus spécialement ceux de l'agglomération bruxelloise doivent de préférence être assurés par des autobus plutôt que par des tramways. Dans l'état actuel de la technique et de l'économie propre à chaque moyen de transport en présence, la question doit, provisoirement, rester ouverte.

Il a dès lors semblé au Gouvernement que l'autobus ne peut être brimé sous le rapport de la durée des autorisations dans le complexe des courants de trafic urbains dans l'agglomération bruxelloise. Ce n'est qu'à cette condition que les idées pourront se développer et se préciser à l'abri de l'arbitraire ou de l'équivoque.

\*  
\*\*

Il va de soi que les concessions accordées à la Société ne s'étendront pas aux lignes vicinales qui étaient affermées par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux à la S.A. « Les Tramways Bruxellois », mais que la Société peut en poursuivre l'affermage.

Le projet de loi interdit toute cession ou affermage de l'exploitation.

La gestion industrielle de la Société doit être assurée à l'aide de ses recettes normales en évitant de devoir faire appel à des subsides ou à des interventions financières des pouvoirs publics. Elle doit permettre après apurement des charges réelles, y compris les renouvellements, de réaliser un bénéfice à répartir aux associés privés, au personnel et à des fins d'utilité publique.

A cet effet, le cahier des charges des concessions et autorisations comportera, pour la détermination des tarifs à appliquer, une formule de variation qui tiendra compte des éléments unitaires des dépenses les plus importantes.

A cet égard, il appartiendra au Gouvernement de faire œuvre de discernement de manière que les tarifs répondent aux strictes exigences de la juste rémunération du service rendu et des capitaux, c'est-à-dire des frais directs et indirects normaux de l'exploitation, compte tenu de ce qu'elle doit encore être libérée de l'arriéré de renouvellement et de modernisation dérivant de la guerre.

In het ontwerp van wet is het verlenen van concessies of machtigingen slechts voorzien in een bepaalde zone en alleen voor het stedelijk vervoer.

Bedoelde machtigingen en concessies worden aan de Maatschappij verleend voor de duur van haar bestaan en ten minste tot 31 December 1981; inderdaad, van 1 Januari 1981 af zal de Staat de concessies en machtigingen onder de bij de statuten bepaalde voorwaarden met opzegging van één jaar kunnen intrekken.

De Regering heeft geoordeeld dat dertig jaar een minimumtermijn is om in de afschrijving van nieuwe beleggingen of van buitengewone vernieuwingen te kunnen voorzien. De machtigingen betreffende de autobuslijnen worden voor dezelfde duur verleend als de concessies van tramlijnen. Dit is te verklaren door het feit dat krachtens de wet van 29 Augustus 1931, tot verruiming van het raam der organieke wet van 1875 op de tramwegconcessies, die autobuslijnen — welke feitelijk slechts aanvullings- of eventuele vervangingsdiensten zijn — in ieder geval aan de concessiehouder van het tramwegnet hadden moeten verleend worden voor de duur van de voor dat net geldende concessies.

Dat punt is overigens van belang in een gans andere gedachtengang, in deze zin dat de Regering van stonden aan geen stelling heeft willen nemen in het geschil over de vraag te weten of het stedelijk vervoer, en meer bijzonder het vervoer in de Brusselse agglomeratie, bij voorkeur door autobussen veeleer dan door tramwegen dient verzekert. In de huidige stand van de techniek en van de aan elk betrokken vervoermiddel eigen economie, moet het voorlopig een open vraag blijven.

De Regering heeft dan ook gemeend dat de autobus, op het stuk van de duur der machtigingen, niet ongunstiger mag behandeld worden in het complex van de stedelijke verkeersstromingen in de Brusselse agglomeratie. Het is slechts op die voorwaarde dat de gedachten zullen kunnen groeien en scherper omlijnd worden, buiten alle willekeur of dubbelzinnigheid.

\*  
\*\*

Het spreekt dat de aan de Maatschappij verleende concessies niet zullen gelden voor de buurtlijnen die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verpacht waren, doch dat de Maatschappij ze verder mag pachten.

Het ontwerp van wet verbiedt elke overlating of verpachting van de exploitatie.

Het industrieel beheer van de Maatschappij moet zich kunnen bedruipen met de normale ontvangsten waarbij beroep op toelagen of financiële tussenkomst van de openbare besturen dient vermeden. Na aanzuivering van de zakelijke lasten, met inbegrip van de vernieuwingen, moet dat beheer het mogelijk maken een winst te verwezenlijken welke onder de private deelgenoten, het personeel en ten algemenen nutte zal verdeeld worden.

Te dien einde zal er in het lastkohier betreffende de concessies en machtigingen, voor het bepalen van de toe te passen tarieven, een schommelingsformule opgenomen worden welke rekening zal houden met de eenheidselementen der voornaamste uitgaven.

Dienaangaande zal de Regering met doorzicht moeten handelen, zodat de tarieven beantwoorden aan de strikte eisen van de billijke bezoldiging van de bewezen dienst en van de kapitalen, 't is te zeggen van de rechtstreekse en onrechtstreekse normale exploitatiekosten, rekening gehouden met het feit dat de achterstallige som voor vernieuwing en modernisering ten gevolge van de oorlog nog moet aan-gezuiverd worden.

Les prix de transport résultant de l'application de la formule arrêtée par le cahier des charges constitueront les prix légaux au regard de la législation en matière de prix.

\*  
\*\*

Le projet de loi permet au Gouvernement de garantir les emprunts à émettre par la Société, afin d'en faciliter la souscription; les immobilisations nouvelles notamment seront à financer par de tels emprunts. Au retrait des concessions, l'Etat entrera gratuitement et de plein droit en possession des immobilisations nouvelles et sera subrogé à la Société pour le règlement du solde de la dette obligataire contractée pour leur réalisation.

Il stipule enfin, au profit de la Société, certaines exemptions fiscales qui sont normalement accordées dans des cas semblables. Cette disposition aura pour effet d'alléger les charges et de fixer les tarifs en conséquence.

Il reste à commenter succinctement les

#### V. — Statuts.

##### 1. Nature — Objet — Durée.

L'Etat intervient à la constitution de la Société en une double qualité :

a) en son nom propre pour les biens qui aux termes du cahier des charges de l'ancien concessionnaire lui sont revenus gratuitement;

b) en vertu d'un mandat qui lui est conféré par la loi pour les biens qui sont revenus gratuitement, à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois », à la province de Brabant et aux communes de l'agglomération bruxelloise, biens sur lesquels l'Etat dispose d'un droit de reprise. Toutefois ce dernier apport est effectué sous la condition suspensive de l'accord donné par ces pouvoirs publics à leur participation dans l'association.

Ainsi se trouvent respectés à la fois le principe de l'autonomie communale et celui de la liberté d'association.

Les pouvoirs publics qui ratifient l'apport fait en leur nom deviennent associés; ceux, au contraire, qui ne procèdent pas à cette ratification devront être indemnisés, à dire d'experts, par l'Etat, en vertu des droits de reprise qui lui sont conférés par l'article 97 du cahier des charges de l'ancienne concession (voir § III, ci-dessus), et l'Etat en vertu d'une présomption légale est censé avoir effectué l'apport dès l'origine en son nom propre.

L'objet de la Société est conçu en des termes suffisamment larges pour lui permettre d'entreprendre l'exploitation de tous les moyens de transports urbains en commun de personnes prévus à l'article 2 de la loi.

\*  
\*\*

L'exploitation de la Société, sur des bases industrielles, dans l'intérêt même du public, constitue un des fondements du projet de loi.

Il sera donc prescrit d'éliminer toutes charges inutiles qui pèseraient finalement sur les résultats d'exploitation et qui auraient, par voie de conséquence, une influence directe sur les tarifs. A cet effet, il est notamment néces-

De vervoerprijzen die voortvloeien uit de toepassing van de bij het lastkohier vastgestelde formule zijn wettelijke prijzen ten opzichte van de wetgeving in zake prijzen.

\*  
\*\*

Het ontwerp van wet maakt het de Regering mogelijk de door de Maatschappij uit te schrijven leningen te waarborgen, ten einde de inschrijving in de hand te werken; bijzonder de nieuwe vastleggingen zullen door dergelijke leningen moeten gefinancierd worden. Bij de intrekking van de concessies zal de Staat kosteloos en van rechtswege in het bezit komen van de nieuwe vastleggingen en in de rechten van de Maatschappij treden voor de vereffening van het saldo der obligatieschuld die voor de uitvoering daarvan aangegaan werd.

Het voorziet ten slotte, ten bate van de Maatschappij, sommige fiscale vrijstellingen die in gelijkaardige gevallen normaal verleend worden. Ingevolge die beschikking zullen de lasten verminderd en de tarieven dienovereenkomstig vastgesteld worden.

Er blijft nog een bondig commentaar te leveren op de

#### V. — Statuten.

##### 1. Aard — Doel — Duur.

De Staat komt in de oprichting van de Maatschappij tussenbeide in een tweevoudige hoedanigheid :

a) in eigen naam voor de goederen die hem kosteloos zijn toegevallen krachtens het lastkohier van de vroegere concessiehouder;

b) krachtens een mandaat dat hem bij de wet is opgedragen voor de goederen die bij de verstrijking van de concessie, welke aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » was verleend geworden, kosteloos zijn toegevallen aan de Provincie Brabant en aan de gemeenten der Brusselse agglomeratie, op welke goederen de Staat een recht van overname heeft. Deze laatste inbreng geschiedt echter onder voorwaarde van opschorsing van de door die openbare besturen gegeven instemming met hun deelneming in de vereniging.

Aldus wordt tegelijk en het principe der gemeentelijke autonomie en dat der vrijheid van vereniging geëerbiedigd.

De openbare besturen die in hun naam verrichte inbreng bekrachtigen, worden deelgenoten; zij daarentegen, die deze bekrachtiging niet verlenen, moeten door de Staat volgens schatting door deskundigen worden vergoed krachtens de hem bij artikel 97 van het lastkohier der vroegere concessie toegekende rechten van overname (zie § III hiervoren), en de Staat wordt krachtens een wettelijk vermoeden geacht de inbreng van in den beginne in eigen naam te hebben verricht.

Het doel van de Maatschappij is in voldoende ruime bewoordingen gesteld om haar in staat te stellen al de bij artikel 2 van de wet voorziene middelen voor gemeenschappelijk lokaal vervoer van personen te exploiteren.

\*  
\*\*

De exploitatie van de Maatschappij op industriële gronden, in het belang zelf van het publiek, is een der grondslagen van het ontwerp van wet.

Er zal dus voorgeschreven worden alle nutteloze lasten uit te schakelen die uiteindelijk op de exploitatie-uitslagen zouden drukken en derhalve een rechtstreekse invloed op de tarieven zouden hebben. Te dien einde is het inzonder-

saire qu'en dehors des avantages prévus aux articles 42 et 44, les associés ne puissent prétendre ni pour eux-mêmes, ni pour leurs services ou leurs préposés, à des avantages particuliers qui constitueraient directement ou indirectement une charge pour l'exploitation des réseaux.

\*\*

A l'exemple de la loi qui a créé la *Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux*, la durée de la Société n'est pas limitée.

L'Etat aura néanmoins le droit de retirer l'ensemble des concessions et autorisations accordées à la Société dans les conditions fixées au chapitre VI des statuts.

## 2. Parts sociales — Apports — Emprunts.

Le capital social est fixé à 1,400,000,000 de francs constitué pour une moitié par les apports des pouvoirs publics intéressés et pour l'autre moitié par les apports de la S.A. « Les Tramways Bruxellois »; il est représenté par 140,000 parts sociales de 10,000 francs chacune. Les parts sociales attribuées à cette dernière Société sont incessibles.

Les parts qui auront été souscrites par l'Etat, en qualité de mandataire, seront rétrocédées par ses soins aux pouvoirs publics qui accepteront de faire partie de l'association.

Le nombre de parts à rétrocéder à chaque pouvoir public a été établi en tenant compte de la valeur de son apport par rapport à celle de l'ensemble des apports effectués par l'Etat, tant en son nom propre qu'en qualité de mandataire légal.

\*\*

Afin de distinguer les parts sociales créées en représentation des apports publics de celles créées en représentation des apports privés, les premières sont dénommées de « Série A » et les secondes de « Série B ».

La Société peut émettre des emprunts.

## 3. Administration — Surveillance (art. 10 à 28).

Le Conseil d'Administration est composé d'un président, d'un vice-président et de 18 membres. Les pouvoirs publics seront représentés, au sein du Conseil d'Administration, par le président et 9 membres, le personnel par deux membres et l'ancien concessionnaire par le vice-président et 7 membres. Les administrateurs représentant les pouvoirs publics sont nommés par le Roi; les administrateurs représentant la S.A. « Les Tramways Bruxellois » et ceux représentant le personnel sont nommés par l'assemblée générale suivant les modalités prévues à l'article 11 des statuts.

Le projet prévoit la nomination d'administrateurs suppléants dont la mission est :

1° de remplacer à une réunion du Conseil d'Administration ou du Comité de gestion, dont il sera question ci-dessous, un administrateur empêché;

2° de remplir provisoirement une place devenue vacante.

A cet effet, l'administrateur suppléant jouit de toutes les prérogatives de l'administrateur qu'il remplace.

L'administrateur suppléant n'exerce valablement ses pouvoirs qu'en représentation de la personne publique ou privée

heid nodig dat, buiten de bij artikelen 42 en 44 voorziene voordelen, de deelgenoten noch voor hen zelf, noch voor hun diensten en hun personeel, kunnen aanspraak maken op bijzondere voordelen die rechtstreeks of onrechtstreeks een last voor de exploitatie van de netten mochten zijn.

\*\*

Naar het voorbeeld van de wet waarbij de *Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen* werd opgericht is de duur van de Maatschappij niet beperkt.

De Staat zal niettemin het recht hebben de gezamenlijke aan de Maatschappij verleende concessies en machtigingen in te trekken onder de bij hoofdstuk VI van de statuten bepaalde voorwaarden.

## 2. Maatschappelijke aandelen — Inbrengsten — Leningen.

Het maatschappelijk kapitaal is vastgesteld op één miljard 400,000,000 frank bestaande voor één helft uit de inbrengsten van de betrokken openbare besturen en voor de andere helft uit de inbrengsten van de N.V. « Les Tramways Bruxellois »; het is vertegenwoordigd door 140,000 maatschappelijke aandelen van 10,000 frank elk. De aan deze laatste Maatschappij toegekende maatschappelijke aandelen zijn onoverdraagbaar.

De aandelen waarvoor de Staat als lasthebber zal hebben ingeschreven, worden door zijn toedoen afgestaan aan de openbare besturen die er in toestemmen van de vereniging deel uit te maken.

Het aan ieder openbaar bestuur af te staan getal aandelen werd vastgesteld volgens de waarde van de inbreng van dat bestuur met betrekking tot deze van de gezamenlijke inbrengsten van de Staat, zowel in eigen naam als in de hoedanigheid van wettelijke lasthebber.

\*\*

Om de maatschappelijke aandelen uitgegeven ter vertegenwoordiging van de openbare inbrengsten te onderscheiden van de maatschappelijke aandelen uitgegeven ter vertegenwoordiging van de private inbrengsten, worden de eerste van « Reeks A » en de tweede van « Reeks B » geheten.

De Maatschappij mag leningen uitschrijven.

## 3. Bestuur — Toezicht (art. 10 tot 28).

De Raad van Beheer bestaat uit een voorzitter, een onder-voorzitter en 18 leden. De openbare besturen worden in de Raad van Beheer vertegenwoordigd door de voorzitter en 9 leden, het personeel door twee leden en de vroegere concessiehouder door de ondervoorzitter en 7 leden. De beheerders die de openbare besturen vertegenwoordigen worden benoemd door de Koning; de beheerders die de N.V. « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigen en die welke het personeel vertegenwoordigen, worden door de Algemene Vergadering benoemd volgens de bij artikel 11 van de statuten voorziene modaliteiten.

Het ontwerp voorziet de benoeming van plaatsvervangende beheerders die tot opdracht hebben :

1° een verhinderde beheerder te vervangen op een vergadering van de raad van beheer of van het beheerscomité waarvan hierna zal spraak zijn;

2° een vacant geworden plaats voorlopig te bekleden.

Te dien einde geniet de plaatsvervangende beheerder al de prerogatieven van de beheerder die hij vervangt.

De plaatsvervangende beheerder oefent zijn bevoegdheid slechts geldig uit als vertegenwoordiger van de openbare of

qui a proposé sa nomination, et qu'il remplace de plein droit, sans avoir à justifier de ses pouvoirs vis-à-vis des autres membres du Conseil (art. 11 et 16).

La gestion industrielle de la Société, dont la nécessité a déjà été soulignée, est la raison d'être de la distinction qu'opère l'article 20 entre les décisions que le Conseil peut prendre à la majorité simple et celles pour lesquelles une majorité des  $\frac{2}{3}$  est requise, par exemple les immobilisations nouvelles prévues à l'article 38, les propositions de modifications aux statuts, les projets de modifications ou de renouvellement du réseau, du matériel ou des installations, la nomination ou la révocation des membres du personnel de direction.

Enfin, ce même principe est à la base de la création d'un comité de gestion composé de cinq membres. Les fonctions de président de ce « comité » sont exercées de droit par le vice-président du conseil. Deux membres y représentent les pouvoirs publics et deux membres la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Le « comité de gestion » exerce en pratique la mission normalement dévolue à un « comité de direction » dans une société anonyme. C'est à ce titre qu'il est chargé de :

l'exécution des décisions du Conseil d'Administration;

l'application des conventions, cahiers des charges des concessions, et des conventions collectives avec le personnel;

la fixation des horaires;

la gestion journalière;

de passer les commandes, d'établir les traités et devis, et de conclure les marchés nécessaires à l'exploitation courante;

l'élaboration des règlements d'exploitation;

l'établissement des comptes mensuels et annuels.

Il nomme et révoque le personnel d'exécution.

Il étudie toutes les questions qui, aux termes de l'article 20, littéra B, ne peuvent être discutées en Conseil d'Administration qu'à la majorité des  $\frac{2}{3}$ .

Enfin, il peut déléguer une partie de ses pouvoirs à un administrateur délégué.

Les signatures qui sont nécessaires pour engager valablement la société au regard des tiers, les émoluments que l'Assemblée générale peut, sous l'approbation du Ministre des Communications, attribuer aux membres du Conseil d'Administration, et les règlements d'ordre intérieur que peuvent élaborer respectivement le Conseil d'Administration et le Comité de gestion sont prévus par les articles 24, 26 et 27.

Le collège des commissaires comporte trois membres nommés par l'assemblée générale, deux d'entre eux seront présentés par les possesseurs de parts sociales de « Série A » et un par les possesseurs de parts sociales de « Série B ».

#### 4. Les assemblées générales.

Les articles 29, 30, 31 et 36 n'appellent aucun commentaire. Ils établissent les règles qui président à la convocation, à la réunion et à la composition des assemblées générales, ainsi que les conditions de présence et de majorité requises pour que l'assemblée puisse délibérer valablement.

Les décisions y sont prises à la majorité simple, sauf lorsqu'elles ont pour objet des modifications aux statuts sociaux. Ces dernières doivent en outre être approuvées par le Roi.

private persoon die zijn benoeming heeft voorgedragen, en die hij van rechtswege vervangt, zonder van zijn bevoegdheid tegenover de andere leden van de raad te moeten doen blijken (art. 11 en 16).

Het industrieel beheer van de maatschappij, op de noodzakelijkheid waarvan reeds gewezen werd is de reden van bestaan van het onderscheid dat in artikel 20 wordt gemaakt tussen de beslissingen welke de raad bij eenvoudige meerderheid kan nemen en die waarvoor een meerderheid van  $\frac{2}{3}$  vereist is, bij voorbeeld de nieuwe vastleggingen voorzien bij artikel 38, de voorstellen tot wijziging van de statuten, de voorstellen tot wijziging of vernieuwing van het net, het materieel of de installaties, de benoeming of de afzetting van de leden van het bestuurspersoneel.

Ten slotte ligt ditzelfde principe ten grondslag aan de oprichting van een beheerscomité bestaande uit vijf leden. De functie van voorzitter van dit « comité » wordt rechtens waargenomen door de ondervoorzitter van de raad. Twee leden vertegenwoordigen er de openbare besturen en twee leden de N.V. « Les Tramways Bruxellois ».

Het « beheerscomité » vervult practisch de taak die normaal aan een « bestuurscomité » bij een naamloze vennootschap opgedragen is. Het is uit dien hoofde dat het belast is met :

de uitvoering van de beslissingen van de Raad van Beheer;

de toepassing van de overeenkomsten, van de lastkohieren betreffende de concessies en van de collectieve overeenkomsten met het personeel;

de vaststelling van de uurregelingen;

het dagelijks bestuur;

de bestellingen, het opmaken van de overeenkomsten en bestekken en het sluiten van de koopovereenkomsten nodig voor de exploitatie;

het opmaken van de exploitatiereglementen;

het opmaken van de maand- en jaarrekeningen.

Het benoemt het uitvoeringspersoneel en zet het af.

Het bestudeert al de kwesties waarover, luidens artikel 20, littéra B, door de Raad van Beheer slechts kan beslist worden bij een meerderheid van  $\frac{2}{3}$ .

Ten slotte kan het een gedeelte van zijn bevoegdheden aan een gemachtigd beheerder opdragen.

De handtekeningen die noodzakelijk zijn om de maatschappij geldig tegenover derden te verbinden, de emoluments welke de Algemene Vergadering onder goedkeuring door de Minister van Verkeerswezen aan de leden van de Raad van Beheer mag toekennen, en de huishoudelijke reglementen welke de Raad van Beheer en het Beheerscomité respectievelijk mogen opmaken zijn voorzien bij artikelen 24, 26 en 27.

Het college van commissarissen bestaat uit drie door de algemene vergadering benoemde leden, twee onder hen worden voorgedragen door de houders van maatschappelijke aandelen van « Reeks A » en één door de houders van maatschappelijke aandelen van « Reeks B ».

#### 4. De algemene vergaderingen.

Artikelen 29, 30, 31 en 36 behoeven geen commentaar. Zij bepalen de regelen die gelden voor de bijeenroeping, de bijeenkomst en de samenstelling van de algemene vergaderingen, alsmede de voorwaarden die in zake aanwezigheid en meerderheid gesteld zijn opdat de vergadering geldig kunne beraadslagen.

De beslissingen worden er bij eenvoudige meerderheid genomen, behalve wanneer zij wijzigingen in de maatschappelijke statuten betreffen. Deze laatste moeten bovendien door de Koning goedgekeurd worden.

Les articles 32 et 33 traitent de l'assemblée générale ordinaire; cette dernière, comme dans toutes les sociétés de droit privé, reçoit communication du rapport du conseil d'administration et du collège des commissaires, approuve le bilan et le compte de « profits et pertes » et donne aux administrateurs et commissaires décharge de leur gestion. Elle statue enfin sur toutes les autres questions portées à l'ordre du jour.

#### 5. Immobilisations nouvelles (art. 38).

Les statuts prévoient la création d'un compte spécial auquel seront portées les dépenses de « nouveaux investissements », celles qui sont susceptibles d'accroître le potentiel industriel de la Société.

Le critère servant à déterminer l'accroissement de ce potentiel est principalement l'augmentation de la puissance en places-km. du réseau. Il en sera ainsi notamment pour les investissements qui auraient pour effet d'accroître sur un même parcours le nombre de moyens de transport mis en œuvre ou d'étendre les installations sur des parcours nouveaux.

Ces dépenses sont couvertes par voie d'emprunts obligataires.

Comme il a déjà été signalé, ces immobilisations font gratuitement retour, en fin de concession, à l'Etat, à charge par ce dernier de reprendre le service des obligations non amorties émises dans le but de les financer.

#### 6. Inventaire — Bilans — Répartition — Réserves.

Un compte d'exploitation doit être tenu. Doivent y être portées

en « Recettes », toutes celles réalisées par la Société;

en « Dépenses » :

1. les dépenses d'exploitation et d'entretien proprement dites, y compris les taxes éventuelles sur recettes;
2. les prélèvements prévus pour alimenter un fonds de renouvellement et d'amortissement du matériel et des installations;
3. les prélèvements prévus pour alimenter un fonds d'assurance;
4. les prélèvements pour assurer le service des emprunts nécessaires à la réalisation d'immobilisations nouvelles (sauf en ce qui concerne la partie qui serait imputable au fonds de renouvellement);
5. une redevance au profit de la S.A. « Les Tramways Bruxellois » pour lui permettre de couvrir ses frais généraux et les dépenses dérivant du concours de ses services techniques;
6. une redevance au profit des Pouvoirs publics.

La répartition des bénéfices, la constitution et l'utilisation du « fonds de prévision et d'utilité publique » sont établies aux articles 44, 45 et 46.

Afin de prévoir une juste rémunération des capitaux importants à investir par la S.A. « Les Tramways Bruxellois » pour une durée indéterminée, et qui correspondent à la valeur transactionnelle fixée pour les biens que l'Etat aurait pratiquement à lui racheter aujourd'hui, si la Société n'était pas constituée, il est prévu qu'un premier dividende net de 4.5 % est assuré par les statuts à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

La répartition bénéficiaire prévoit également une participation du personnel dans les bénéfices.

Artikelen 32 en 33 handelen over de gewone algemene vergadering; zoals in al de privaatrechtelijke maatschappijen krijgt deze laatste mededeling van het verslag van de raad van beheer en van het college van commissarissen, keurt zij de balans en de « Winst- en verliesrekening » goed en geeft zij aan de beheerders en commissarissen ontlasting voor hun beheer. Verder doet zij uitspraak over al de andere op de agenda geplaatste punten.

#### 5. Nieuwe vastleggingen (art. 38).

Bij de statuten is de invoering voorzien van een speciale rekening waarop de uitgaven voor « nieuwe beleggingen », deze welke de industriële potentie van de Maatschappij kunnen verhogen, geboekt worden.

Het criterium voor het bepalen van de verhoging van die potentie is voornamelijk de verhoging van het vermogen in plaatsen-km. van het net. Dit zal inzonderheid het geval zijn voor de beleggingen welke tot gevolg zouden hebben het getal op een zelfde traject in bedrijf gestelde vervoermiddelen te vermeerderen of de installaties op nieuwe trajecten uit te breiden.

Die uitgaven worden gedekt door obligatieleningen.

Zoals er reeds op gewezen werd komen die vastleggingen bij de verstrijking van de concessie kosteloos terug aan de Staat, onder beding voor deze laatste de dienst van de tot financiering van die vastleggingen uitgegeven obligaties, die nog niet afgelost zijn, over te nemen.

#### 6. Inventaris — Balansen — Verdeling — Reserves.

Er dient een exploitatierekening gehouden waarin moeten geboekt worden :

onder de « Ontvangsten », al deze door de Maatschappij gemaakt;

onder de « Uitgaven » :

1. de eigenlijke exploitatie- en onderhoudskosten, met inbegrip van de eventuele taken op ontvangsten;
2. de opnemingen voorzien tot stijving van een fonds voor de vernieuwing en de afschrijving van het materieel en de installaties;
3. de opnemingen voorzien tot stijving van een verzekeringsfonds;
4. de opnemingen tot verzekering van de dienst der leningen die nodig zijn voor het uitvoeren van nieuwe vastleggingen (behalve wat betreft het gedeelte dat ten laste van het vernieuwingsfonds mocht komen);
5. een cijns ten bate van de N.V. « Les Tramways Bruxellois », om deze in staat te stellen haar algemene kosten en de uitgaven ingevolge de medewerking van haar technische diensten te dekken;
6. een cijns ten bate van de openbare besturen.

De verdeling van de winsten, de oprichting en de aanwending van het « fonds voor voorziening en openbaar nut » zijn geregeld bij artikelen 44, 45 en 46.

Om een billijke bezoldiging te voorzien van de belangrijke kapitalen die door de N.V. « Les Tramways Bruxellois » voor een onbepaalde duur moeten belegd worden en overeenkomen met de transactionele waarde vastgesteld voor de goederen die de Staat thans praktisch van haar zou moeten afkopen ware de Maatschappij niet opgericht, is bij de statuten bepaald dat een eerste netto-dividend van 4.5 % aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verzekerd wordt.

Bij de verdeling van de winst is eveneens een aandeel voor het personeel voorzien.

Enfin, il est prévu que l'excédent du fonds de prévision et d'utilité publique pourra servir :

a) au financement de travaux extraordinaires de voirie, qui normalement incomberaient aux Pouvoirs publics;

b) à la réduction des tarifs.

#### 7. Rachat.

L'Etat dispose, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1981, du droit de mettre fin à l'ensemble des concessions octroyées à la Société. S'il fait usage de cette faculté, la Société est dissoute de plein droit et mise en liquidation; l'Etat entrera gratuitement en possession de tous les biens appartenant à la Société à titre « d'immobilisations nouvelles » conformément aux stipulations du chapitre VI des statuts.

Par contre, l'Etat rachètera, à dire d'experts, tous les autres biens appartenant à la Société à la date du rachat, et sera tenu d'en effectuer le paiement avant d'en prendre possession. Cette disposition est, du reste, conforme à l'article 11 de la Constitution.

La liquidation de la Société se fera par répartition de l'actif net et apurement de toutes dettes, entre tous les associés, publics et privés.

#### 8. Dispositions diverses et transitoires.

La situation active et passive résultant de l'exploitation du « comité provisoire de gestion » sera reprise sur la base des comptes arrêtés par un « collège » de quatre membres, dont deux désignés par la Société et deux par le « comité provisoire de gestion ». Le rapport de ce « collège » sera soumis à l'approbation du conseil d'administration de la Société et du Ministre des Communications.

Les statuts prévoient que le personnel actuellement affecté à l'exploitation dirigée par le « comité provisoire de gestion » sera repris par la Société, aux conditions de travail et de pension existantes au moment de cette reprise.

La Société sera soumise à la législation sur les commissions paritaires : sa direction et son personnel seront représentés à la Commission nationale paritaire des tramways et autobus urbains (ouvriers) et à la Section nationale paritaire des employés de tramways et autobus urbains; des organismes paritaires subordonnés existeront à l'échelon de l'entreprise.

La ratification par la province de Brabant et les communes intéressées, de l'apport effectué en vertu du mandat légal conféré à l'Etat, prendra nécessairement un certain temps, du fait de l'approbation des organes représentatifs de ces pouvoirs. Il a donc paru indispensable d'assurer la gestion de la Société dès l'approbation de ses statuts par arrêté royal, afin de permettre de reprendre sans délai l'exploitation assumée par le « comité provisoire de gestion ». A cette fin, l'arrêté royal d'approbation comportera la nomination du premier conseil d'administration et du premier collège des commissaires.

L'article 53 des statuts, par dérogation aux articles 11, 12 et 28, règle les modalités de présentation du premier conseil d'administration et du premier collège des commissaires. Pour le conseil d'administration, ces nominations seront effectuées d'initiative par le Ministre des Communications pour les administrateurs représentant les pouvoirs publics; à la requête des organisations syndicales prévues

Ten slotte is voorzien dat het overschot van het fonds voor voorziening en openbaar nut zal mogen dienen :

a) voor de financiering van buitengewone straatwerken die normaal ten laste van de Openbare besturen zouden komen;

b) voor de vermindering van de tarieven.

#### 7. Naasting.

Met ingang van 1 Januari 1981 heeft de Staat het recht aan het gezamenlijke der aan de Maatschappij verleende concessies een einde te maken. Maakt hij van dat recht gebruik, dan wordt de Maatschappij van rechtswege ontbonden en in liquidatie gesteld; de Staat zal kosteloos in bezit treden van al de goederen die als « nieuwe vastleggingen » overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk VI der statuten aan de Maatschappij toebehoren.

Daarentegen zal de Staat al de op de datum der naasting aan de Maatschappij toebehorende andere goederen volgens schatting door deskundigen afkopen en ze moeten betalen alvorens er bezit van te nemen. Deze bepaling komt trouwens overeen met artikel 11 van de Grondwet.

De liquidatie van de Maatschappij zal geschieden door verdeling van het netto-actief en aanzuivering van al de schulden, onder al de openbare en private deelgenoten.

#### 8. Allerhande bepalingen en overgangsbepalingen.

Het actief en het passief ten gevolge van de exploitatie door het « voorlopig beheerscomité » zal worden overgenomen op grond van de berekeningen die afgesloten werden door een « college » van vier leden, waarvan twee aangesteld door de Maatschappij en twee door het « voorlopig beheerscomité ». Het verslag van dat « college » zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de raad van beheer van de Maatschappij en aan de Minister van Verkeerswezen.

Bij de statuten is voorzien dat het personeel dat thans tot de door het « voorlopig beheerscomité » bestuurde exploitatie behoort, door de Maatschappij zal worden overgenomen met de op het ogenblik van die overname bestaande arbeids- en pensioensvoorwaarden.

De Maatschappij zal onderworpen zijn aan de wetgeving op de paritaire commissies : haar bestuur en haar personeel zullen vertegenwoordigd zijn in de Nationale Paritaire Commissie der stedelijke tram- en autobusdiensten (werklieden) en in de Nationale Paritaire Afdeling van de bedienden der stedelijke tram- en autobusdiensten; ondergeschikte paritaire organismen zullen in de schoot der onderneming bestaan.

De bekrachtiging door de provincie Brabant en de betrokken gemeenten van de inbrengst krachtens het aan de Staat opgedragen wettelijk mandaat zal noodzakelijk een zekere tijd vergen wegens het feit dat zij door de representatieve organen van die besturen moet goedgekeurd worden. Het heeft dus onontbeerlijk geschenen het beheer van de Maatschappij te verzekeren van bij de goedkeuring van dezer statuten bij koninklijk besluit, ten einde de door het « voorlopig beheerscomité » verzekerde exploitatie onverwijld te kunnen overnemen. Hiertoe zal bij het koninklijk goedkeuringsbesluit de eerste raad van beheer en het eerste college van commissarissen benoemd worden.

Artikel 53 der statuten regelt, met afwijking van artikelen 11, 12 en 28, de modaliteiten voor de aanstelling van de eerste raad van beheer en van het eerste college van commissarissen. Voor de raad van beheer zullen die benoemingen geschieden op initiatief van de Minister van Verkeerswezen voor de beheerders die de openbare besturen vertegenwoordigen; op verzoek van de bij artikel 11 voor-

à l'article 11 pour les représentants du personnel, et à la requête de la S.A. « Les Tramways Bruxellois » pour les administrateurs représentant cette Société.

Il en sera de même pour les administrateurs suppléants.

Les mandats des premiers administrateurs et des premiers commissaires prendront tous fin à la première assemblée générale ordinaire, qui se tiendra le 2<sup>e</sup> mardi du mois de mai 1952 et qui aura à pourvoir au remplacement de ces mandats.

\*  
\*\*

La section de législation du Conseil d'Etat, saisie de l'avant-projet de loi, a donné en sa séance du 28 octobre 1950 l'avis qui est, conformément à la loi, reproduit à la suite de l'exposé des motifs.

Le Conseil d'Etat émet diverses réflexions qui, par certains aspects, touchent au fond de la question. Le Gouvernement en tient largement compte.

Cette Haute Institution suggère aussi de nombreuses améliorations de forme.

Comme on le verra plus loin, le Gouvernement les a toutes faites siennes en adoptant presque toujours les textes proposés.

\*  
\*\*

En ce qui concerne les premières réflexions, il est bon de se souvenir de l'idée fondamentale : Une association de droit public groupe des personnes de droit public et de droit privé : l'Etat, la Province, des Communes, d'une part, des particuliers ou des sociétés, d'autre part.

Comme elle a pour objet d'assurer le fonctionnement d'un service public, elle doit être organisée de telle sorte que l'intérêt public finisse toujours par prévaloir.

Ceci n'empêche pas que dans le fonctionnement de l'association un rôle important soit dévolu aux représentants des intérêts privés.

L'exposé des motifs a déjà souligné que l'exploitation de la Société d'après les méthodes industrielles constitue une des bases sur lesquelles repose la conception générale de la loi. Pour l'assurer le Gouvernement estime qu'il convient de réserver à la Société en général une complète autonomie de gestion, et, au secteur privé, dans les limites rigoureusement tracées par la loi et les statuts, les pouvoirs nécessaires à l'exploitation industrielle proprement dite. Le service public gagnera à être assuré selon les techniques les plus modernes au coût le plus bas. Pour obtenir ce résultat il faut soustraire l'association à l'influence politique et la rendre strictement industrielle.

Ainsi que le rappelle le Conseil d'Etat, « la prédominance des pouvoirs publics se manifeste tantôt par l'influence prépondérante que ceux-ci exercent au sein des organismes en raison des moyens dont ils disposent, tantôt par l'institution d'un contrôle organique ».

La dernière solution est plus conforme à la notion même de l'association de droit public. Par définition la Société à créer doit jouir de l'autonomie; celle-ci n'est qu'illusoire si l'autorité supérieure a tout à y dire, mais elle est dangereuse si elle n'est pas contenue dans les limites de l'intérêt général.

Le contrôle organique y pourvoit. Celui-ci avait été prévu dans l'avant-projet soumis au Conseil d'Etat (art. 37), mais d'une manière insuffisante. D'une part, si le droit de veto y était stipulé, le Ministre ne pouvait l'exercer qu'à la suite

ziene syndicale organisaties voor de vertegenwoordigers van het personeel, en op verzoek van de N.V. « Les Tramways Bruxellois » voor de beheerders die deze Maatschappij vertegenwoordigen.

Dit geldt mede voor de plaatsvervangende beheerders.

De mandaten van de eerste beheerders en van de eerste commissarissen zullen alle een einde nemen op de eerste gewone algemene vergadering, die zal plaats hebben de 2<sup>e</sup> Dinsdag van de maand Mei 1952 en die in de vervanging van die mandaten zal moeten voorzien.

\*  
\*\*

De afdeling wetgeving van de Raad van State, waarbij het voorontwerp van wet werd aanhangig gemaakt, heeft op haar vergadering van 28 October 1950 het advies uitgebracht dat, overeenkomstig de wet, aan het einde van de memorie van toelichting is opgenomen.

De Raad van State uit allerhande bedenkingen die, door sommige aspecten, de grond van de kwestie raken. De Regering houdt er ruim rekening mee.

Die Hoge Instelling suggereert ook talrijke verbeteringen van de vorm.

Zoals men verder zal zien, heeft de Regering ze alle tot de hare gemaakt door de voorgestelde teksten bijna altijd aan te nemen.

\*  
\*\*

In verband met de eerste bedenkingen is het goed te herinneren aan de grondgedachte : Een publiekrechtelijke vereniging groepeerde publiekrechtelijke en privaatrechtelijke personen : de Staat, de Provincie, de Gemeenten, enerzijds, particulieren of maatschappijen, anderzijds.

Daar zij ten doel heeft de werking van een openbare dienst te verzekeren, moet zij zodanig ingericht zijn dat het openbaar belang ten slotte steeds de overhand heeft.

Dit belet niet dat aan de vertegenwoordigers van de private belangen een belangrijke rol in de werking van de vereniging toegewezen wordt.

In de memorie van toelichting is er met nadruk op gewezen dat de exploitatie van de Maatschappij volgens de industriële methoden één der grondslagen is waarop de algemene opvatting van de wet berust. Om ze te verzekeren meent de Regering dat het past aan de Maatschappij in het algemeen een volledige beheersautonomie en, aan de private sector, binnen de bij de wet en de statuten streng afgebakende perken, de nodige bevoegdheden voor de eigenlijke industriële exploitatie toe te kennen. De openbare dienst zal er bij winnen door volgens de modernste techniek en met de minste kosten te worden verzekerd. Om dat resultaat te bereiken moet de vereniging aan politieke invloed onttrokken en op strikt industriële voet ingericht worden.

Zoals de Raad van State in herinnering brengt « komt het overwicht van de openbare besturen tot uiting nu eens door de overwegende invloed die zij in de organismen uitoefenen om reden van de middelen waarover zij beschikken, dan weer door de invoering van een organieke controle ».

De laatste oplossing strookt beter met het begrip zelf der publiekrechtelijke vereniging. Uit de aard der zaak moet de op te richten Maatschappij autonomie genieten; deze laatste is loufer begoocheling indien de hogere overheid er alles te zeggen heeft, doch zij is gevaarlijk indien zij niet binnen de perken van het algemeen belang gehouden wordt.

Daarin voorziet de organieke controle. Deze was in het aan de Raad van State voorgelegd voorontwerp (art. 37) voorzien geworden, doch op onvoldoende wijze. Hoewel, enerzijds, het vetorecht er in voorzien was, toch kon de

d'informations données par des administrateurs représentant les pouvoirs publics; ces personnalités cumulaient ainsi dans leur personne la responsabilité de la gestion et celle du contrôle.

D'autre part, la procédure n'était pas suffisamment précisée. Pour y remédier, la rédaction nouvelle de l'article 37 des statuts prévoit la nomination d'un commissaire du Gouvernement qui assiste aux réunions du conseil d'administration, du comité de gestion et de l'assemblée générale avec voix consultative. Il disposera du droit de suspendre l'exécution de décisions qu'il estimerait contraires à l'intérêt général.

Une limite est évidente : le Commissaire ne peut s'opposer à l'application de la loi, des statuts ou du cahier des charges.

Le Ministre compétent sera non seulement informé directement de la marche générale des affaires de l'association, mais encore immédiatement saisi de tous les cas où le droit de veto prévu par l'article 8 du projet de loi trouverait à s'exercer; il ne sera jamais exposé à se trouver placé devant le fait accompli.

Les décisions des organes de l'association qui ont fait l'objet d'une mesure de suspension de la part du commissaire du Gouvernement deviennent définitives si dans le délai de 30 jours de leur date le Ministre ne s'y est pas opposé. Cette procédure, qui est devenue courante, est à la fois simple et pratique. Elle évite que des problèmes restent indéfiniment sans solution; chacun doit prendre ses responsabilités endéans un délai calculé de façon à permettre à l'Autorité supérieure de se faire une opinion.

Selon la suggestion du Conseil d'Etat, le veto s'exprimera non par arrêté royal, mais selon la formule plus expéditive d'un arrêté ministériel motivé.

L'institution nouvelle se trouve ainsi assujettie au contrôle organisé et efficace de l'Etat qu'exige son caractère de droit public.

Le contrôle tel qu'il est organisé s'inspire des suggestions faites par l'Institut belge des Sciences Administratives qui, par l'organe d'un comité de spécialistes, a étudié le statut des institutions parastatales.

Convient-il de renforcer encore l'influence des pouvoirs publics, en leur accordant une prédominance dans la gestion de l'association ?

Le Conseil d'Etat lui-même a souligné que cette formule était alternative à celle du contrôle organique et non pas complémentaire.

On ne peut espérer que des capitaux privés s'engagent dans une association où ses représentants seraient une minorité impuissante qui ne pourrait même pas résister à une modification du pacte social. Voilà pourquoi au Conseil d'Administration où ses représentants ne disposent que de 8 voix contre 12 et même contre 13 si l'on tient compte de la voix prépondérante du président, on doit exiger une majorité des 2/3 pour les décisions qui pourraient modifier les accords conventionnels (statuts, gestion industrielle, importance de l'immobilisé, montant des charges obligatoires, etc.). Les représentants des capitaux privés constituent la majorité au comité de gestion mais ils n'y font pas la loi : cette gestion est soumise à des conditions bien définies par les pouvoirs publics, et notamment dans le cahier des charges. C'est sur cette base que le secteur privé

Minister er slechts gebruik van maken ingevolge informatie gegeven door de beheerders die de openbare besturen vertegenwoordigen; aldus verenigden die personaliteiten in zich de verantwoordelijkheid voor het beheer en die voor de controle.

Anderzijds was de procedure niet voldoende gepreciseerd. Om dit te verhelpen voorziet de nieuwe tekst van artikel 37 der statuten de benoeming van een Regeringscommissaris die de vergaderingen van de raad van beheer, van het beheerscomité en van de algemene vergadering met raadgevende bevoegdheid bijwoont. Hij zal het recht hebben de uitvoering te schorsen van de beslissingen die hij in strijd acht met het algemeen belang.

Het spreekt dat er een beperking is : de commissaris kan zich niet verzetten tegen de toepassing van de wet, van de statuten of van het lastkohier.

De bevoegde Minister zal niet alleen rechtstreeks kennis krijgen van de algemene gang van de zaken der vereniging, doch al de gevallen waarin het bij artikel 8 van het ontwerp van wet voorzien vetorecht zou kunnen uitgeoefend worden, zullen bovendien onmiddellijk bij hem aanhangig gemaakt worden; hij zal nooit gevaar lopen zich voor het voldongen feit geplaatst te zien.

De beslissingen van de organen der vereniging waarvoor door de Regeringscommissaris een schorsingsmaatregel getroffen werd, worden definitief indien de Minister zich er niet heeft tegen verzet binnen de termijn van 30 dagen na de datum der beslissingen. Deze procedure, die gebruikelijk is geworden, is tegelijk eenvoudig en praktisch. Zij voorkomt dat sommige problemen voor onbepaalde tijd zonder oplossing blijven; iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen binnen een termijn die zodanig berekend is dat de Hogere Overheid zich een mening kan vormen.

Volgens de suggestie van de Raad van State zal het veto worden uitgebracht, niet bij koninklijk besluit doch volgens de sneller werkende formule van een gemotiveerd ministerieel besluit.

De nieuwe instelling staat aldus onder de georganiseerde en doelmatige Staatscontrole die wegens haar publiekrechtelijk karakter vereist is.

Op de wijze waarop de controle ingericht is, houdt zij rekening met de suggesties van het Belgisch Instituut voor Bestuurswetenschappen dat, door tussenkomst van een Comité van specialisten, het statuut der parastatale instellingen bestudeerd heeft.

Behoort er nog meer invloed aan de openbare besturen gegeven door hun een overwicht in het beheer van de vereniging toe te kennen ?

De Raad van State zelf heeft onderstreept dat deze formule de organieke controle uitsloot en niet aanvulde.

Men kan niet hopen dat privaat kapitaal zal belegd worden in een vereniging waarin zijn vertegenwoordigers een machteloze minderheid zouden vormen die zich zelfs niet zou kunnen verzetten tegen een wijziging van het maatschappelijk pact. Het is daarom dat in de Raad van beheer, waarin zijn vertegenwoordigers slechts beschikken over 8 stemmen tegen 12, en zelfs tegen 13 zo met de beslissende stem van de voorzitter wordt rekening gehouden, een meerderheid van 2/3 dient vereist voor de beslissingen die de overeenkomsten (statuten, industrieel beheer, belangrijkheid van de vastleggingen, bedrag der obligatielasten, enz.) zouden kunnen wijzigen. De vertegenwoordigers van het privaat kapitaal zijn de meerderheid in het beheerscomité, doch zij schrijven er niet de wet voor : voor dat beheer gelden voorwaarden die door de openbare besturen duidelijk

s'engage : ces stipulations sont à la fois pour eux une limite à leur initiative et une limitation de leurs engagements.

Le Gouvernement a établi le schéma financier général de manière à empêcher tout abus en ce qui concerne les prix de transport. En effet, les représentants des pouvoirs publics au Conseil, qui à eux seuls détiennent la majorité simple des voix, peuvent provoquer par l'emploi du fonds de prévision et d'utilité publique, des abaissements de tarif si les résultats bénéficiaires de l'exploitation devenaient trop importants ou ne pouvaient être utilisés à de meilleures fins au profit des usagers.

D'autre part, il faut admettre que les prix de transport soient suffisants pour supporter toutes les charges de l'exploitation et une juste rémunération des capitaux, car, ce n'est qu'à cette condition qu'on peut trouver le concours financier et industriel du secteur privé. Le cahier des charges enlève toute liberté au concessionnaire en matière de fixation de tarifs qu'il fait varier en fonction du coût unitaire des principaux facteurs qui entrent dans le prix de revient.

Le calcul économique qui seul rend possible une gestion industrielle saine est équitable. C'est d'ailleurs celui qu'a fait, à différentes reprises, le Gouvernement et le législateur pour établir le prix légal ou le prix normal.

Il est contraire à l'essence même du projet de loi de rendre possibles aussi bien des bénéfices excessifs qu'une exploitation en déficit permanent et dont les pertes seraient, en fin de compte, à charge des pouvoirs publics.

♦♦

Les modifications de forme proposées par le Conseil d'Etat et adoptées par le Gouvernement, n'appellent évidemment aucun commentaire.

En ce qui concerne l'apport des biens qui constitueront le capital de la Société, le Gouvernement a jugé préférable de modifier partiellement le texte de l'article 2 de l'avant-projet, pour y apporter la précision d'ordre juridique demandée, plutôt que d'obliger l'Etat à un rachat préalable des biens appartenant aux pouvoirs subordonnés.

De cette manière, l'Etat effectuant non seulement l'apport de ses biens propres, mais encore de biens appartenant à la province de Brabant et à diverses communes de l'agglomération bruxelloise, doit être investi à cet effet d'un mandat qui lui est conféré par la loi sous la condition suspensive de l'accord des pouvoirs publics intéressés, à devenir associés. A l'égard des pouvoirs publics qui ne ratifieraient pas les engagements contractés en leur nom, l'Etat fera usage du droit de rachat, prévu au cahier des charges relatif à la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ». Par une présomption légale cette partie de l'apport sera censée avoir été dès l'origine effectuée par l'Etat en son nom propre. De cette manière, quel que soit le titre en vertu duquel l'apport est effectué, le capital de l'association sera dès l'origine entièrement et valablement souscrit. Agir autrement exposerait l'Etat non seulement à des complications d'ordre budgétaire mais encore serait susceptible d'engendrer des interprétations erronées quant aux intentions réelles du Gouvernement. Il lui paraît souhaitable que tous les pouvoirs publics intéressés deviennent associés et que la participation constitue la règle et non point l'exception.

omschreven zijn, inzonderheid in het lastkohier. Het is op die basis dat de private sector kapitalen belegt : die voorwaarden vormen voor zijn vertegenwoordigers een beperking én van zijn initiatief én van zijn verbintenissen.

De Regering heeft het algemeen financieel schema zodanig opgemaakt dat elk misbruik in zake vervoerprijzen voorkomen wordt. Inderdaad, de vertegenwoordigers van de openbare besturen in de Raden, die alleen reeds de eenvoudige meerderheid der stemmen hebben, kunnen, door aanwending van het fonds voor voorziening van openbaar nut, tariefverlagingen doen invoeren indien de exploitatie te grote winst mocht afwerpen of die winst niet tot betere doeleinden ten bate van de gebruikers kan gebezigd worden.

Van de andere kant dient aangenomen dat de vervoerprijzen toereikend moeten zijn om al de exploitatiekosten en een billijke beloning van de kapitalen te dekken, want het is slechts op die voorwaarde dat de financiële en industriële medewerking van de private sector kan bekomen worden. Het lastkohier ontnemt de concessiehouder alle vrijheid inzake vaststelling van de tarieven, welke hij doet veranderen in functie van de eenheidsprijs der voornaamste factoren waaruit de kostprijs bestaat.

Alleen de economische berekening die een gezond industrieel beheer mogelijk maakt, is billijk. Het is trouwens die berekening welke de Regering en de wetgever herhaaldelijk gemaakt hebben om de wettelijke prijs of de normale prijs vast te stellen.

Het is strijdig met het wezen zelf van de wet de mogelijkheid te scheppen zowel tot overdreven winsten als tot een exploitatie die permanent met deficit werkt en waarvan de verliezen tenslotte ten laste van de openbare besturen zouden komen.

♦♦

De door de Raad van State voorgestelde en door de Regering aangenomen wijzigingen in de vorm vergen natuurlijk generlei commentaar.

Voor de ingebrachte goederen die het kapitaal van de Maatschappij zullen vormen, heeft de Regering verkieslijk geoordeeld de tekst van artikel 2 van het voorontwerp gedeeltelijk te wijzigen om er de gevraagde rechtsnauwkeurigheid in aan te brengen, liever dan de Staat te verplichten de aan de ondergeschikte besturen toebehorende goederen vooraf te naasten.

Daar de Staat op die wijze niet enkel zijn eigen goederen doch ook nog de aan de provincie Brabant en aan verschillende gemeenten van de Brusselse agglomeratie toebehorende goederen inbrengt, moet hem te dien einde een mandaat worden toegekend dat hem bij de wet wordt verleend onder voorwaarde van schorsing van de instemming der betrokken openbare besturen om deelgenoten te worden. Ten aanzien van de openbare besturen die de in hun naam aangegane verbintenissen niet zouden bekrachtigen, zal de Staat gebruik maken van het recht van naasting dat voorzien is in het lastkohier betreffende de concessie welke aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleend was. Ingevolge een wettelijk vermoeden zal dit gedeelte van de inbreng worden beschouwd als van meet af aan door de Staat in eigen naam verricht. Op die wijze zal het kapitaal van de vereniging van in den beginne geldig voltekend zijn, om het even te welken titel de inbreng verricht is. Anders handelen ware niet alleen de Staat blootstellen aan begrotingsmoeilijkheden doch zou bovendien kunnen aanleiding geven tot verkeerde opvattingen omtrent de werkelijke inzichten van de Regering. Het komt haar wenselijk voor dat al de betrokken openbare besturen deelgenoten worden en dat deelneming regel en geenszins uitzondering zij.

Il existe depuis la fin des concessions accordées à la S.A. « Les Tramways Bruxellois » un comité provisoire de gestion auquel doit succéder un organisme définitif.

La création de ce Comité a postulé la mise à la disposition de celui-ci, de tous les biens généralement quelconques affectés à l'exploitation du réseau des transports urbains de Bruxelles; cet état de fait, dicté par des nécessités impérieuses, doit normalement continuer sans changement jusqu'au jour où l'organisme définitif aura pris la gestion en mains et où les pouvoirs publics auront pu, en toute liberté et en toute connaissance, statuer sur l'apport et l'acceptation de leur qualité d'actionnaires.

\*  
\*\*

Le tableau comparatif des textes des articles 2 et 8 de l'avant-projet de loi, des articles 24 et 37 de l'avant-projet de statuts, d'une part, et de la nouvelle rédaction de ces mêmes articles, d'autre part, facilitera la bonne compréhension de l'exposé des motifs et des remarques du Conseil d'Etat.

Sedert de verstrijking van de aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » toegekende concessies bestaat er een voorlopig beheerscomité waarvoor een definitief organisme moet in de plaats komen.

Door de oprichting van dat comité was het nodig het de beschikking te geven over alle om het even welke goederen bestemd voor de exploitatie van het net van het stedelijk vervoer te Brussel; die feitelijke staat van zaken, ingegeven door dwingende noodwendigheden, moet normaal onveranderd blijven bestaan tot op de dag dat het definitief organisme het beheer zal hebben in handen genomen en de openbare besturen in volle vrijheid en met zaakkennis over de inbreng en de aanvaarding van hun hoedanigheid van deelgenoot zullen kunnen beslissen hebben.

\*  
\*\*

De tabel die een vergelijking geeft van de tekst der artikelen 2 en 8 van het voorontwerp van wet, der artikelen 24 en 37 van het voorontwerp van statuten, enerzijds, en van de nieuwe tekst van die zelfde artikelen, anderzijds, zal het goed begrip van de memorie van toelichting en van de opmerkingen van de Raad van State in de hand werken.

**TABLEAU COMPARATIF**

—

**VERGELIJKENDE TABEL**

## AVANT-PROJET DE LOI.

### Art. 2.

La présente loi autorise le Roi :

à effectuer au nom de la province de Brabant, de la ville de Bruxelles et des communes citées à l'article premier des statuts, apport de tous les biens dont ces pouvoirs publics sont entrés en possession à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

à convenir et recevoir les rémunérations attribuées à ces apports ainsi que d'en opérer le partage.

A l'égard de ceux des pouvoirs publics qui n'accepteraient pas de devenir associés, l'Etat fera usage des droits de reprise stipulés à l'article 97 du cahier des charges annexé à la convention intervenue le 26 avril 1899 entre l'Etat et la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

L'attribution de parts sociales de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles aux associés abrogera tous les droits qu'ils pourraient encore invoquer du chef des conventions conclues entre l'Etat Belge et la S.A. « Les Tramways Bruxellois » les 26 avril 1899, 31 décembre 1924 et 30 décembre 1927.

### Art. 8.

Sans préjudice au respect des statuts et du cahier des charges régissant les concessions et autorisations accordées à la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », le Roi peut s'opposer, par décision motivée, à l'exécution de toute décision du conseil d'administration, du comité de gestion ou de l'Assemblée générale qui serait contraire à l'intérêt général.

## AVANT-PROJET DE STATUTS.

### Art. 24.

Pour tous les actes de la Société autres que ceux qui relèvent de la gestion journalière, la Société sera valablement engagée vis-à-vis des tiers par la signature du Président du comité de gestion ou de l'administrateur-délégué et de celle d'un autre administrateur.

Les actes de gestion journalière peuvent être signés par le directeur général dans les limites fixées par le comité de gestion.

## PROJET DE LOI.

### Art. 2.

La présente loi autorise le Roi à effectuer :

au nom de l'Etat, l'apport de tous les biens qui lui ont fait retour à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

au nom de la province de Brabant, de la ville de Bruxelles et des communes citées à l'article premier des statuts, apport de tous les biens qui ont fait retour à ces pouvoirs publics à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Ce dernier apport est effectué sous la condition suspensive de l'accord à donner par ces pouvoirs publics à leur participation dans l'association.

à convenir et recevoir les rémunérations attribuées à ces apports ainsi que d'en opérer le partage.

A l'égard de ceux des pouvoirs publics qui n'accepteraient pas de devenir associés, l'Etat fera usage des droits de reprise stipulés à l'article 97 du cahier des charges annexé à la convention intervenue le 26 avril 1899 entre l'Etat et la S.A. « Les Tramways Bruxellois »; cette partie des apports effectuée par l'Etat sera présumée avoir été apportée à la constitution de l'association en son propre nom.

L'attribution de parts sociales de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles aux associés vaudra, pour ces derniers, renonciation à tous les droits qu'ils pourraient encore invoquer du chef des conventions conclues entre l'Etat belge et la S.A. « Les Tramways Bruxellois », les 26 avril 1899, 31 décembre 1924 et 30 décembre 1927.

### Art. 8.

Sans préjudice au respect des statuts et des cahiers des charges régissant les concessions et autorisations accordées à la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », 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 l'intérêt général.

## PROJET DE STATUTS.

### Art. 24.

Pour tous les actes de la Société autres que ceux qui relèvent de la gestion journalière, la Société sera valablement engagée vis-à-vis des tiers par la signature du Président du conseil d'administration ou d'un administrateur présenté par le Ministre des Communications et celle du président du comité de gestion ou de l'administrateur-délégué.

Les actes de la gestion journalière peuvent être signés par le directeur général dans les limites fixées par le comité de gestion.

## VOORONTWERP VAN WET.

## Art. 2.

Bij deze wet is de Koning er toe gemachtigd :

namens de Provincie Brabant, de Stad Brussel en de in artikel één van de statuten vermelde gemeenten al de goederen in te brengen waarvan die openbare besturen in het bezit getreden zijn bij de verstrijking van de concessie die aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleend was.

de voor die inbrengsten toegekende bezoldigingen te bedingen en te ontvangen, alsmede ze te verdelen.

Ten aanzien van die onder de openbare besturen welke niet mochten aanvaarden deelgenoot te worden, zal de Staat gebruik maken van de rechten van overneming bepaald in artikel 97 van het lastkohier behorende bij de op 26 April 1899 tussen de Staat en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomst.

De toekenning van de maatschappelijke aandelen der « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » aan de deelgenoten geldt voor deze laatste als verzaking aan al de rechten die zij mochten kunnen inroepen uit hoofde van de op 26 April 1899, 31 December 1924 en 30 December 1927 tussen de Belgische Staat en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomsten.

## Art. 8.

De Koning kan zich, zonder afbreuk te doen aan de naleving van de statuten en van het lastkohier dat voor de aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » verleende concessies en machtigingen geldt, bij gemotiveerde beslissing verzetten tegen de uitvoering van elke beslissing van de raad van beheer, van het beheerscomité of van de algemene vergadering, die mocht strijdig zijn met het algemeen belang.

## VOORONTWERP VAN STATUTEN.

## Art. 24.

Voor al de handelingen van de Maatschappij, buiten die welke tot het dagelijks bestuur behoren, is de Maatschappij geldig tegenover derden verbonden door de handtekening van de voorzitter van het beheerscomité of van de gemachtigde beheerder en die van een andere beheerder.

De daden van dagelijks bestuur mogen binnen de door het beheerscomité vastgestelde grenzen door de directeur-generaal ondertekend worden.

## ONTWERP VAN WET.

## Art. 2.

Bij deze wet is de Koning er toe gemachtigd :

namens de Staat al de goederen in te brengen welke tot deze laatste zijn teruggekeerd bij de verstrijking van de concessie die aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleend was.

namens de Provincie Brabant, de stad Brussel en de in artikel één van de statuten vermelde gemeenten al de goederen in te brengen welke tot deze openbare besturen zijn teruggekeerd bij de verstrijking van de concessie die aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleend was.

Deze laatste inbreng geschiedt onder voorwaarde van opschorting van de door die openbare besturen te geven instemming met hun deelneming in de vereniging.

de voor die inbrengsten toegekende bezoldigingen te bedingen en te ontvangen, alsmede ze te verdelen.

Ten aanzien van die onder de openbare besturen welke niet mochten aanvaarden deelgenoot te worden, zal de Staat gebruik maken van de rechten van overneming bepaald in artikel 97 van het lastkohier behorende bij de op 26 April 1899 tussen de Staat en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomst; dit gedeelte van de door de Staat verrichte inbrengsten zal worden veronderstelt in zijn eigen naam te zijn ingebracht bij de oprichting van de vereniging.

De toekenning van de maatschappelijke aandelen der « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » aan de deelgenoten geldt voor deze laatste als verzaking aan al de rechten die zij mochten kunnen inroepen uit hoofde van de op 26 April 1899, 31 December 1924 en 30 December 1927 tussen de Belgische Staat en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomsten.

## Art. 8.

De Minister onder wie het gemeenschappelijk stedelijk vervoer ressorteert mag zich, zonder afbreuk te doen aan de naleving van de statuten en van de lastkohieren die voor de aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » verleende concessies en machtigingen gelden, bij gemotiveerd besluit verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die mochten strijdig zijn met het algemeen belang.

## ONTWERP VAN STATUTEN.

## Art. 24.

Voor al de handelingen van de Maatschappij, buiten die welke tot het dagelijks bestuur behoren, is de Maatschappij geldig tegenover derden verbonden door de handtekening van de voorzitter van de raad van beheer of van een door de Minister van Verkeerswezen voorgedragen beheerder en die van de voorzitter van het beheerscomité of van de gemachtigde beheerder.

De daden van dagelijks bestuur mogen binnen de door het beheerscomité vastgestelde grenzen door de directeur-generaal ondertekend worden.

## Art. 37.

Le droit de veto prévu à l'article 8 de la loi du sera exercé par le Roi dans le délai d'un mois à partir de la date de la décision à laquelle le Ministre ayant les tramways dans ses attributions jugera devoir s'opposer.

Le Ministre sera informé des décisions du conseil d'administration, ainsi que de l'assemblée générale par le président du conseil, et de celles du comité de gestion par l'administrateur représentant l'Etat au sein de ce comité.

## Art. 37.

Indépendamment des administrateurs représentant les pouvoirs publics, un commissaire du Gouvernement sera nommé par le Ministre des Communications. Ce commissaire sera convoqué à toutes les réunions du conseil d'administration, du comité de gestion et de l'assemblée générale, auxquelles il pourra participer avec voix consultative.

Pour l'exercice de la faculté réservée au Ministre en vertu de l'article 8 de la loi du.....ce commissaire disposera dans les limites et aux fins prévues au dit article du droit de suspendre l'exécution d'une décision prise par l'un de ces organes. Mention en sera faite au procès-verbal de la réunion, séance tenante; un extrait certifié conforme lui sera adressé sans délai.

Si le Ministre n'annule pas la décision en cause dans les 30 jours de sa date, elle pourra être exécutée.

*Le Ministre des Communications,*

P.-W. SEGERS.

## Art. 37.

Het bij artikel 8 van de wet van.....voorzien vetorecht wordt door de Koning, uitgeoefend binnen de termijn van één maand te rekenen van de datum der beslissing waartegen de Minister onder wie de tramwegen ressorteren oordeelt zich te moeten verzetten.

De beslissingen van de raad van beheer alsmede van de algemene vergadering worden door de voorzitter van de raad ter kennis gebracht van de Minister en die van het beheerscomité, door de beheerder die de Staat in dit comité vertegenwoordigt.

## Art. 37.

Buiten en behalve de beheerders die de openbare besturen vertegenwoordigen, wordt door de Minister van Verkeerswezen een Regeringscommissaris benoemd.

Deze commissaris wordt opgeroepen tot al de vergaderingen van de raad van beheer, van het beheerscomité en van de algemene vergadering, aan welke vergaderingen hij mag deelnemen met raadgevende stem.

Voor de uitoefening van het krachtens artikel 8 van de wet van.....aan de Minister voorbehouden recht beschikt die commissaris, binnen de perken en tot de doeleinden bij dat artikel voorzien, over het recht de uitvoering van een door een dezer organen genomen beslissing te schorsen.

In de notulen van de vergadering wordt daarvan op staande voet melding gemaakt; een eensluidend verklaard uittreksel wordt hem onverwijld toegezonden.

Indien de Minister de betrokken beslissing niet binnen 30 dagen na de datum er van vernietigt, mag zij uitgevoerd worden.

*De Minister van Verkeerswezen,*

P.-W. SEGERS.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 25 avril 1950, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi concernant l'organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise, ainsi qu'il a été amendé le 27 juin 1950 et le 15 septembre 1950 par le Ministre, a donné en sa séance du 28 octobre 1950 l'avis suivant :

## PORTÉE DE L'AVANT-PROJET.

L'avant-projet vise à pourvoir à la création d'un organisme auquel incombera à l'avenir la tâche d'assurer les transports intercommunaux de l'agglomération bruxelloise, mission dont s'est acquittée jusqu'au 31 décembre 1945 la société anonyme « Les Tramways Bruxellois ».

Il tend à autoriser le Roi à approuver les statuts d'une association de droit public, dont le texte est annexé, groupant, sous la dénomination de société de transports intercommunaux de l'agglomération bruxelloise, l'Etat, la province de Brabant, les communes de l'agglomération bruxelloise et la société anonyme « Les Tramways Bruxellois ». Cette association aura pour objet l'étude, l'établissement et l'exploitation dans l'agglomération bruxelloise de tous les services publics de tramways, de trolleybus, d'autobus et tous autres modes de transport urbain en commun de personnes.

L'avant-projet tend, de plus :

1° A habiliter le Roi à faire, au nom de la province de Brabant et des communes de l'agglomération bruxelloise, apport à l'association de tous les biens acquis aux pouvoirs publics en suite de l'expiration des concessions accordées naguère à la société anonyme « Les Tramways Bruxellois », à recevoir la rémunération de ces apports et à en opérer la répartition.

2° A réserver à l'association non seulement les concessions de lignes de tramways et de trolleybus ainsi que les autorisations de lignes d'autobus dont bénéficiait la société anonyme « Les Tramways Bruxellois », mais aussi la concession ou l'autorisation de tout nouveau service public de transport en commun dans l'agglomération bruxelloise ainsi que toutes les extensions aux lignes existantes, quel que soit le mode de traction employé et quelle que soit la nature de la voirie sur ou sous laquelle les nouveaux services publics devront être établis.

A cet effet, le Roi est habilité à conférer à l'association, « qui dispose seule du droit de les obtenir », toutes les concessions et autorisations nécessaires. Il doit les accorder pour la durée de l'association et ne peut y mettre fin qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1980 en révoquant l'ensemble des concessions et autorisations accordées.

Le Roi est également habilité à étendre la notion d'agglomération bruxelloise à d'autres communes que celles citées par l'avant-projet.

Quant à l'association, elle se voit interdire de céder les concessions et les autorisations dont elle bénéficie.

3° A charger le Roi d'établir le cahier des charges des concessions.

Ce cahier déterminera notamment la formule suivant laquelle les tarifs seront fixés ainsi que les obligations de l'association envers les pouvoirs publics.

4° A autoriser le Roi à s'opposer par décision motivée à l'exécution de toutes décisions du conseil d'administration de l'association, du comité de gestion et de l'assemblée générale, lorsque celles-ci sont contraires à l'intérêt général.

5° A autoriser le Roi à garantir, à concurrence de quatre milliards 200 millions de francs, le service des intérêts et l'amortissement des emprunts contractés par l'association.

6° A autoriser l'association à poursuivre, selon la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau, après que le Roi aura déclaré ces biens d'utilité publique.

7° A exonérer l'association de tous impôts, redevances ou taxes provinciales ou communales du chef des concessions ou autorisations.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 25<sup>e</sup> April 1950 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet betreffende de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie, zoals door de Minister de 27<sup>e</sup> Juni 1950 en de 15<sup>e</sup> September 1950 gewijzigd, heeft ter zitting van 28 Oktober 1950 het volgende advies gegeven :

## DRAAGWIJDTE VAN HET VOORONTWERP.

Het voorontwerp strekt er toe, te voorzien in de oprichting van een organisme, dat in de toekomst tot taak zal hebben te zorgen voor het intercommunaal vervoer in de Brusselse agglomeratie, van welke taak de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » zich tot 31 December 1945 heeft gekweten.

Het wil de Koning machtigen zijn goedkeuring te hechten aan de statuten — waarvan de tekst in bijlage is opgenomen — van een publiek rechtelijke vereniging, waarin, onder de benaming Maatschappij voor het intercommunaal vervoer in de Brusselse agglomeratie, gegroepeerd zijn de Staat, de provincie Brabant, de gemeenten van de Brusselse agglomeratie en de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois ». Deze maatschappij heeft ten doel de studie, de oprichting en de exploitatie in de Brusselse agglomeratie van alle openbare tramweg-, trolleybus- en autobusdiensten en van alle andere middelen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer van personen.

Het voorontwerp strekt er bovendien toe :

1° De Koning bevoegd te maken om in naam van de provincie Brabant en de gemeenten der Brusselse agglomeratie, in de maatschappij in te brengen alle goederen, door de openbare besturen verkregen ingevolge het verstrijken van de concessies die destijds aan de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » werden toegestaan: om de vergoeding van die inbrengsten te ontvangen en de verdeling er van te doen.

2° Ten behoeve van de maatschappij voor te behouden niet alleen de concessies van tram- en autobuslijnen en de machtigingen voor autobuslijnen die de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » genoot, maar ook de concessie of de machtiging voor elke nieuwe openbare dienst voor gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie, alsmede elke uitbreiding van bestaande lijnen, om het even welke wijze van tractie wordt toegepast en welke de aard zij van de weg waarop of waaronder de nieuwe openbare diensten zullen worden ingericht.

Te dien einde wordt de Koning bevoegd verklaard aan de vereniging « die alleen het recht heeft om ze te verkrijgen », alle nodige concessies en machtigingen te verlenen. Hij moet ze toestaan voor de bestaansduur van de vereniging en kan er slechts een einde aan maken met ingang van 1 Januari 1980, door het intrekken van het geheel der verleende concessies en machtigingen.

De Koning wordt eveneens bevoegd verklaard om het begrip « Brusselse agglomeratie » uit te breiden tot andere gemeenten dan die welke in het voorontwerp zijn genoemd.

Wat de vereniging betreft, het is haar verboden de haar verleende concessies en machtigingen af te staan.

3° De Koning op te dragen het lastkohier der concessies vast te stellen.

Dit kohier zal inzonderheid bepalen de formule volgens welke de tarieven zullen vastgesteld worden, en de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen.

4° De Koning te machtigen zich bij gemotiveerde beslissing te verzetten tegen de uitvoering van alle beslissingen van de raad van beheer der vereniging, van het beheerscomité en van de algemene vergadering, wanneer die beslissingen strijdig zijn met het algemeen belang.

5° De Koning te machtigen, de aflossing van de door de vereniging aangegane leningen te waarborgen tot een beloop van vier milliard 200 miljoen frank.

6° De vereniging te machtigen, overeenkomstig de wetgeving in zake onteigening ten algemene nutte, de voor de exploitatie van het net nodige onroerende goederen te verwerven, nadat de Koning die goederen als zijnde van algemeen nut zal hebben verklaard.

7° De vereniging vrij te stellen van elke provinciale of gemeentelijke cijns, belasting of taxe uit hoofde van de concessies of machtigingen.

8° A l'assimiler à l'Etat pour ce qui concerne l'application des lois sur les impôts directs et indirects, et à lui donner diverses facilités administratives.

9° A rendre applicable à l'association la législation sur les commissions paritaires et à la soustraire à l'application de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie.

10° A rendre applicable la législation sur l'emploi des langues en matière administrative ainsi que celle relative à la police des tramways concédés ou à concéder par le gouvernement.

11° A prévoir le dépôt annuel sur le bureau de la Chambre des Représentants par le ministre ayant les tramways dans ses attributions, d'un rapport du conseil d'administration accompagné d'un état des concessions accordées et du dernier bilan.

12° A éteindre, par la seule attribution des parts sociales de la nouvelle association, tous les droits que les associés pourraient encore invoquer du chef des conventions conclues entre l'Etat belge et la société anonyme « Les Tramways Bruxellois » les 26 avril 1899, 31 décembre 1924 et 30 décembre 1927.

Les traits essentiels de l'association dont l'avant-projet poursuit la création sont les suivants :

#### *Durée.*

L'association est créée pour une durée indéterminée. Toutefois, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1980, l'Etat pourra mettre fin à l'ensemble des concessions et autorisations octroyées à l'association, ce qui entraînera de plein droit sa dissolution et sa liquidation.

#### *Capital.*

Le capital est fixé à 1,400 millions de francs.

#### *Aports.*

Le capital est entièrement souscrit et libéré par l'apport :

1° des biens dont l'Etat belge est devenu propriétaire à l'expiration des concessions accordées à la société anonyme « Les Tramways Bruxellois » ;

2° des biens dont la province et les communes associées sont devenues propriétaires dans les mêmes circonstances ;

3° des biens servant à l'exploitation du réseau dont la société anonyme « Les Tramways Bruxellois » était propriétaire à l'expiration des concessions qui lui avaient été octroyées.

L'Etat, la province et les communes reçoivent, en échange de leur apport, 70.000 parts sociales dénommées série « A », représentant la moitié du capital.

La société anonyme « Les Tramways Bruxellois » se voit attribuer les 70.000 parts sociales dénommées série « B ». Ces dernières parts sont incessibles.

#### *Administration.*

L'administration de l'association est partagée entre le conseil d'administration et un comité de gestion.

Le conseil d'administration est composé d'un président nommé par le Roi et présenté par l'Etat, d'un vice-président nommé par la société anonyme « Les Tramways Bruxellois » et de dix-huit membres, dont neuf membres sont nommés par le Roi, sept sont nommés par la société anonyme « Les Tramways Bruxellois », et deux sont nommés par l'assemblée générale de l'association sur présentation des organisations professionnelles groupant le plus d'adhérents parmi le personnel.

Le conseil d'administration dispose des pouvoirs suivants :

a) à la majorité simple des voix, il accomplit les actes d'administration, tels qu'acheter, vendre et céder les biens mobiliers, louer les biens immobiliers, donner mainlevée et autoriser les actions judiciaires ;

b) à la majorité des deux tiers des voix et après intervention du comité de gestion sous la forme d'une étude préalable, il statue notamment sur les propositions de modification aux statuts, sur les immobilisations nouvelles, sur l'émission d'emprunts, sur les demandes nouvelles de concession ou d'autorisation, sur la nomination des membres du personnel de direction et sur la fixation de leurs traitements ;

c) à la majorité des deux tiers des voix, il peut annuler les décisions prises par le comité de gestion dans le cadre des pouvoirs qui lui sont accordés par le deuxième alinéa de l'article 22 des statuts.

8° Ze met de Staat gelijk te stellen voor de toepassing van de wetten op de rechtstreekse en onrechtstreekse belastingen, en haar verschillende administratieve faciliteiten te verlenen.

9° Op de vereniging toepasselijk te maken de wetgeving op de paritaire comité's en haar te onttrekken aan de toepassing van de wet van 20 September 1948 houdende inrichting van het bedrijfsleven.

10° Op haar toepasselijk te maken de wetgeving op het gebruik der talen in bestuurszaken en de wetgeving op de politie der door de regering geconcessioneerde of te concessionneren tramwegen.

11° Te bepalen dat ieder jaar, door de minister tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren, op het bureau van de Kamer der Volksvertegenwoordigers wordt neergelegd een verslag van de raad van beheer, samen met een staat van de verleende concessies en de laatste balans.

12° Door het enkele feit van het toekennen van de maatschappelijke aandelen der nieuwe vereniging vervallen te verklaren alle rechten waarop de deelgenoten zich nog zouden kunnen beroepen uit hoofde van overeenkomsten, op 26 April 1899, 31 December 1924 en 30 December 1927 gesloten tussen de Belgische Staat en de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois ».

De hoofdkenmerken van de vereniging waarvan het voorontwerp de oprichting nastreeft, zijn de volgende :

#### *Duur.*

De maatschappij wordt voor een onbepaalde duur opgericht. Met ingang van 1 Januari 1980 evenwel, kan de Staat een einde maken aan de gezamenlijke concessies en machtigingen die aan de vereniging zijn verleend, wat van rechtswege de ontbinding en de vereffening van de vereniging tot gevolg zal hebben.

#### *Kapitaal.*

Het kapitaal is op 1,400 miljoen frank vastgesteld.

#### *Inbrengsten.*

Het kapitaal wordt voltekend en volgestort door de inbreng :

1° van de goederen waarvan de Belgische Staat eigenaar geworden is bij het verstrijken van de concessies, verleend aan de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » ;

2° van de goederen waarvan de provincie en de gemeenten die deelgenoot zijn in dezelfde omstandigheden eigenaar zijn geworden ;

3° van de goederen, dienend voor de exploitatie van het net, waarvan de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » eigenaar was bij het verstrijken van de haar verleende concessies.

De Staat, de provincie en de gemeenten ontvangen, in ruil voor hun inbreng, 70.000 maatschappelijke aandelen, genaamd reeks A, die de helft van het kapitaal vertegenwoordigen.

De naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » ontvangt 70.000 maatschappelijke aandelen, genaamd reeks B. Deze aandelen zijn onoverdraagbaar.

#### *Beheer.*

Het beheer van de vereniging is verdeeld over de raad van beheer en een beheerscomité.

De raad van beheer bestaat uit een voorzitter, door de Koning benoemd en door de Staat voorgedragen, een ondervoorzitter die door de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » wordt benoemd en achttien leden, van wie negen worden benoemd door de Koning, zeven door de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » en twee door de algemene vergadering van de vereniging op de voordracht der beroepsorganisaties die onder het personeel het meest aangesloten groeperen.

De raad van beheer heeft de volgende bevoegdheden :

a) bij eenvoudige meerderheid van stemmen, verricht hij de daden van beheer, zoals het kopen, verkopen en afstaan van roerende goederen, het huren of verhuren van onroerende goederen, het geven van handlichting en het machtigen tot rechtsvorderingen ;

b) bij meerderheid van twee derde der stemmen en na tussenkomst van het beheerscomité in de vorm van een voorafgaande studie, beslist hij namelijk over de voorstellen tot wijziging in de statuten, over de nieuwe vastleggingen, over de uitgifte van leningen, over de nieuwe aanvragen om concessie of machtiging, over de benoeming van de leden van het bestuurspersoneel en over de vaststelling van hun wedden ;

c) bij meerderheid van twee derde der stemmen, kan hij de beslissingen vernietigen, welke het-beheerscomité heeft genomen in het kader van de bevoegdheden bij het tweede lid van artikel 22 der statuten toegekend.

Le comité de gestion est composé d'un président, dont les fonctions sont exercées par le vice-président du conseil d'administration, d'un administrateur représentant l'Etat, et de deux administrateurs représentant la société anonyme « Les Tramways Bruxellois », l'un de ces deux derniers exerçant les fonctions d'administrateur délégué.

Les décisions du comité de gestion sont prises à la majorité simple des voix, celle du président étant prépondérante.

Le comité de gestion est chargé d'exécuter les décisions du conseil d'administration. Il applique les conventions et le cahier des charges des concessions et les conventions collectives avec le personnel. Il assume la gestion journalière. Il fixe les horaires. Il établit le règlement d'exploitation. Il fait les traités et devis et passe les commandes nécessaires à l'exploitation courante. Il arrête les comptes mensuels et les projets de comptes annuels. Il nomme et révoque le personnel d'exécution.

#### *Direction.*

La direction de l'association est assurée par un directeur général choisi, sur la proposition du comité de gestion, par le conseil d'administration à la majorité des deux tiers des voix.

Les attributions du directeur général sont fixées par le comité de gestion. Il concourt à assurer la gestion journalière de l'association et représente celle-ci en justice.

#### *Surveillance.*

Les opérations de l'association sont surveillées par un collège de trois commissaires nommés par l'assemblée générale. Deux commissaires sont présentés par les pouvoirs publics, et un commissaire est présenté par la société anonyme « Les Tramways Bruxellois ».

Les fonctions des commissaires s'entendent dans le sens de celles attribuées aux commissaires dans les sociétés commerciales.

#### *Assemblée générale.*

L'assemblée générale reçoit communication du rapport du conseil d'administration sur les opérations et la situation de l'association, ainsi que du rapport du collège des commissaires. Elle se prononce sur ces rapports, sur le bilan, sur le compte de profits et pertes et sur toute autre question portée à son ordre du jour.

Les décisions de l'assemblée générale sont prises à la majorité ordinaire des voix, sauf en matière de modification des statuts, où la majorité des deux tiers des voix est requise. En cas de parité des voix, toute proposition soumise au vote est rejetée.

#### *Gestion financière.*

Les inventaires, bilans, comptes d'exploitation et comptes de profits et pertes sont arrêtés par le conseil d'administration.

Les dépenses d'investissements nouveaux susceptibles d'accroître le potentiel industriel de l'association, doivent être couvertes par voie d'emprunts obligataires.

Sur les recettes de l'association sont prélevés un p. c. en faveur de la société anonyme « Les Tramways Bruxellois », afin de lui permettre de couvrir ses frais généraux et les dépenses dérivant du concours de ses services techniques mis à la disposition du comité de gestion, et un p. c. au profit des pouvoirs publics associés.

Les prélèvements sont comptabilisés au compte d'exploitation.

#### *Répartition des bénéfices.*

Les parts sociales de série A, c'est-à-dire celles appartenant aux pouvoirs publics, ne participent pas aux bénéfices.

Les bénéfices, tels qu'ils ressortent du compte d'exploitation, sont répartis de la manière suivante :

1° il est attribué par priorité aux parts sociales de série B représentatives de l'apport de la société anonyme « Les Tramways Bruxellois » une somme récupérable représentant 4,5 p. c. de leur valeur nominale, impôts déduits. Ce pourcentage est affecté d'un coefficient de réadaptation en rapport avec les fluctuations éventuelles des indices des prix de gros et de détail;

2° le solde des bénéfices est attribué à raison de :

- a) 3/5 à un fonds de prévision et d'utilité publique;
- b) 1/5 à l'ensemble du personnel, selon les règles arrêtées par le conseil d'administration, sur proposition du comité de gestion;
- c) 1/5 aux parts sociales de la série B appartenant à la société anonyme « Les Tramways Bruxellois ».

Het beheerscomité bestaat uit een voorzitter, wiens functie door de ondervoorzitter van de raad van beheer wordt uitgeoefend, een beheerder die de Staat vertegenwoordigt en twee beheerders die de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigen; van de laatste twee fungeert er één als afgevaardigde beheerder.

De beslissingen van het beheerscomité worden genomen bij eenvoudige meerderheid van stemmen, met dien verstande dat de stem van de voorzitter beslissend is.

Het beheerscomité is belast met de uitvoering van de beslissingen van de raad van beheer. Het past de overeenkomsten en het lastkohier betreffende de concessies en de collectieve overeenkomsten met het personeel toe. Het neemt het dagelijks bestuur op zich. Het stelt de dienstregelingen vast. Het maakt het exploitatiereglement op. Het maakt de overeenkomsten en bestekken op en doet de bestellingen die voor de lopende exploitatie nodig zijn. Het bepaalt de maandrekeningen en de ontwerpen van jaarrekeningen. Het benoemt en ontslaat het uitvoeringspersoneel.

#### *Bestuur.*

Het bestuur van de vereniging is in handen van een directeur-generaal die, op de voordracht van het beheerscomité, bij meerderheid van twee derde der stemmen door de raad van beheer wordt gekozen.

De bevoegdheden van de directeur-generaal worden door het beheerscomité vastgesteld. Hij verleent zijn medewerking voor het dagelijks bestuur der vereniging en vertegenwoordigt haar in rechten.

#### *Toezicht.*

Op de verrichtingen der maatschappij wordt toezicht gehouden door een college van drie commissarissen die door de algemene vergadering worden benoemd. Twee commissarissen worden door de openbare besturen en één door de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » voorgedragen.

De functie der commissarissen is op te vatten in de zin van die, welke aan de commissarissen in de handelsvennootschappen wordt toegewezen.

#### *Algemene vergadering.*

De algemene vergadering krijgt mededeling van het verslag van de raad van beheer over de verrichtingen en de toestand van de maatschappij, alsmede van het verslag van het college der commissarissen. Zij doet uitspraak over die verslagen, over de balans, over de winst- en verliesrekening en over elke andere op de agenda geplaatste kwestie.

De beslissingen van de algemene vergadering worden genomen bij gewone meerderheid van stemmen, behalve voor wijziging van de statuten, waarvoor een meerderheid van twee derde van de stemmen is vereist. Bij staking van stemmen is elk in stemming gebracht voorstel verworpen.

#### *Financieel beheer.*

De inventarissen, balansen, exploitatierekeningen en winst- en verliesrekeningen worden door de raad van beheer opgemaakt.

De uitgaven voor nieuwe beleggingen die het industrieel potentieel der vereniging kunnen verhogen, moeten door obligatieleningen worden gedekt.

Van de ontvangsten der maatschappij worden afgetrokken : één t. h. voor de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » om haar in staat te stellen haar algemene kosten en de uitgaven ingevolge de medewerking van haar ter beschikking van het beheerscomité gestelde technische diensten te dekken, en één t. h. ten bate van de deelhebbende openbare besturen.

De afgetrokken bedragen worden op de exploitatierekening geboekt.

#### *Verdeling der winsten.*

De maatschappelijke aandelen reeks A, dit wil zeggen die welke aan de openbare besturen toebehoren, hebben geen deel in de winsten.

De winsten, zoals ze uit de exploitatierekening blijken, worden op de volgende wijze verdeeld :

1° aan de maatschappelijke aandelen, reeks B, die de inbreng van de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigen, wordt bij voorrang een verhaalbare som toegekend, welke 4,5 t. h. van hun nominale waarde, belastingen afgetrokken, vertegenwoordigt. Op dit percentage wordt een wederaanpassingscoëfficiënt toegepast, in verhouding tot de eventuele schommelingen van de index der groothandels- en detailprijzen;

2° het saldo der winsten wordt toegekend als volgt :

- a) 3/5 aan een fonds voor voorziening en openbaar nut;
- b) 1/5 aan het gezamenlijk personeel, volgens de regelen vastgesteld door de raad van beheer, op voorstel van het beheerscomité;
- c) 1/5 aan de maatschappelijke aandelen van de reeks B, toebehorende aan de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois ».

Lorsque le bénéfice réalisé au cours de l'exercice n'atteint pas 4,5 p. c. de la valeur nominale des parts sociales représentatives de l'apport de la société anonyme « Les Tramways Bruxellois » éventuellement affecté du coefficient de réadaptation, les tarifs sont augmentés de plein droit de manière à permettre l'attribution de la somme à l'avenir.

De plus, les fonds nécessaires pour permettre l'attribution de la somme prévue pour l'exercice clôturé sont prélevés en tout ou en partie sur le fonds de prévision.

#### *Dissolution et liquidation de l'association.*

Le retrait de l'ensemble des concessions et autorisations entraîne la dissolution de l'association. Dans ce cas, l'Etat est tenu de racheter l'ensemble des biens immobilisés et des approvisionnements.

Il ne peut prendre possession des biens rachetés qu'après en avoir payé le prix en espèces.

Les biens considérés comme étant des immobilisations nouvelles au sens donné à ces mots par l'article 38 des statuts sont attribués à l'Etat, à charge par lui de faire face au service des intérêts et à l'amortissement de la dette obligataire qui aurait été contractée par la réalisation de ces immobilisations.

∴

### CRITIQUE DE L'AVANT-PROJET.

A. — Comme le fait ressortir l'exposé des motifs, « la création d'une association de droit public dotée de la personnalité civile (il vaudrait mieux dire juridique), constituée par le groupement de personnes publiques et privées pour gérer un service public, ne constitue nullement une innovation de notre droit public ».

C'est, en effet, un moyen juridique auquel l'Etat peut recourir pour pourvoir à la satisfaction des intérêts publics dont la charge lui incombe lorsque, pour des raisons d'ordres technique, financier ou autre, la coopération des pouvoirs publics avec des personnes privées s'impose.

La notion d'association de droit public n'a sans doute jamais été définie par la loi et cette expression même ne semble jamais avoir été employée. Elle a cependant été consacrée à de nombreuses reprises par la création d'organismes tels que la Banque nationale, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société des habitations à bon marché, la Société intercommunale de la rive gauche de l'Escaut, la Société de la petite propriété terrienne, l'Institut de réescompte et de garantie, la Caisse nationale de crédit professionnel, la Société nationale de crédit à l'industrie.

Ce qui caractérise ce genre d'organismes, c'est qu'ils assurent la gestion de services publics requérant l'action conjuguée soit des pouvoirs publics, soit de pouvoirs publics et de personnes privées. Ils sont pourvus de la personnalité juridique. Leur organisation est réglée de manière à faire prévaloir en cas de conflit avec les intérêts privés des solutions d'intérêt public. La prédominance des pouvoirs publics se manifeste tantôt par l'influence prépondérante que ceux-ci exercent au sein des organismes en raison des moyens dont ils y disposent, tantôt par l'institution d'un contrôle organique.

L'association dont le projet propose la création réunit certes les caractères essentiels qui distinguent l'association de droit public. Elle groupe des personnes publiques, l'Etat et certains pouvoirs subordonnés, avec une personne privée, la société anonyme « Les Tramways Bruxellois ». Elle a pour objet la gestion d'un service public et est, tout au moins en principe, soumise à la surveillance du Roi.

A y regarder de plus près cependant, on constate que la prépondérance des pouvoirs publics et spécialement celle de l'Etat dans l'association n'est pas assurée et que les dispositions prises pour organiser le contrôle du pouvoir exécutif ne permettront pas l'exercice d'une action efficace.

L'Etat et les pouvoirs publics ne possèdent dans l'association que la moitié du capital.

Au sein de l'assemblée générale, les décisions sont prises à la majorité ordinaire des voix et, en cas de parité de voix, toute proposition soumise au vote est rejetée. De plus, en matière de modification des statuts une majorité des deux tiers des voix est requise, la moitié du capital social étant représentée.

Au conseil d'administration, l'Etat est représenté par dix administrateurs, parmi lesquels le président du conseil qui dispose d'une voix prépondérante en cas de parité de voix.

Wanneer de winst gedurende het dienstjaar verwezenlijkt geen 4,5 t. h. bedraagt van de nominale waarde der maatschappelijke aandelen, die de inbreng van de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigen, waarop eventueel de weder-aanpassingscoëfficiënt is toegepast, worden de tarieven van rechtswege op zodanige wijze verhoogd dat de som in de toekomst kan worden toegekend.

Daarenboven worden de gelden, nodig om de voor het afgelopen dienstjaar voorziene som te kunnen toekennen, geheel of gedeeltelijk genomen uit het voorzieningsfonds.

#### *Ontbinding en vereffening der vereniging.*

Het intrekken van de gezamenlijke concessies en machtigingen heeft de ontbinding van de vereniging tot gevolg. In dit geval is de Staat gehouden de gezamenlijke vastgelegde goederen en de voorraden af te kopen.

Hij mag van de afgekochte goederen eerst bezit nemen na de prijs er van in specien te hebben betaald.

De goederen beschouwd als nieuwe vastleggingen in de betekenis welke artikel 38 der statuten aan deze woorden geeft, worden aan de Staat toegekend, onder verplichting op zich te nemen de uitbetaling der interesten en de aflossing der obligatieschuld, die eventueel ter verwezenlijking van die vastleggingen zou aangegaan zijn.

∴

### CRITIEKE BESCHOUWINGEN OP HET VOORONTWERP.

A. — Zoals de memorie van toelichting er op wijst, « is de oprichting van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid, door de groepering van openbare en private personen tot stand gebracht om een openbare dienst te beheren, geenszins een noviteit in ons publiekrecht ».

Dit is inderdaad een juridisch middel, waartoe de Staat zijn toevlucht kan nemen om in de behartiging der openbare belangen, waarvan de last op hem rust, te voorzien, wanneer, om technische, financiële of andere redenen, de samenwerking van de openbare besturen en de private personen noodzakelijk blijkt.

Het begrip publiekrechtelijke vereniging is weliswaar nooit door de wet omschreven en de uitdrukking zelf schijnt nooit te zijn gebruikt. Het begrip is nochtans bij herhaling bekrachtigd door het oprichten van organismen, als de Nationale Bank, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij voor goedkope Woningen en Woonvertrekken, de Intercommunale Maatschappij voor de Linkerscheldeover te Antwerpen, de Maatschappij voor de Kleine Landeigendom, het Herdisconterings- en Waarborginstituut, de Nationale Kas voor Beroepscrediet, de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid.

Wat dit soort van organismen kenmerkt, is dat zij het beheer uitoefenen van openbare diensten die de samenwerking hetzij van de openbare besturen, hetzij van openbare besturen en privaatspersonen vereisen. Ze bezitten rechtspersoonlijkheid. De inrichting er van wordt zo geregeld dat, in geval van conflict met de private belangen, het openbaar belang voorgaat. Het overwicht van de openbare besturen openbaart zich, nu eens in de overwegende invloed welke zij in deze organismen uitoefenen ingevolge de middelen waarover zij in deze laatste beschikken, dan weer in het bestaan van een organiek toezicht.

De vereniging waarvan het ontwerp de oprichting voorstelt, heeft zeker de essentiële kenmerken van de publiekrechtelijke vereniging. Zij groepeerde openbare personen, de Staat en sommige ondergeschikte besturen, samen met een private persoon, de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois ». Zij heeft als voorwerp het beheer van een openbare dienst en is, althans in beginsel, aan het toezicht van de Koning onderworpen.

Bij nadere beschouwing nochtans, stelt men vast dat het overwicht der openbare besturen en in het bijzonder van de Staat niet verzekerd is en dat de bepalingen, genomen om dit toezicht van de uitvoerende macht te regelen, geen doeltreffend optreden zullen mogelijk maken.

De Staat en de openbare besturen bezitten in de maatschappij slechts de helft van het kapitaal.

In de algemene vergadering worden de beslissingen bij eenvoudige meerderheid van stemmen genomen en, bij staking van stemmen, wordt ieder ter stemming gebracht voorstel verworpen. Bovendien wordt voor de wijziging der statuten een meerderheid van twee derde der stemmen vereist, en dient de helft van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigd te zijn.

In de Raad van beheer wordt de Staat vertegenwoordigd door tien beheerders, onder wie de voorzitter van de raad, wiens stem beslissend is bij staking van stemmen.

Presque toutes les décisions importantes et, en tout cas, celles qui concernent la gestion de l'association, doivent toutefois être prises à la majorité des deux tiers des voix, c'est-à-dire avec quatre voix de plus que celles dont l'Etat dispose.

Au comité de gestion, les pouvoirs publics n'ont que deux représentants, les trois autres membres du Comité étant des représentants des « Tramways Bruxellois ».

Le président du comité est un représentant de cette Société. Il dispose d'une voix prépondérante en cas de parité de voix au sein du comité.

Au comité de gestion, ce sera donc l'associé privé qui prédominera nettement et exercera la maîtrise sur les décisions. Cette prédominance sera, dans la pratique, absolue, car si l'article 20c des statuts prévoit l'annulation des décisions du comité de gestion par le conseil d'administration, encore une annulation ne peut-elle être décidée qu'aux deux tiers des voix, c'est-à-dire avec le concours nécessaire des représentants de la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Un tel recours risque d'être illusoire.

L'administrateur délégué est de droit un représentant de la S.A. « Les Tramways Bruxellois ». Il est désigné par le comité de gestion et exerce les pouvoirs que ce dernier lui confère.

Si la place de directeur général devient vacante, c'est lui qui exerce ces fonctions.

Le directeur général est, lui, nommé par le conseil d'administration, à la majorité des deux tiers des voix, mais il doit être présenté par le comité de gestion.

Ici encore, c'est l'associé privé qui prédomine.

Enfin, aux termes de l'article 24 des statuts, l'association est, en dehors des actes de gestion journalière, valablement engagée vis-à-vis des tiers par la signature du président du comité de gestion ou de l'administrateur délégué et d'un autre administrateur. Il s'ensuit qu'en ne prévoyant pas qu'un des signataires doit être un représentant des pouvoirs publics, elle peut être engagée par le représentant du seul associé privé.

B. — La surveillance du pouvoir exécutif sur l'activité de l'association, dont le principe est inscrit à l'article 8 de l'avant-projet, est organisée par l'article 37 des statuts. Selon cet article, le droit de veto dont dispose le Roi est exercé dans le délai d'un mois, à compter de la décision à l'exécution de laquelle le Ministre ayant les tramways dans ses attributions jugera opportun de s'opposer. Le Ministre sera informé, continue l'article, des décisions du conseil d'administration et de l'assemblée générale par le président du conseil, de celles du comité de gestion par l'administrateur représentant l'Etat.

Aucune autre disposition des statuts ne vient compléter la disposition de l'article 37.

Diverses observations s'imposent dès lors.

La mission de contrôle qui incombe au Roi ne peut s'exercer qu'à l'égard des décisions de l'assemblée générale, du conseil d'administration et du comité de gestion.

Des délais sont imposés au Roi pour manifester son opposition, mais aucun délai n'est fixé dans lequel le Roi doit recevoir connaissance des décisions.

Le Roi ne dispose, en dehors des décisions qui lui sont communiquées, d'autres informations sur la marche des affaires de l'association que celles qu'il pourrait tirer du rapport annuel du conseil d'administration et du bilan de l'exercice précédent. Les comptes annuels ne doivent pas être soumis à son approbation. L'institution de commissaires du gouvernement n'est pas prévue.

L'Etat dispose, il est vrai, au sein de l'association de dix représentants, mais la mission de ceux-ci est de concourir à la gestion de l'association et non de contrôler dans le cadre des attributions générales de l'Etat l'activité de celle-ci. Il n'est évidemment pas de l'intérêt d'une bonne administration qu'une situation de fait se crée, dont l'effet serait de confondre dans les mêmes personnes physiques la qualité de gérant et de contrôleur.

Organiser le droit de veto par voie d'arrêté royal motivé est de nature à énerver l'exercice, dans le délai prévu par le projet, du pouvoir de contrôle. L'intervention royale requiert inévitablement des délais plus longs que ceux qui seraient nécessaires pour assurer celle du ministre compétent.

Enfin, il n'est pas prévu de recours à caractère suspensif contre les décisions dont la communication au Roi est prescrite. Cette omission a pour effet d'exposer le Roi à se trouver devant le fait accompli lorsqu'il estimera devoir faire usage du droit de veto.

Bijna alle belangrijke beslissingen en, in elk geval, die welke het beheer van de vereniging betreffen, moeten echter bij een meerderheid van twee derde der stemmen worden genomen, dit wil zeggen met vier stemmen meer dan waarover de Staat beschikt.

In dit beheerscomité hebben de openbare besturen slechts twee vertegenwoordigers, terwijl de andere drie leden van het comité vertegenwoordigers zijn van de « Tramways Bruxellois ».

De voorzitter van het comité is een vertegenwoordiger van deze Vennootschap. Zijn stem is beslissend in geval van staking van stemmen in het comité.

In het beheerscomité zal de private deelgenoot dus duidelijk het overwicht hebben en meester zijn over de beslissingen. Dit overwicht zal in de praktijk volstrekt zijn, want ofschoon artikel 20c der statuten de vernietiging van de beslissingen van het beheerscomité door de raad van beheer bepaalt, kan zulks maar geschieden met twee derde der stemmen, dit wil zeggen met de noodzakelijke medewerking van vertegenwoordigers van de N.V. « Les Tramways Bruxellois ».

Zodanig beroep loopt kans vruchteloos te zijn.

De gemachtigde beheerder is van rechtswege een vertegenwoordiger van de N.V. « Les Tramways Bruxellois ». Hij wordt door het beheerscomité aangewezen en oefent de machten uit welke dit laatste hem toekent.

Valt de plaats van directeur-generaal open, dan oefent hij dit ambt uit.

De directeur-generaal wordt zijnerzijds door de raad van beheer benoemd bij meerderheid van twee derde der stemmen, doch hij moet door het beheerscomité worden voorgedragen.

Andermaal is het overwicht aan de zijde van de private deelgenoot.

Luidens artikel 24 van de statuten, tenslotte, is de vereniging, uitgezonderd voor de verrichtingen betreffende het dagelijks beheer, geldig tegenover derden verbonden door de handtekening van de voorzitter van het beheerscomité of van de gemachtigde beheerder en door die van een ander beheerder. Daaruit volgt dat, door niet te bepalen dat een der ondertekenaars een vertegenwoordiger der openbare besturen moet zijn, zij verbonden kan worden door de vertegenwoordigers van de private deelgenoot alleen.

B. — Het toezicht van de uitvoerende macht op de activiteit der vereniging, welk principe in artikel 8 van het voorontwerp is vervat, wordt bij artikel 37 van de statuten geregeld. Naar luid van dit artikel, wordt het vetorecht, waarover de Koning beschikt, uitgeoefend binnen de termijn van een maand te rekenen van de datum der beslissing tegen welke uitvoering de Minister, tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren, oordeelt zich te moeten verzetten. De Minister, aldus bepaalt het artikel verder, wordt van de beslissingen van de raad van beheer en van de algemene vergadering in kennis gesteld door de voorzitter van de raad, en van de beslissingen van het beheerscomité door de beheerder die de Staat vertegenwoordigt.

Geen andere bepaling der statuten vult het bepaalde in artikel 37 aan.

In dit verband zijn verschillende opmerkingen te maken.

De Koning kan zijn taak van toezicht slechts uitoefenen over de beslissingen van de algemene vergadering, van de raad van beheer en van het beheerscomité.

De Koning ziet zich termijnen opleggen binnen welke hij moet te kennen geven of hij zich verzet, doch geen termijn is bepaald binnen welke hij van de beslissingen in kennis moet worden gesteld.

Buiten de beslissingen die hem medegedeeld worden, beschikt de Koning, omtrent de gang van zaken van de vereniging, over geen andere inlichtingen dan die welke het jaarverslag van de raad van beheer en de balans van het vorig dienstjaar hem zouden kunnen verstrekken. De jaarlijkse rekeningen moeten hem niet ter goedkeuring worden voorgelegd. Het aanstellen van regeringscommissarissen wordt niet voorzien.

Weliswaar telt de Staat in de vereniging tien vertegenwoordigers. Deze hebben echter tot taak aan het beheer der vereniging mede te werken en niet, in het kader der algemene bevoegdheden van de Staat, controle op haar activiteit te oefenen. Het is klaarblijkelijk niet in het belang van een goed beheer dat een feitelijke toestand wordt geschapen, waarin dezelfde natuurlijke personen tevens de hoedanigheid van beheerder en die van controleur bezitten.

Een regeling volgens welke van het vetorecht gebruik moet worden gemaakt door middel van een met redenen omkleed koninklijk besluit, is van die aard dat zij verlamd werkt op de uitoefening der controlebevoegdheid binnen de door het ontwerp bepaalde termijn. Voor een tussenkomst van Koningszijde is onvermijdelijk een langere termijn vereist dan nodig zou zijn voor een gebeurlijke tussenkomst van de bevoegde minister.

Tenslotte is nergens in het ontwerp sprake van een mogelijk beroep met schorsend karakter tegen de beslissingen waarvan voorgeschreven is dat zij aan de Koning moeten worden medegedeeld. Gevolg van dit verzuim is, dat de Koning gevaar loopt voor een voldongen feit te staan wanneer hij oordeelt van het vetorecht gebruik te moeten maken.

Ces considérations suffisent à démontrer que tel que l'avant-projet propose d'organiser la Société des transports urbains de l'agglomération bruxelloise, l'Etat n'y jouira ni de la prépondérance nécessaire ni des moyens de contrôle indispensables pour lui permettre d'assurer efficacement la satisfaction des besoins d'intérêt général, auxquels la création de l'association a pour objet de pourvoir. C'est là une lacune de l'avant-projet, qui est d'autant plus grave que la société est appelée à jouir pour longtemps d'un monopole institué par la loi.

\*.

Le projet soulève encore une autre observation importante :

L'article 44 des statuts dispose que, dans le cas où le solde bénéficiaire du compte d'exploitation ne permet pas d'attribuer aux parts représentatives de l'apport de la société anonyme « Les Tramways Bruxellois » le dividende prévu par les statuts, la formule déterminant les tarifs, définie au cahier des charges par le Roi en exécution de l'article 7 de l'avant-projet, sera modifiée de plein droit de manière à le permettre à l'avenir.

Cette disposition, qui concerne une matière touchant directement à l'intérêt général, contraint le Roi à organiser automatiquement la majoration des tarifs sans avoir égard à l'intérêt général dont il est le gardien.

\*.

## EXAMEN DES ARTICLES.

### Article premier.

L'article premier gagnerait en clarté et en concision à être rédigé comme suit :

« Article premier. — Le Roi est autorisé à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, constituée conformément aux statuts annexés à la présente loi. Cette association portera la dénomination de « Société des transports intercommunaux de Bruxelles ».

» Les statuts de la Société pourront être modifiés par l'assemblée générale en conformité avec les dispositions de la présente loi. Les modifications devront être approuvées par le Roi. »

### Art. 2.

L'article 2 tend à déterminer les biens dont l'Etat fera apport à l'association et la manière dont cet apport sera réalisé.

L'Etat apporterait non seulement les biens qui sont entrés dans son patrimoine à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois », mais aussi ceux qui sont entrés dans le patrimoine de la province de Brabant, de la ville de Bruxelles et des autres communes intéressées.

Le texte ne précise pas comment l'Etat pourra juridiquement apporter à l'association des biens qui ne lui appartiennent point. L'article ne prévoit, en effet, l'acquisition des biens appartenant à d'autres pouvoirs publics que dans le cas où ces pouvoirs publics n'accepteraient pas d'entrer dans l'association. Si le gouvernement désire éviter de consulter, préalablement à la constitution de l'association, les pouvoirs publics ayant acquis les biens dont la disposition est nécessaire à cette dernière, s'il désire participer seul à la création de l'organisme nouveau, il serait plus pratique de prévoir, à l'article 2, que l'Etat reprendra, préalablement à la constitution de l'association et 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 S.A. « Les Tramways Bruxellois », tous les biens détenus par les pouvoirs publics. Rien ne s'y oppose puisque l'article 3 de l'avant-projet, par dérogation à la loi du 9 juillet 1895 sur les tramways, charge le Roi d'accorder directement et sans adjudication publique les concessions des lignes de tramways. Ce procédé éviterait, d'une part, de devoir recourir, pour la constitution de l'association, à la notion du portefort ou à celle du mandat légal. Elle permettrait, d'autre part, d'éviter l'anomalie juridique que constitue le deuxième alinéa de l'article. Il se conçoit, en effet, difficilement que des biens qui, aux termes de l'article 2, auraient déjà été apportés à l'association, fussent encore être rachetés par l'Etat lorsque le pouvoir public qui en disposait avant la constitution de l'association estime ne pas devoir faire partie de celle-ci.

Le dernier alinéa de l'article 2 prévoit que l'attribution des parts sociales de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles aux associés « abrogera » tous les droits qu'ils pourraient encore invo-

quer. Cette annotation est insuffisante pour démontrer que, dans le cas où l'Etat ne peut pas attribuer les parts sociales, les associés ne perdent pas leurs droits. Ces droits doivent être abrogés par la loi. Cette annotation est insuffisante pour démontrer que, dans le cas où l'Etat ne peut pas attribuer les parts sociales, les associés ne perdent pas leurs droits. Ces droits doivent être abrogés par la loi.

\*.

Bij het ontwerp is nog een andere belangrijke opmerking te maken :

Artikel 44 van de statuten bepaalt dat in geval het batig saldo van de exploitatierekening ontoereikend is om aan de aandelen, welke de inbreng der naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigen, het in de statuten aangegeven dividend toe te wijzen, de formule tot vaststelling der tarieven, formule door de Koning ter uitvoering van artikel 7 van het voorontwerp in het lastkohier bepaald, van rechtswege gewijzigd zal worden om die toewijzing voor de toekomst mogelijk te maken.

Deze bepaling, die betrekking heeft op een aangelegenheid welke rechtstreeks verband houdt met het algemeen belang, verplicht de Koning er toe, de verhoging der tarieven automatisch te regelen zonder acht te slaan op het algemeen belang waarover hij dan toch waken moet.

\*.

## ONDERZOEK VAN DE ARTIKELN.

### Artikel één.

Artikel één zou duidelijker en bondiger zijn indien het als volgt werd gesteld :

« Artikel één. — De Koning is gemachtigd zijn goedkeuring te hechten aan de oprichting van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid, ingericht overeenkomstig de bij deze wet gevoegde statuten. Die vereniging zal « Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel » worden genoemd.

» De statuten der maatschappij kunnen door de algemene vergadering worden gewijzigd overeenkomstig de bepalingen van deze wet. De wijzigingen moeten door de Koning worden goedgekeurd. »

### Art. 2.

Artikel 2 strekt er toe, te bepalen welke goederen de Staat in de vereniging zal inbrengen en op welke wijze die inbreng zal geschieden.

De Staat zou niet enkel de goederen inbrengen, die in zijn vermogen zijn ingekomen bij het verstrijken van de concessie welke aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » was verleend, maar ook die welke in het vermogen van de provincie Brabant, van de stad Brussel en van de andere betrokken gemeenten zijn ingekomen.

In de tekst wordt niet gezegd hoe, in rechte, de Staat in de vereniging goederen kan inbrengen welke hem niet toebehoren. In het artikel is van het verkrijgen van de goederen, welke aan andere openbare besturen toebehoren, slechts sprake ingeval die openbare besturen niet tot de vereniging willen toetreden. Wenst de regering te vermijden, dat zij vóór de oprichting van de vereniging de openbare besturen zou raadplegen die de goederen hebben verkregen waarover de vereniging moet kunnen beschikken, of indien zij aan de oprichting van het nieuw organisme alleen wenst deel te nemen, dan ware het praktischer in artikel 2 te bepalen dat de Staat, vóór de oprichting van de maatschappij en overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 96 en 97 van het lastkohier dat bij de 26 April 1899 tussen de Staat en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomst is gevoegd, al de goederen zal overnemen welke de openbare besturen onder zich hebben. Daartegen bestaat geen enkel bezwaar vermits artikel 3 van het voorontwerp, in afwijking van de wet van 9 Juli 1875 op de tramwegen, de Koning opdracht geeft de concessies van de tramwegen rechtstreeks en zonder openbare aanbesteding te verlenen. Op die wijze zou vermeden worden, dat men voor de instelling van de vereniging zijn toevlucht moet nemen tot het begrip « zich sterk maken voor » of het begrip « wettelijke lastgeving », en anderzijds kan zodoende ook de juridische anomalie die ligt in het tweede lid van het artikel worden vermeden. Immers men kan zich moeilijk indenken dat goederen, welke volgens artikel 2 reeds in de vereniging zouden ingebracht zijn, door de Staat nog zouden moeten afgekocht worden wanneer het openbaar bestuur, dat er voor de oprichting van de vereniging over beschikte, oordeelt van die vereniging geen deel te moeten uitmaken.

In het laatste lid van artikel 2 is bepaald, dat de toekenning van de maatschappelijke aandelen der Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel aan de vennoten, al de rechten zal opheffen

quer du chef des conventions conclues entre l'Etat et la société anonyme « Les Tramways Bruxellois » les 26 avril 1899, 31 décembre 1924 et 30 décembre 1927.

On ne peut déterminer la portée de cette disposition. Il conviendrait, à cet égard, que le gouvernement expliquât plus clairement ses intentions. Il serait notamment nécessaire qu'il précisât le sens qu'il convient de donner au mot « abrogera ».

Les difficultés soulevées par l'article 2, sous réserve de l'observation formulée concernant l'alinéa 3, disparaîtraient si l'article était rédigé comme suit :

« Art. 2. — L'Etat fera apport à la société des biens dont les pouvoirs publics sont entrés en possession à l'expiration des concessions qui avaient été accordées à la société anonyme « Les Tramways Bruxellois ». A cette fin, il reprendra, conformément aux dispositions des articles 96 et 97 du cahier des charges annexé à la convention intervenue le 26 avril 1899 entre l'Etat et la société anonyme « Les Tramways Bruxellois », les biens acquis par la province du Brabant, la ville de Bruxelles et les autres communes intéressées.

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

### Art. 3.

Le premier alinéa de l'article déroge aux articles 1 et 3 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, en chargeant le Roi d'accorder directement et sans adjudication les concessions et autorisations à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Déjà en 1899 le Roi avait accordé ainsi la concession à la société anonyme « Les Tramways Bruxellois ».

L'alinéa 2 de l'article déroge à l'article 3 de la loi du 10 mai 1862 relative aux concessions de péages, en prévoyant que « la concession ou l'autorisation de tous nouveaux services publics de transport en commun urbain dans l'agglomération bruxelloise, ainsi que toutes extensions aux lignes existantes, quel que soit le mode de traction employé et quelle que soit la nature de la voirie sur ou sous laquelle ces nouveaux services seront établis, ne pourront être accordées qu'à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles ».

Les alinéas 3 et 4 définissent, pour les besoins de l'application de la loi, ce qu'il faut entendre par agglomération bruxelloise. Cette notion ne coïncide pas avec celle de l'agglomération bruxelloise définie par l'article 2 de la loi du 28 juin 1932 relative à l'emploi des langues en matière administrative. Elle ne peut, dès lors, être prise en considération pour l'application de l'article 12 de l'avant-projet.

### Art. 5 et 6.

L'article 5 tend à limiter le pouvoir du Roi en matière de révocation de concessions et d'autorisations. Les concessions ne pourront être révoquées qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1980 et « à charge d'en donner préavis un an avant l'expiration de l'exercice social ». Le Roi devra révoquer « l'ensemble » des concessions et autorisations octroyées. Il en résulte qu'il ne sera pas au pouvoir du Roi de révoquer une concession déterminée ou un ensemble de concessions accordées en vue de l'exploitation d'une ligne déterminée.

L'article 6 tend à interdire à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles de céder, sous quelque forme que ce soit, l'exploitation des concessions et des autorisations. Ce texte n'interdit pas à la société de confier à un tiers l'exploitation, en son nom, des concessions et autorisations. S'il entre dans les intentions du gouvernement d'obliger la société concessionnaire à exploiter elle-même, il serait souhaitable de préciser qu'elle ne pourra ni céder, ni affermer l'exploitation.

L'article 6 précise, de plus, que les concessions et autorisations seront accordées pour la durée de la société. Cette dernière disposition serait mieux à sa place à l'article 5 de l'avant-projet. Il est, en effet, plus logique de régler ce qui concerne la durée des concessions, avant de régler ce qui est relatif à leur révocation.

Si le gouvernement se ralliait aux observations qui viennent d'être formulées, les articles 5 et 6 de l'avant-projet pourraient être rédigés comme suit :

« Art. 5. — Les concessions et autorisations sont accordées pour la durée de la société. Le Roi ne pourra y mettre fin qu'en révoquant l'ensemble de celles-ci. Il ne pourra user de ce pouvoir qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1980 et moyennant préavis d'un an, prenant cours le 1<sup>er</sup> janvier suivant.

(« abrogera ») waarop zij zich nog zouden kunnen beroepen op grond van de overeenkomsten welke op 26 April 1899, 31 December 1924 en 30 December 1927 tussen de Staat en de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » zijn gesloten.

Wat die bepaling betekent, kan niet worden uitgemaakt. De regering zou haar inzichten ten deze duidelijker moeten uiteenzetten. Met name ware het noodzakelijk, dat nader werd bepaald hoe het woord « abrogera » moet worden verstaan.

Onder voorbehoud van de opmerking betreffende het derde lid, zouden de moeilijkheden in verband met artikel 2 wegvallen, indien dat artikel als volgt werd gesteld :

« Art. 2. — 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. »

### Art. 3.

Het eerste lid van het artikel wijkt af van de artikelen 1 en 3 der wet van 9 Juli 1875 op de tramwegen, waar het de Koning gelast de concessies en machtigingen rechtstreeks en zonder aanbesteding aan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel te verlenen. In 1899 reeds had de Koning de concessies op die wijze aan de naamloze vennootschap « Les Tramways Bruxellois » verleend.

Het tweede lid van het artikel wijkt af van artikel 3 van de wet van 10 Mei 1862 betreffende de concessies van tolgeden, wanneer het verklaart dat « de concessie van of de machtiging voor elke nieuwe openbare dienst voor gemeenschappelijk lokaal vervoer in de Brusselse agglomeratie, alsmede elke uitbreiding van bestaande lijnen, om het even welke wijze van tractie gebruikt wordt en welke de aard zij van de weg waarop of waaronder de nieuwe diensten zullen ingericht worden, enkel aan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel kunnen worden verleend ».

Het derde en het vierde lid geven aan wat men, voor de toepassing der wet, onder Brusselse agglomeratie moet verstaan. Dit begrip stemt niet overeen met wat in artikel 2 van de wet van 28 Juni 1932 betreffende het gebruik der talen in bestuurszaken als Brusselse agglomeratie is omschreven. Derhalve kan het voor de toepassing van artikel 12 van het voorontwerp niet in aanmerking komen.

### Art. 5 en 6.

Artikel 5 strekt er toe, de macht van de Koning inzake intrekking van concessies en machtigingen te beperken. De concessies kunnen slechts ingetrokken worden vanaf 1 Januari 1980 en onder verplichting opzegging te doen één jaar voor het verstrijken van het maatschappelijk dienstjaar. De Koning zal echter de verleende concessies en machtigingen gezamenlijk moeten intrekken. Hieruit volgt dat het niet in de macht van de Koning zal liggen een bepaalde concessie of een stel concessies met het oog op de exploitatie van een bepaalde lijn verleend, in te trekken.

Artikel 6 strekt er toe, aan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel te verbieden de exploitatie van de concessies en machtigingen, onder welke vorm ook, af te staan. Deze tekst verbiedt de maatschappij niet, de exploitatie van de concessies en machtigingen in haar naam aan een derde toe te vertrouwen. Indien het in de bedoeling der regering ligt de concessiehoudende maatschappij te verplichten zelf de exploitatie ter hand te nemen, zou het gewenst zijn te bepalen dat zij de exploitatie niet zal mogen afstaan noch verpachten.

Artikel 6 zegt bovendien dat de concessies en machtigingen voor de duur van de maatschappij worden verleend. Een betere plaats voor deze bepaling ware artikel 5 van het voorontwerp. Het is inderdaad logischer eerst de duur der concessies te regelen, en dan hetgeen betrekking heeft op de intrekking er van.

Indien de regering het met deze opmerkingen eens is, zouden de artikelen 5 en 6 van het voorontwerp als volgt kunnen opgesteld worden :

« Art. 5. — De concessies en machtigingen worden voor de duur van de maatschappij verleend. De Koning zal er slechts een einde kunnen aan maken door het intrekken van de gezamenlijke concessies en machtigingen. Hij zal van deze macht slechts gebruik kunnen maken vanaf 1 Januari 1980, en met een opzeggingstermijn van één jaar, ingaande de daaropvolgende 1<sup>o</sup> Januari.

» Art. 6. — La Société des transports intercommunaux de Bruxelles ne pourra céder, sous quelque forme que ce soit, ou affermer l'exploitation des concessions ou autorisations. »

#### Art. 7.

L'article 7 serait mieux rédigé comme suit :

« Art. 7. — Le Roi arrêtera le cahier des charges auquel sera soumise la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Le cahier des charges déterminera notamment la formule suivant laquelle le tarif sera fixé ainsi que les obligations de la société envers les pouvoirs publics. »

#### Art. 8.

L'article 8 organise le contrôle qu'il appartient au Roi d'exercer sur l'activité de la société. Cet article devrait être remanié en tenant compte des observations formulées ci-avant.

#### Art. 9.

L'article 9 accorde la garantie de l'Etat au service des intérêts et à l'amortissement des emprunts émis par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, à concurrence d'une somme qui n'excèdera pas le triple de son capital statuaire. Il ajoute que toute garantie complémentaire devra être autorisée par la loi. Cette dernière partie de l'article est inutile et peut, dès lors, être omise sans inconvénient.

La disposition serait mieux rédigée comme suit :

« Art. 9. — L'Etat pourra garantir, à concurrence d'un montant nominal qui n'excèdera pas le triple de son capital statuaire, le service des intérêts et l'amortissement des emprunts émis par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Le Roi est autorisé à accorder cette garantie. »

#### Art. 10.

La deuxième phrase de cet article serait mieux libellée comme suit :  
« Lorsque leur concours sera requis, les fonctionnaires de l'Administration de l'enregistrement et des domaines auront qualité pour passer les actes intéressant la société et relatifs à l'expropriation. »

#### Art. 11.

L'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article tend à exonérer la Société des transports intercommunaux de Bruxelles de toutes redevances, impôts ou taxes rémunérateurs provinciaux ou communaux du chef « des concessions ou autorisations que la société a obtenues ou qu'elle obtiendra ». On n'aperçoit pas la portée de la distinction qu'implique l'emploi des mots « qu'elle a obtenues ou qu'elle obtiendra », la société n'existant pas encore au moment du vote de la loi. Ces mots pourraient être remplacés sans inconvénient par les mots « des concessions ou des autorisations qui lui auront été octroyées ». Une exonération analogue est accordée à la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

L'alinéa 2 de l'article poursuit l'assimilation de la société à l'Etat pour l'application des lois sur le droit d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèque, pour l'application des taxes assimilées au timbre, ainsi que pour l'application des autres impôts indirects ou directs. Les mots « autres impôts indirects » pourraient être omis sans inconvénient, l'Etat ne bénéficiant d'aucune exonération en matière de droit de douane et de droit d'accises, ces droits étant les seuls que les mots « autres impôts » semblent viser.

L'alinéa 3 prévoit, en faveur de la société, des exonérations complémentaires dont l'Etat ne jouit pas.

Le quatrième alinéa a pour objet d'étendre à la société le bénéfice de l'exonération partielle prévue par l'article 78<sup>2</sup> du Code des taxes assimilées au timbre, en faveur de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.

Les alinéas 2, 3 et 4 visés ci-dessus apportent des modifications implicites à l'article 161, 1<sup>o</sup>, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, à l'article 59, 42<sup>o</sup> et 43<sup>o</sup>, du Code des droits de timbre, et aux articles 78<sup>2</sup> et 208 du Code des taxes assimilées au timbre.

Il conviendrait, en conséquence, de prendre les mesures prévues aux alinéas 2, 3 et 4, sous forme d'une disposition additionnelle qui modifierait expressément les articles de la législation fiscale énumérés ci-dessus.

« Art. 7. — De Koning stelt het lastkohier vast waaraan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel zich moet houden. Het lastkohier bepaalt namelijk de formule volgens welke de tarieven zullen vastgesteld worden alsook de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen. »

#### Art. 7.

Artikel 7 zou beter als volgt luiden :

« Art. 7. — De Koning stelt het lastkohier vast waarvan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel zich moet houden. Het lastkohier bepaalt namelijk de formule volgens welke de tarieven zullen vastgesteld worden alsook de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen. »

#### Art. 8.

Artikel 8 regelt de contrôle, die de Koning tot taak heeft over de activiteit van de maatschappij uit te oefenen. Dit artikel zou omgewerkt moeten worden met inachtneming van de hierboven gemaakte opmerkingen.

#### Art. 9.

Artikel 9 verleent de waarborg van de Staat voor de uitbetaling der renten en voor de aflossing der leningen, uitgeschreven door de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel, tot het beloop van een som die het driedubbel van haar statutair kapitaal niet zal overschrijden. Het voegt eraan toe dat iedere bijkomende waarborg door de wet zal moeten toegestaan worden. Dit laatste gedeelte van dit artikel is overbodig en kan derhalve zonder bezwaar wegvallen.

De bepaling zou beter als volgt luiden :

« Art. 9. — De Staat kan tot het beloop van een nominaal bedrag dat het driedubbel van haar statutair kapitaal niet overschrijdt, zijn waarborg verlenen voor de uitbetaling der renten en de aflossing der leningen, door de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel uitgeschreven. De Koning is gemachtigd om deze waarborg toe te staan. »

#### Art. 10.

De tweede volzin van dit artikel zou beter als volgt kunnen luiden :  
« Wanneer om hun medewerking wordt verzocht, zijn de ambtenaren van het Bestuur der Registratie en Domeinen bevoegd om de akten die de maatschappij aanbelangen en op de onteigening betrekking hebben te verlijden. »

#### Art. 11.

Het eerste lid van dit artikel strekt er toe, de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel volledig vrij te stellen van provinciale of gemeentelijke cijns, belasting of taxe « voor verstrekte diensten », « uit hoofde van de concessies of machtigingen welke de maatschappij verkregen heeft of zal verkrijgen ». Niet duidelijk is het onderscheid, dat het gebruik van de woorden « welke zij verkregen heeft of zal verkrijgen » impliceert, daar de maatschappij, op het ogenblik dat over de wet gestemd wordt, nog niet bestaat. Die woorden kunnen zonder bezwaar vervangen worden door « van de concessies of machtigingen die haar zullen worden verleend ». Een soortgelijke vrijstelling is toegestaan aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Door het tweede lid van het artikel wordt de maatschappij met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten op de registratie-, zegel-, griffie- en hypotheekrechten, voor de toepassing van de met het zegel gelijkgestelde taxes en voor de toepassing van de andere onrechtstreekse en rechtstreekse belastingen. De woorden « andere onrechtstreekse belastingen » kunnen zonder bezwaar wegvallen, aangezien de Staat geen vrijstelling geniet inzake douane- en accijnsrechten, dit wil zeggen de enige rechten waarop de woorden « andere ... belastingen » schijnen te kunnen slaan.

Het derde lid bepaalt ten behoeve van de maatschappij bijkomende vrijstellingen, welke de Staat niet geniet.

Het vierde lid heeft tot doel om de maatschappij de gedeeltelijke vrijstelling toepasselijk te maken, welke bij artikel 78<sup>2</sup> van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde takken ten voordele van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen bepaald werd.

Door het tweede, derde en vierde lid hierboven genoemd, wordt stilzwijgend wijziging gebracht in artikel 161, 1<sup>o</sup>, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, in artikel 59, 42<sup>o</sup> en 43<sup>o</sup>, van het Wetboek der zegelrechten en in artikelen 78<sup>2</sup> en 208 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes.

Dienvolgens zouden de in het tweede, derde en vierde lid bepaalde maatregelen dienen genomen in de vorm van een aanvullende bepaling, welke uitdrukkelijk de hierboven opgesomde artikelen van de belastingwetgeving zou wijzigen.

Cette disposition devrait faire l'objet d'un article 16 et être précédée de la mention : « Dispositions additionnelles ». Elle pourrait être rédigée comme suit :

### DISPOSITIONS ADDITIONNELLES.

#### Art. 16.

§ 1. L'article 161, 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, est remplacé par la disposition suivante :

« Il en est de même des actes, à l'exception de ceux portant donation entre vifs, passés au nom ou en faveur de la Société nationale des habitations et logements à bon marché, de la Société nationale de la petite propriété terrienne, de la Société nationale des Chemins de fer Belges et de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. »

§ 2. L'article 59, 42<sup>e</sup>, du Code des droits de timbre, est complété par les mots : « la Société des transports intercommunaux de Bruxelles ».

§ 3. Au même article, il est inséré un 43<sup>o</sup>bis, libellé comme suit :

« 43<sup>o</sup>bis. Les actes portant constitution, modification, prorogation ou dissolution de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. »

§ 4. L'article 78<sup>e</sup> du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par l'article 38 de la loi du 13 août 1947, est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, la taxe est réduite au même taux en ce qui concerne tous les transports qui sont effectués par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. »

§ 5. L'article 208 du même Code, modifié par l'article 5 de l'arrêté du Régent du 25 novembre 1947, est complété par les mots : « la Société des transports intercommunaux de Bruxelles ».

§ 6. La Société des transports intercommunaux de Bruxelles est assimilée à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

#### Art. 12.

L'article 12 tend à rendre applicables à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles les lois et arrêtés concernant l'emploi des langues en matière administrative. L'application à la société de ces lois et arrêtés exigera des aménagements qu'il conviendrait de prévoir.

#### Art. 13.

Cet article a pour objet de rendre applicables à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles les arrêtés déterminant le règlement de police relatif à l'exploitation des tramways concédés ou à concéder par le gouvernement, ainsi que les lois et arrêtés portant règlement relatif à l'organisation de la police des tramways.

Cette disposition est inutile, la législation visée étant applicable de plein droit.

#### Art. 15.

L'article 15 prévoit que le Ministre ayant les tramways dans ses attributions déposera chaque année sur le bureau de la Chambre des Représentants un rapport du conseil d'administration de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, faisant connaître la situation des affaires de la société, auquel seront joints l'état des concessions et le dernier bilan.

Puisque cette disposition a pour but de mettre annuellement le Parlement au courant de l'activité de l'entreprise durant l'exercice écoulé, la mesure envisagée atteindrait mieux son but s'il était prévu que le rapport du conseil d'administration porterait sur l'activité de l'entreprise durant l'année et sera accompagné du bilan, du compte de profits et pertes, voire du compte d'exploitation dont la tenue est prévue à l'article 41 des statuts, et de l'état des concessions accordées.

Il serait également nécessaire que le texte précise à quelle date cette communication doit être faite.

Enfin, le projet est muet en ce qui concerne la publication des comptes généraux annuels. Il en résulte que ceux-ci ne devront pas être publiés.

Deze bepaling zou het voorwerp worden van een artikel 16 en voorafgegaan worden door de titel : « Aanvullende bepalingen ». Ze zou als volgt kunnen luiden :

### AANVULLENDE BEPALINGEN.

#### Art. 16.

§ 1. Artikel 161, 1<sup>o</sup>, tweede lid, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Hetzelfde geldt, met uitzondering van akten houdende schenking onder de levenden, voor akten verleden ten name of ten bate van de Nationale Maatschappij voor goedkope woningen en woonvertrekken, de Nationale Maatschappij voor de kleine landeigendom, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel. »

§ 2. Artikel 59, 42<sup>e</sup>, van het Wetboek der zegelrechten wordt aangevuld met de woorden : « de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel ».

§ 3. In hetzelfde artikel wordt een 43<sup>o</sup>bis ingevoegd, luidend als volgt :

« 43<sup>o</sup>bis. De akten houdende oprichting, wijziging, verlenging of ontbinding van de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel. »

§ 4. Artikel 78<sup>e</sup> van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes, gewijzigd bij artikel 38 van de wet van 13 Augustus 1947, wordt met volgende bepaling aangevuld :

« De taxe wordt echter tot hetzelfde percentage verminderd wat betreft alle vervoer dat door de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel wordt uitgevoerd. »

§ 5. Artikel 208 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij artikel 5 van het besluit van de Regent van 25 November 1947, wordt aangevuld met de woorden : « de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel ».

§ 6. De Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel wordt, voor de toepassing van de wetten betreffende de taksen en directe belastingen ten voordele van de Staat, de provincies en de gemeenten, met de Staat gelijkgesteld.

#### Art. 12.

Artikel 12 strekt er toe, op de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel de wetten en besluiten betreffende het gebruik der talen in bestuurszaken toepasselijk te maken. De toepassing van deze wetten en besluiten op de maatschappij zal een aanpassing vereisen, welke men zou dienen te voorzien.

#### Art. 13.

Dit artikel heeft tot doel, op de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel toepasselijk te maken, de besluiten houdende vaststelling van het reglement van politie op de exploitatie van de door de regering geconcessioneerde of te concessionneren tramwegen, alsook de wetten en besluiten houdende reglement betreffende de inrichting van de politie der tramwegen.

Deze bepaling is overbodig, vermits de wetgeving in kwestie van rechtswege toepasselijk is.

#### Art. 15.

Artikel 15 bepaalt dat de Minister, tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren, elk jaar op het bureau van de Kamer van Volksvertegenwoordigers vanwege de raad van beheer van de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel een verslag zal neerleggen, dat de stand van zaken in de maatschappij doet kennen en waarbij de staat der concessies en de laatste balans zijn gevoegd.

Vermits deze bepaling tot doel heeft, elk jaar het Parlement in te lichten over de werkzaamheid van de onderneming gedurende het afgelopen jaar, zou de voorgenomen maatregel beter zijn doel bereiken indien bepaald werd dat het verslag van de raad van beheer zal handelen over de werkzaamheid van de onderneming tijdens het jaar, en dat de balans, de winst- en verliesrekening, zelfs de exploitatierekening waarvan het houden bij artikel 41 der statuten is voorgeschreven, en de staat der verleende concessies bij dat verslag zullen worden gevoegd.

De tekst zou eveneens dienen te bepalen op welke datum deze mededeling moet worden gedaan.

Tenslotte rept het ontwerp met geen woord over de publicatie van de jaarlijkse algemene rekening. Hieruit volgt dat zodanige publicatie niet zal moeten plaats hebben.

Etaient présents :

MM. :

F. LEPAGE, *conseiller d'Etat, président*;  
 D. DECLEIRE, *conseiller d'Etat*;  
 J. COYETTE, *conseiller d'Etat*;  
 J. VAUTHIER, *assesseur de la section de législation*;  
 A. BERNARD, *assesseur de la section de législation*;  
 J. CYPRES, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de

M. F. LEPAGE, *président*.*Le Greffier,**(signé) J. CYPRES.**Le Président.**(signé) F. LEPAGE.*

Pour deuxième expédition délivrée à M. le Ministre des Communications.

Le 31 octobre 1950.

*Le Greffier du Conseil d'Etat,*

Waren aanwezig :

De HH. :

F. LEPAGE, *raadsheer van State, voorzitter*;  
 D. DECLEIRE, *raadsheer van State*;  
 J. COYETTE, *raadsheer van State*;  
 J. VAUTHIER, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;  
 A. BERNARD, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;  
 J. CYPRES, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van

de H. F. LEPAGE, *voorzitter*.*De Griffier,**(get.) J. CYPRES.**De Voorzitter,**(get.) F. LEPAGE.*

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Verkeerswezen.

De 31 Oktober 1950.

*De Griffier van de Raad van State,*

K. MEES.

## PROJET DE LOI

BAUDOUIN, PRINCE ROYAL,

EXERÇANT LES POUVOIRS CONSTITUTIONNELS DU ROI,

*A tous, présents et à venir. SALUT.*

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Finances, et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Finances sont chargés de présenter en Notre Nom aux Chambres Législatives le projet de loi dont la teneur suit.

Article premier:

Le Roi est autorisé à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, constituée conformément aux statuts annexés à la présente loi. Cette association portera la dénomination « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

Les statuts de la Société pourront être modifiés par l'assemblée générale en conformité avec les dispositions de la présente loi. Les modifications devront être approuvées par le Roi.

Art. 2.

La présente loi autorise le Roi :

à effectuer au nom de l'Etat, l'apport de tous les biens qui lui ont fait retour à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

## WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONINKLIJKE PRINS,

DIE DE GRONDWETTELIJKE MACHT VAN DE KONING UITOEFENT.

*Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.*

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Financiën, en op in Raad overlegd advies van Onze Ministers,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Financiën zijn gelast in onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt.

Eerste artikel.

De Koning is er toe gemachtigd zijn goedkeuring te hechten aan de oprichting van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid, gesticht overeenkomstig de bij deze wet behorende statuten. Deze vereniging zal worden geheten « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel ».

De statuten van de Maatschappij kunnen door de Algemene Vergadering worden gewijzigd overeenkomstig de bepalingen van deze wet. De wijzigingen moeten door de Koning goedgekeurd worden.

Art. 2.

Bij deze wet is de Koning er toe gemachtigd :

namens de Staat al de goederen in te brengen welke tot deze laatste zijn teruggekeerd bij de verstrijking van de concessie die aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleend was.

à effectuer au nom de la province de Brabant, de la ville de Bruxelles et des communes citées à l'article premier des statuts, apport de tous les biens qui ont fait retour à ces pouvoirs publics à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Ce dernier apport est effectué sous la condition suspensive de l'accord à donner par ces pouvoirs publics à leur participation dans l'association.

à convenir et recevoir les rémunérations attribuées à ces apports ainsi que d'en opérer le partage.

A l'égard de ceux des pouvoirs publics qui n'accepteraient pas de devenir associés, l'Etat fera usage des droits de reprise stipulés à l'article 97 du cahier des charges annexé à la convention intervenue le 26 avril 1899 entre l'Etat et la S.A. « Les Tramways Bruxellois »; cette partie des apports effectuée par l'Etat sera présumée avoir été apportée à la constitution de l'association en son propre nom.

L'attribution des parts sociales de la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » aux associés vaudra, pour ces derniers, renonciation à tous les droits qu'ils pourraient invoquer du chef des conventions conclues entre l'Etat belge et la S.A. « Les Tramways Bruxellois » les 26 avril 1899, 31 décembre 1924 et 30 décembre 1927.

#### Art. 3.

Le Roi accordera directement et sans adjudication publique, à la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », les concessions des lignes de tramways et de trolleybus, ainsi que les autorisations des lignes d'autobus dont la S.A. « Les Tramways Bruxellois » était titulaire au 31 décembre 1945.

La concession ou l'autorisation de tous nouveaux services publics de transports en commun urbains, dans l'agglomération bruxelloise, ainsi que toutes extensions aux lignes existantes, quel que soit le mode de traction employé, et quelle que soit la nature de la voirie sur ou sous laquelle ces nouveaux services seront établis, pourra être accordée par le Roi directement et sans adjudication publique à la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », qui dispose seule du droit de les obtenir.

Par agglomération bruxelloise, au sens du présent article, il faut entendre la ville de Bruxelles et les communes de : Anderlecht, Auderghem, Berchem-Sainte-Agathe, Diegem, Droogenbos, Etterbeek, Evere, Forest, Ganshoren, Groot-Bijgaarden, Ixelles, Jette, Koekelberg, Kraainem, Machelen-Vilvorde, Molenbeek-Saint-Jean, Ruisbroeck, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Tervuren, Uccle, Vilvorde, Watermael-Boitsfort, Wesembeek-Oppeem, Woluwe-Saint-Etienne, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre.

Pour l'application de la présente loi, il est loisible au Roi d'étendre la notion d'agglomération bruxelloise à d'autres communes limitrophes ou non des communes citées ci-dessus.

#### Art. 4.

Aucune concession ou autorisation nouvelle ne sera accordée, dans le cadre de l'article 3, alinéa 2 de la présente loi, sans que les conseils communaux intéressés et la députation permanente du Conseil provincial du Brabant, n'aient été entendus.

namens de la province Brabant, de la stad Brussel en de in artikel één van de statuten vermelde gemeenten al de goederen in te brengen welke tot deze openbare besturen zijn teruggekeerd bij de verstrijking van de concessie die aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleend was.

Deze laatste inbreng geschiedt onder voorwaarde van opschorting van de door die openbare besturen te geven instemming met hun deelneming in de vereniging.

de voor die inbrengsten toegekende bezoldigingen te bedingen en te ontvangen, alsmede ze te verdelen.

Ten aanzien van die onder de openbare besturen welke niet mochten aanvaarden deelgenoot te worden, zal de Staat gebruik maken van de rechten van overneming bepaald in artikel 97 van het lastkohier behorende bij de op 26 April 1899 tussen de Staat en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomst; dit gedeelte van de door de Staat verrichte inbrengsten zal worden verondersteld in zijn eigen naam te zijn ingebracht bij de oprichting van de vereniging.

De toekenning van de maatschappelijke aandelen der « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » aan de deelgenoten geldt voor deze laatste als verzaking aan al de rechten die zij mochten kunnen invoeren uit hoofde van de op 26 April 1899, 31 December 1924 en 30 December 1927 tussen de Belgische Staat en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomsten.

#### Art. 3.

De Koning zal aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » rechtstreeks en zonder openbare aanbesteding de concessies van de tram- en de trolleybuslijnen alsmede de machtigingen voor de autobuslijnen verlenen die de N.V. « Les Tramways Bruxellois » op 31 December 1945 bezat.

De concessie van of de machtiging voor elke nieuwe openbare dienst voor gemeenschappelijk lokaal vervoer in de Brusselse agglomeratie, alsmede elke uitbreiding van bestaande lijnen, om het even welke wijze van tractie gebruikt wordt en welke de aard zij van de weg waarop of waaronder die nieuwe diensten zullen ingericht worden, zal rechtstreeks en zonder openbare aanbesteding door de Koning kunnen verleend worden aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel », die alleen over het recht om ze te bekomen beschikt.

Onder Brusselse agglomeratie, in de zin van dit artikel, dient verstaan de Stad Brussel en de gemeenten : Anderlecht, Diegem, Drogenbos, Elsene, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Groot-Bijgaarden, Jette, Koekelberg, Kraainem, Machelen-bij-Vilvoorde, Oudergem, Ruisbroek, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem, Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Joost-ten-Node, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Stevens-Woluwe, Tervuren, Ukkel, Vilvoorde, Vorst, Watermaal-Bosvoorde, Wezembeek-Oppeem.

Voor de toepassing van deze wet kan de Koning het begrip Brusselse agglomeratie uitbreiden tot andere al dan niet aan voormelde gemeenten grenzende gemeenten.

#### Art. 4.

Generlei nieuwe concessie of machtiging zal binnen het raam van artikel 3, alinea 2, van deze wet verleend worden zonder dat de betrokken gemeenteraden en de Bestendige Deputatie van de provinciale Raad van Brabant gehoord werden.

## Art. 5.

Les concessions et autorisations sont accordées pour la durée de la Société.

Le Roi ne pourra y mettre fin qu'en révoquant l'ensemble de celles-ci. Il ne pourra user de ce pouvoir qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1981 et moyennant préavis d'un an prenant cours le 1<sup>er</sup> janvier suivant.

## Art. 6.

La « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » ne pourra céder, sous quelque forme que ce soit, ou affermer, l'exploitation des concessions ou autorisations.

## Art. 7.

Le Roi arrêtera le cahier des charges auquel sera soumise la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

Le cahier des charges déterminera notamment les obligations de la Société envers les pouvoirs publics, ainsi que la formule suivant laquelle les prix de transport seront établis. Ces derniers constitueront pour la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », les prix légaux qu'elle sera admise à percevoir.

## Art. 8.

Sans préjudice au respect des statuts et des cahiers des charges régissant les concessions et autorisations accordées à la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », 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 l'intérêt général.

## Art. 9.

L'Etat pourra garantir à concurrence d'un montant nominal qui n'excédera pas le triple du capital statuaire, le service des intérêts et l'amortissement des emprunts émis par la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

Le Roi est autorisé à accorder cette garantie.

## Art. 10.

La « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » est habilitée à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau, ces acquisitions ayant été déclarées préalablement d'utilité publique par le Roi.

Lorsque leur concours sera requis, les fonctionnaires de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines auront qualité pour passer les actes intéressant la Société et relatifs à l'expropriation.

## Art. 11.

La « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » ne peut être assujettie par la province de Brabant,

## Art. 5.

De concessies en machtigheden worden verleend voor de duur van de Maatschappij.

De Koning zal er slechts een einde kunnen aan maken door ze gezamenlijk in te trekken. Hij zal van dat recht maar kunnen gebruik maken met ingang van 1 Januari 1981 en met inachtneming van een opzeggingstermijn van één jaar ingaande 1 Januari daaraanvolgende.

## Art. 6.

De « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » mag de exploitatie van de concessies of machtigheden niet overlaten, in welke vorm ook, of verpachten.

## Art. 7.

De Koning stelt het lastkohier vast dat voor de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » zal gelden.

In het lastkohier zullen inzonderheid bepaald worden de verplichtingen van de Maatschappij tegenover de openbare besturen, alsmede de formule volgens welke de vervoerprijzen zullen berekend worden. Deze laatste zullen voor de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » de wettelijke prijzen zijn die zij zal mogen heffen.

## Art. 8.

De Minister onder wie het gemeenschappelijk stedelijk vervoer ressorteert mag zich, zonder afbreuk te doen aan de naleving van de statuten en van de lastkohlere die voor de aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » verleende concessies en machtigheden gelden, bij gemotiveerd besluit verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die mochten strijdig zijn met het algemeen belang.

## Art. 9.

De dienst van de interesten en de aflossing van de door de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » uitgegeven leningen zullen door de Staat kunnen gewaarborgd worden tot beloop van een nominaal bedrag dat het drievoud van het statuaire kapitaal niet mag overschrijden.

De Koning wordt er toe gemachtigd die waarborg te verlenen.

## Art. 10.

Aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » wordt bevoegdheid verleend om de voor de exploitatie van het net nodig onroerende goederen overeenkomstig de wetgeving in zake onteigening ten algemenen nutte te verwerven, nadat door de Koning verklaard werd dat het algemeen nut die verwervingen vordert.

Wanneer de ambtenaren van het Bestuur der Registratie en Domeinen verzocht worden hun medewerking te verlenen, zijn zij bevoegd om de akten die de Maatschappij aanbelangen en op de onteigening betrekking hebben, te verlijden.

## Art. 11.

Aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » mag door de provincie Brabant, de stad Brussel

la ville de Bruxelles et les communes intéressées à aucune redevance, impôt, taxe même rémunératoire du chef des concessions ou autorisations qui lui auront été octroyées.

#### Art. 12.

Pour l'application des lois et arrêtés sur l'emploi des langues en matière administrative, la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » sera censée exercer toute son activité dans l'agglomération bruxelloise telle qu'elle est définie dans les dispositions régissant cette matière.

#### Art. 13.

La « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » est soumise à la législation sur les commissions paritaires. Par contre, les dispositions de la loi du 20 septembre 1948, portant organisation de l'économie, ne lui sont pas applicables.

#### Art. 14.

Chaque année, le Ministre ayant les transports en commun urbains dans ses attributions, déposera sur le bureau de la Chambre des Représentants, un rapport du conseil d'administration de la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » portant sur l'activité de l'entreprise durant l'année écoulée; ce rapport sera accompagné du bilan et du compte de profits et pertes arrêtés au 31 décembre de cette année, ainsi que de l'état des concessions accordées.

Le bilan et le compte de profits et pertes seront publiés annuellement aux annexes du *Moniteur belge*.

Le dépôt par le Ministre intéressé ainsi que la publication des comptes se feront dans un délai de deux mois à dater du jour de l'assemblée générale ordinaire annuelle.

#### Art. 15.

§ 1. L'article 161, 3° du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe est remplacé par la disposition suivante :

« 3° Les actes portant constitution, modification, prorogation ou dissolution de la Société Nationale des distributions d'eau, des associations formées selon les prévisions des lois du 18 août 1907 et du 1<sup>er</sup> mars 1922 et de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles. »

§ 2. L'article 59, 42°, du Code des droits de timbre, est complété par les mots :

« la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

§ 3. L'article 78<sup>2</sup> du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par l'article 38 de la loi du 13 août 1947, est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, la taxe est réduite au même taux en ce qui concerne tous les transports qui sont effectués par la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ». »

§ 4. L'article 208 du même Code, modifié par l'article 5 de l'arrêté du Régent du 25 novembre 1947, est complété par les mots : « La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

en de betrokken gemeenten generlij cijs, belasting of taxe, zelfs voor verstrekte diensten, opgelegd worden uit hoofde van de concessies of machtigingen welke zij zal verkregen hebben.

#### Art. 12.

Voor de toepassing van de wetten en besluiten op het gebruik der talen in bestuurszaken wordt de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » geacht gans haar bedrijvigheid uit te oefenen in de Brusselse agglomeratie, zoals deze omschreven is bij de ter zake geldende bepalingen.

#### Art. 13.

De « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » is onderworpen aan de wetgeving op de paritaire commissies. Daarentegen zijn de bepalingen van de wet van 20 September 1948, houdende organisatie van het bedrijfsleven, er niet op toepasselijk.

#### Art. 14.

Elk jaar zal door de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk stedelijk vervoer behoort in de Kamer der Volksvertegenwoordigers een verslag van de raad van beheer van de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » over de bedrijvigheid van de onderneming gedurende het verlopen jaar ter tafel worden gelegd; dit verslag zal vergezeld gaan van de op 31 December van dat jaar afgesloten balans en winst- en verliesrekening, alsmede van de staat der verleende concessies.

De balans en de winst- en verliesrekening zullen jaarlijks in de bijlagen tot het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt worden.

Het neerleggen door de betrokken Minister, alsmede de bekendmaking van de rekeningen moeten geschieden binnen een termijn van twee maanden te rekenen van de dag der jaarlijkse gewone algemene vergadering.

#### Art. 15.

§ 1. Artikel 161, 3°, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 3° De akten houdende oprichting, wijziging, verlenging of ontbinding van de Nationale Maatschappij der Waterleidingen, van de verenigingen opgericht volgens de voorzieningen van de wetten van 18 Augustus 1907 en 1 Maart 1922 en van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel. »

§ 2. Artikel 59, 42°, van het Wetboek van het zegel, wordt aan gevuld met de woorden :

« de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel ».

§ 3. Artikel 78<sup>2</sup> van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, gewijzigd bij artikel 38 van de wet van 13 Augustus 1947, wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« De taxe wordt echter verminderd tot op hetzelfde bedrag voor al het vervoer dat door de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » verricht wordt. »

§ 4. Artikel 208 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij artikel 5 van het besluit van de Regent dd. 25 November 1947, wordt aangevuld met de woorden : « De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel ».

§ 5. La « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » est assimilée à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

#### Art. 16.

En cas d'insuffisance du « Fonds de prévision et d'utilité publique », prévu par les articles 44 et 46 des statuts de la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » le Roi peut, aux conditions et d'après les modalités à fixer par Lui, verser au dit Fonds tout ou partie de la taxe mobilière afférente au dividende prévu à l'article 44, littéra a de ces statuts.

Ces versements ne pourront, en aucun cas, être utilisés, directement ou indirectement, à la répartition ultérieure des dividendes par application de l'alinéa final de l'article 46 des statuts.

Donné à Bruxelles, le 8 mars 1951.

§ 5. De « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » wordt met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten betreffende de taksen en rechtstreekse belastingen ten bate van de Staat, de provinciën en de gemeenten.

#### Art. 16.

Ingeval van ontoereikendheid van het « Fonds voor voorziening en openbaar nut » voorzien bij artikelen 44 en 46 van de statuten der « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » kan de Koning, tegen de voorwaarden en volgens de modaliteiten door Hem te bepalen, de mobiliënbelasting betreffende het bij artikel 44, littéra a van deze statuten voorzien dividend, geheel of gedeeltelijk bij dat Fonds storten.

Die stortingen mogen in geen geval rechtstreeks of onrechtstreeks gebruikt worden voor de latere uitkering van de dividenden bij toepassing van de laatste alinea van artikel 46 der statuten.

Gegeven te Brussel, op 8 Maart 1951.

BAUDOUIN.

PAR LE PRINCE ROYAL :  
Le Ministre des Communications.

VANWEGE DE KONINKLIJKE PRINS :  
De Minister van Verkeerswezen.

P.-W. SEGERS.

Le Ministre des Finances.

De Minister van Financiën.

J. VAN HOUTTE.

### SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES.

#### STATUTS.

#### CHAPITRE I.

Constitution — Objet — Siège — Durée — Capital  
Emprunts.

#### Article premier.

Il est constitué par :

1° l'Etat belge agissant tant en son nom personnel qu'au nom de :

a) la province de Brabant;

b) la ville de Bruxelles et les communes d'Anderlecht, Auderghem, Berchem-Sainte-Agathe, Etterbeek, Evere, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette-Saint-Pierre, Koekelberg, Kraainem, Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Tervueren, Uccle, Vilvorde, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert;

### MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOMMUNAAL VERVOER TE BRUSSEL.

#### STATUTEN.

#### HOOFDSTUK I.

Oprichting — Doel — Zetel — Duur — Kapitaal  
Leningen.

#### Eerste artikel.

Door

1° de Belgische Staat, handelende zowel in eigen naam als in naam van :

a) de provincie Brabant,

b) de Stad Brussel en de gemeenten Anderlecht, Elsene, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Koekelberg, Kraainem, Oudergem, Schaerbeek, Sint-Agatha-Berchem, Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Joost-ten-Node, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Jette, Sint-Pieters-Woluwe, Tervuren, Ukkel, Vilvoorde, Vorst en Watermaal-Bosvoorde;

2° la S.A. « Les Tramways Bruxellois » une association de droit public dénommée « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

Ses engagements sont réputés commerciaux.

Sa situation juridique est régie par la loi du..... et les présents statuts.

#### Art. 2.

La Société a pour objet l'étude, l'établissement et l'exploitation dans l'agglomération bruxelloise telle qu'elle est définie à l'article 3 de la loi du..... de tous les services publics de tramways, de trolleybus, d'autobus et de tous autres modes de transports urbains en commun de personnes.

La Société peut faire toutes opérations généralement quelconques, se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet, et toutes opérations qui seraient susceptibles d'en favoriser ou faciliter la réalisation.

#### Art. 3.

Sans préjudice de l'intérêt public, la Société devra être administrée, gérée et exploitée suivant des méthodes industrielles.

#### Art. 4.

Le siège de la Société est établi à Bruxelles ou dans l'agglomération bruxelloise.

#### Art. 5.

La Société est constituée pour une durée indéterminée; toutefois elle sera dissoute et mise en liquidation à l'époque et dans les conditions déterminées au chapitre VI.

#### Art. 6.

Le capital est fixé à 1,400 millions de francs représenté par 140,000 parts sociales d'une valeur nominale de 10,000 francs chacune.

#### Art. 7.

Le capital a été entièrement souscrit et libéré par l'apport des biens suivants :

1° par l'Etat belge, agissant en son nom personnel, tous les biens immobilisés dont il est devenu propriétaire par le fait de l'expiration des concessions octroyées à la S.A. « Les Tramways Bruxellois » et représentés par des voies ferrées et leurs dépendances, existant sur la voie publique, des kiosques et du matériel roulant ainsi que du matériel fixe des voies et de leurs dépendances, tels que poteaux, fils, feeders, caniveaux ou autres ouvrages exécutés sur ou sous la voie publique appartenant à la voirie de l'Etat.

2° par la province de Brabant, la Ville de Bruxelles et les communes énumérées à l'article premier, représentées par l'Etat belge, agissant en vertu des stipulations de l'article 2 de la loi du ..... tous les biens immobilisés dont ces pouvoirs publics sont devenus propriétaires par le fait de l'expiration de la concession octroyée à la S.A. « Les Tram-

2° de N.V. « Les Tramways Bruxellois ».

wordt een publiekrechtelijke vereniging opgericht onder de benaming van « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel ».

Haar verbintenissen worden geacht daden van koophandel te zijn.

Haar rechtstoestand wordt beheerst door de wet van ..... en door deze statuten.

#### Art. 2.

De Maatschappij heeft ten doel de studie, de oprichting en de exploitatie, in de Brusselse agglomeratie zoals deze bepaald is bij artikel 3 van de wet van..... van alle openbare tramweg-, trolleybus- en autobusdiensten en van alle andere middelen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer van personen.

De Maatschappij mag alle om het even welke verrichtingen doen die rechtstreeks of onrechtstreeks geheel of ten dele, met haar doel verband houden, en alle verrichtingen die de verwezenlijking van dat doel zouden kunnen bevorderen of vergemakkelijken.

#### Art. 3.

De Maatschappij wordt, met het oog op het algemeen belang, volgens industriële methodes bestuurd, beheerd en geëxploiteerd.

#### Art. 4.

De zetel van de Maatschappij is gevestigd te Brussel of in de Brusselse agglomeratie.

#### Art. 5.

De Maatschappij wordt opgericht voor een onbeperkte duur; zij zal echter ontbonden en geliquideerd worden op het tijdstip en onder de voorwaarden bepaald in hoofdstuk VI.

#### Art. 6.

Het kapitaal is vastgesteld op 1,400 miljoen frank, vertegenwoordigd door 140,000 maatschappelijke aandelen van 10,000 frank ieder.

#### Art. 7.

Het kapitaal is voltekend en volgestort door de inbreng van de volgende goederen :

1° door de Belgische Staat, handelende in eigen naam, al de vastgelegde goederen waarvan hij eigenaar geworden is door het feit van het verstrijken van de aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleende concessies en die vertegenwoordigd zijn door op de openbare weg bestaande spoorlijnen en dezer aanhorigheden, kiosken en rollend materieel, alsmede vast materieel van de sporen en dezer aanhorigheden, zoals palen, draden, feeders, ondergrondse kanalen of andere werken uitgevoerd op of onder de openbare weg die tot de Rijkswegen behoort.

2° door de provincie Brabant, de Stad Brussel en de in artikel één opgenoemde gemeenten, vertegenwoordigd door de Belgische Staat, handelende krachtens het bepaalde in artikel 2 van de wet van....., al de vastgelegde goederen waarvan die openbare besturen eigenaar geworden zijn door het feit van het verstrijken van de aan de N.V.

ways Bruxellois » et représentés par du matériel fixe des voies et de leurs dépendances, tels que fils, feeders, poteaux, caniveaux et autres ouvrages, exécutés sur ou sous la voie publique appartenant à la voirie de ces pouvoirs publics.

3° par la S.A. « Les Tramways Bruxellois », tous les biens immobilisés lui appartenant qui, à la date d'expiration des concessions qui lui avaient été octroyées, servaient à l'exploitation du réseau, et qui ne sont pas revenus gratuitement aux pouvoirs publics. Les approvisionnements ne sont pas compris dans le présent apport.

En représentation de ces apports, les 140,000 parts sociales sont attribuées à raison de :

70,000 dénommées de « Série A », à l'Etat belge, à charge pour ce dernier d'en opérer la rétrocession aux pouvoirs publics qui ont décidé de faire partie de l'association, et suivant la répartition reprise en annexe.

70,000 dénommées de « Série B », à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ». Ces dernières parts sont incessibles.

#### Art. 8.

La Société n'est pas tenue au delà de son capital.

Les associés ne sont tenus qu'à concurrence de leur mise.

#### Art. 9.

La Société peut contracter des emprunts pour couvrir ses dépenses d'investissements nouveaux définis au chapitre IV ou des dépenses extraordinaires de renouvellement, comme il est prévu à l'article 42.

En vertu de l'article 9 de la loi du \_\_\_\_\_ le Roi peut accorder la garantie de l'Etat à de tels emprunts.

### CHAPITRE II.

#### Administration — Surveillance.

#### Art. 10.

La Société est administrée et gérée par un conseil d'administration et un comité de gestion.

#### § 1. Conseil d'administration.

#### Art. 11.

Le conseil d'administration est composé d'un président, d'un vice-président et de 18 administrateurs, tous de nationalité belge nommés de la manière suivante :

1° Le président et quatre administrateurs sont nommés par le Roi, sur présentation faite sur liste double dressée par le Ministre des Communications;

2° Un administrateur est nommé par le Roi sur présentation faite sur liste double dressée par la députation permanente du Conseil Provincial du Brabant;

3° Un administrateur est nommé par le Roi sur présentation faite sur liste double dressée par le collège échevinal de la ville de Bruxelles;

« Les Tramways Bruxellois » verleende concessie en die vertegenwoordigd zijn door vast materieel van de sporen en dezer aanhorigheden, zoals draden, feeders, palen, ondergrondse kanalen en andere werken uitgevoerd op of onder de openbare weg die tot de wegen van die openbare besturen behoort.

3° door de N.V. « Les Tramways Bruxellois », al de haar toebehorende vastgelegde goederen die, op de datum van de verstrijking van de haar verleende concessies, voor de exploitatie van het net dienden en niet kosteloos aan de openbare besturen zijn toegevallen. De voorraden zijn niet begrepen in deze inbreng.

In betaling van die inbrengsten worden de 140,000 maatschappelijke aandelen toegekend als volgt :

70,000, genaamd van « Reeks A », aan de Belgische Staat, onder beding voor deze laatste ze af te staan aan de openbare besturen, die besloten hebben van de vereniging deel uit te maken, overeenkomstig de in de bijlage opgegeven verdeling.

70,000, genaamd van « Reeks B », aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois ». Deze laatste aandelen zijn onoverdraagbaar.

#### Art. 8.

De Maatschappij is slechts aansprakelijk tot beloop van haar kapitaal.

De deelhebbers zijn slechts aansprakelijk tot beloop van het door hen ingebracht kapitaal.

#### Art. 9.

De Maatschappij kan leningen aangaan om haar uitgaven voor de in hoofdstuk IV bepaalde nieuwe beleggingen of buitengewone uitgaven voor vernieuwing, als voorzien in artikel 42, te dekken.

Krachtens artikel 9 van de wet van \_\_\_\_\_, kan de Koning voor zulke leningen de Staatswaarborg verlenen.

### HOOFDSTUK II.

#### Bestuur — Toezicht.

#### Art. 10.

De Maatschappij wordt bestuurd en beheerd door een raad van beheer en een beheerscomité.

#### § 1. Raad van beheer.

#### Art. 11.

De raad van beheer bestaat uit een voorzitter, een ondervoorzitter en 18 beheerders, allen van Belgische nationaliteit, benoemd als volgt :

1° De voorzitter en vier beheerders worden benoemd door de Koning, op voordracht op een dubbele lijst opgemaakt door de Minister van Verkeerswezen;

2° Eén beheerder wordt benoemd door de Koning, op voordracht op een dubbele lijst opgemaakt door de bestendige deputatie van de Provinciale Raad van Brabant;

3° Eén beheerder wordt benoemd door de Koning, op voordracht op een dubbele lijst opgemaakt door het schepencollege der stad Brussel;

4° Trois administrateurs sont nommés par le Roi sur présentation faite sur liste double dressée par les collèges échevinaux des autres communes associées;

5° Deux administrateurs sont nommés par l'assemblée générale sur présentation faite par chacune des deux organisations professionnelles groupant le plus d'adhérents parmi le personnel de la Société;

6° Le vice-président et sept administrateurs sont nommés en assemblée générale par la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Le président et les administrateurs visés sub 1°, 2°, 3° 4° et 5° auront chacun un suppléant.

Pour l'ensemble des vice-président et administrateurs visés sub 6°, il y aura 4 administrateurs suppléants.

D'une manière générale, les règles fixées pour la présentation et la nomination des administrateurs effectifs sont applicables pour la présentation et la nomination des administrateurs suppléants.

Si certains des pouvoirs publics visés sub 2°, 3° et 4° ne désiraient pas faire partie de l'association, le Ministre des Communications aurait le droit de réduire au profit de l'Etat le nombre de 5 mandats réservés à ces pouvoirs publics. Cette réduction sera d'un mandat par tranche de 7,000 parts sociales représentatives de biens pour lesquels s'exercera le droit de reprise de l'Etat.

Les fonctions de membres du conseil d'administration sont incompatibles avec tous les mandats publics, parlementaires, provinciaux ou communaux.

L'article 60 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales est applicable aux président, vice-président et membres du conseil d'administration.

#### Art. 12.

Les mandats d'administrateur et d'administrateur suppléant ont une durée de six ans; tous les trois ans, la moitié des mandats revenant aux possesseurs des parts sociales des séries A et B et aux groupements de personnel, viendront à expiration.

Pour la première fois un tirage au sort indiquera, dans chacun de ces trois groupes, les administrateurs et administrateurs suppléants sortant après 3 ans. Les mandats des administrateurs sortants sont renouvelables.

#### Art. 13.

Les administrateurs cessent de faire partie du conseil d'administration à la fin du mandat au cours duquel ils ont atteint l'âge de 65 ans.

Les administrateurs représentant les propriétaires de parts sociales de série A peuvent être révoqués par le Roi de l'avis conforme des pouvoirs publics qui les ont présentés.

Les administrateurs représentant la S.A. « Les Tramways Bruxellois » et les organisations professionnelles peuvent être révoqués par l'assemblée générale de l'avis conforme de la dite Société ou de l'organisation professionnelle représentée.

Il sera pourvu au remplacement d'administrateurs démissionnaires ou révoqués dans les conditions établies à l'article 11, chaque nouvel administrateur achevant le mandat de celui qu'il remplace.

Les dispositions du présent article sont également applicables aux administrateurs suppléants.

4° Drie beheerders worden benoemd door de Koning, op voordracht op een dubbele lijst opgemaakt door de schepencolleges der andere deelhebbende gemeenten;

5° Twee beheerders worden benoemd door de algemene vergadering, op de voordracht van elke der twee syndicale organisaties die het meest aangesloten onder het personeel der Maatschappij groeperen;

6° De ondervoorzitter en zeven beheerders worden op de algemene vergadering benoemd door de N.V. « Les Tramways Bruxellois ».

De onder 1°, 2°, 3°, 4° en 5° bedoelde voorzitter en beheerders hebben elk een plaatsvervanger.

Voor de onder 6° bedoelde ondervoorzitter en beheerders samen, zijn er 4 plaatsvervangende beheerders.

In het algemeen zijn de voor de voordracht en de benoeming van de werkende beheerders vastgestelde regelen toepasselijk voor de voordracht en de benoeming van de plaatsvervangende beheerders.

Indien sommige der onder 2°, 3° en 4° bedoelde openbare besturen niet mochten verlangen van de vereniging deel uit te maken, zou de Minister van Verkeerswezen het recht hebben het getal van 5 voor die openbare besturen bestemde mandaten ten bate van de Staat te verminderen. Deze vermindering zal gelijk zijn aan één mandaat per gedeelte van 7,000 maatschappelijke aandelen die goederen vertegenwoordigen waarvoor het recht van naasting door de Staat zal uitgeoefend worden.

De functie van lid van de raad van beheer is onverenigbaar met al de openbare mandaten, zo parlementaire als provinciale of gemeentelijke.

Artikel 60 van de samengeschiedelde wetten op de handelsvennootschappen is toepasselijk op de voorzitter, ondervoorzitter en leden van de raad van beheer.

#### Art. 12.

Het mandaat van beheerder en van plaatsvervangend beheerder duurt zes jaar; om de drie jaar verstrijken de helft van de mandaten die aan de houders van de maatschappelijke aandelen van reeks A en B en aan de personeelsgroeperingen toekomen.

De eerste maal wordt bij loting voor ieder van deze drie groepen bepaald welke beheerders en plaatsvervangende beheerders na 3 jaar uittreden. Het mandaat van de uittredende beheerders is hernieuwbaar.

#### Art. 13.

De beheerders houden op van de raad van beheer deel uit te maken bij het verstrijken van het mandaat tijdens hetwelk zij de leeftijd van 65 jaar bereikt hebben.

De beheerders, die de houders van maatschappelijke aandelen van reeks A vertegenwoordigen, kunnen door de Koning afgezet worden op eensluidend advies van de openbare besturen die ze voorgedragen hebben.

De beheerders, die de N.V. « Les Tramways Bruxellois » en de beroepsgroeperingen vertegenwoordigen, kunnen door de algemene vergadering afgezet worden op eensluidend advies van die Maatschappij of van de vertegenwoordigde groepering.

Overleden, ontslagnemende of afgezette beheerders worden vervangen onder de bij artikel 11 vastgestelde voorwaarden, met dien verstande dat de nieuwe beheerder het mandaat voleindigt van diegene die hij vervangt.

De bepalingen van dit artikel zijn insgelijks toepasselijk op de plaatsvervangende beheerders.

## Art. 14.

Les nominations, démissions ou révocations d'administrateurs ou d'administrateurs suppléants sont publiées au *Moniteur belge*.

## Art. 15.

Le Conseil se réunit toutes les fois que l'exigent les affaires de la société. Il est convoqué par le président ou son suppléant.

Sur la demande de trois administrateurs, le président ou son suppléant est tenu de convoquer le Conseil, aux jour et heure indiqués par lui, endéans la quinzaine.

Toute convocation contient l'ordre du jour arrêté par le président, son suppléant ou ceux des membres qui l'ont provoquée. Elle est envoyée huit jours avant la date fixée pour la réunion.

## Art. 16.

L'administrateur suppléant a pour mission, de plein droit et sans avoir à en justifier :

1. de remplacer à une réunion du conseil d'administration ou du comité de gestion un administrateur empêché.
2. de remplir provisoirement jusqu'à nouvelle nomination, une place laissée vacante.

L'administrateur suppléant jouira, dans les cas précités, des prérogatives de l'administrateur qu'il remplace même si ce dernier remplit des fonctions spéciales, telles que celles de président, vice-président, administrateur délégué.

## Art. 17.

Le conseil ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents ou remplacés. Les délibérations sont prises à la majorité simple, sauf dans les cas repris aux lettres B et C de l'article 20.

Chaque administrateur présent dispose d'une voix, celle du président étant prépondérante en cas de partage des voix.

## Art. 18.

Si lors d'une séance, le conseil d'administration n'est pas en nombre pour délibérer valablement, il peut, après une nouvelle convocation envoyée par lettre recommandée et quel que soit le nombre des membres présents ou remplacés, délibérer valablement sur les objets qui sont mis pour la deuxième fois à l'ordre du jour. Toutefois, dans les cas repris aux lettres B et C de l'article 20, les décisions ne seront valablement prises qu'à la majorité des 2/3 des voix présentes.

## Art. 19.

Les délibérations du conseil d'administration sont consignées dans des procès-verbaux et réunies dans un registre spécial tenu au siège de la Société. Ils sont signés par les membres du conseil qui ont pris part à la délibération ou tout au moins par la moitié d'entre eux. Les copies ou extraits des procès-verbaux sont signés par deux administrateurs.

## Art. 14.

De benoemingen, ontslagnemingen of afzettingen van beheerders of plaatsvervangende beheerders worden in het *Staatsblad* bekendgemaakt.

## Art. 15.

De Raad vergadert telkens als de zaken van de Maatschappij zulks vereisen. Hij wordt bijeengeroepen door de voorzitter of dezes plaatsvervanger.

Op verzoek van drie beheerders is de Voorzitter of dezes plaatsvervanger er toe gehouden de Raad binnen veertien dagen, op dag en uur door hem vastgesteld, bijeen te roepen.

De oproepingsbrief vermeldt de agenda, vastgesteld door de voorzitter, dezes plaatsvervanger of die van de leden die de bijeenroeping uitgelokt hebben. Hij wordt acht dagen vóór de voor de vergadering vastgestelde datum opgezonden.

## Art. 16.

De plaatsvervangende beheerder heeft in opdracht, van rechtswege en zonder rechtvaardiging :

1. een verhinderd beheerder op een vergadering van de raad van beheer of van het beheerscomité te vervangen,
2. een opengelaten plaats tot bij nieuwe benoeming voorlopig te bekleden.

De plaatsvervangende beheerder geniet, in vorenbedoelde gevallen, de prerogatieven van de beheerder die hij vervangt, zelfs indien deze laatste speciale functies vervult, zoals deze van voorzitter, ondervoorzitter, gemachtigde beheerder.

## Art. 17.

De raad beraadslaagt slechts geldig zo ten minste de helft van zijn leden aanwezig of vervangen zijn. De beslissingen worden genomen bij eenvoudige meerderheid van stemmen, behalve in de gevallen voorzien onder letters B en C van artikel 20.

Elk aanwezige beheerder beschikt over één stem, met dien verstande dat in geval van staking van stemmen de stem van de voorzitter beslissend is.

## Art. 18.

Indien tijdens een vergadering de raad van beheer niet in voldoende getale is om geldig te beraadslagen, kan hij, na een nieuwe bijeenroeping bij aangetekende brief, geldig beraadslagen over de zaken die voor de tweede maal op de agenda staan, om het even hoeveel leden aanwezig of vervangen zijn. In de gevallen voorzien onder letters B en C van artikel 20 worden de beslissingen nochtans slechts geldig genomen bij meerderheid der 2/3 van de aanwezige stemmen.

## Art. 19.

De beraadslagingen van de raad van beheer worden vastgesteld bij notulen die in een ten zetel van de Maatschappij gehouden bijzonder register ingeschreven worden. Zij worden ondertekend door de leden van de raad die aan de beraadslaging hebben deelgenomen of ten minste door de helft van deze. De afschriften of uittreksels van de notulen worden ondertekend door twee beheerders.

## Art. 20.

Sans préjudice aux délégations reprises à l'article 22 ci-après, le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour administrer et gérer la Société, notamment :

## A. — A la majorité simple des voix, le conseil :

acquiert, vend, cède ou transfère tous biens mobiliers, prend ou donne en location tous biens mobiliers ou immobiliers,

fournit les garanties pour sûreté des engagements contractés par la Société et accepte les garanties offertes pour sûreté des engagements pris envers celle-ci,

donne mainlevée de toutes inscriptions hypothécaires,

donne mainlevée de toutes saisies et oppositions, le tout sans devoir justifier de l'extinction des créances de la Société,

autorise toutes actions judiciaires tant en demandant qu'en défendant,

reçoit toutes sommes dues à la Société et détermine le placement des fonds disponibles et dispose des fonds que la Société possède en dépôt ou en compte courant.

## B. — A la majorité des deux tiers des voix et après études dont il aura chargé le comité de gestion, prévu à l'article 21, le conseil statue sur :

les propositions de modifications aux statuts,

les immobilisations nouvelles prévues à l'article 38,

les émissions d'emprunts ou demandes d'ouverture de crédit,

les nouvelles concessions, autorisations, extensions, prolongements de lignes,

les modifications aux actes de concessions ou aux conventions existantes avec les pouvoirs publics,

les modifications, modernisations, renouvellements du réseau, du matériel ou des installations,

les acquisitions ou aliénations de biens immobiliers; la mise en possession des biens aura lieu le cas échéant, comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique à la diligence et aux frais de la Société,

le changement du mode de traction,

la nomination ou la révocation des membres du personnel de direction, la fixation de leurs traitements, gratifications et participation dans les bénéfices,

la détermination des rémunérations du personnel d'exécution.

## C. — A la majorité des deux tiers des voix, le conseil peut annuler, dans un délai d'un mois, toute décision prise par le comité de gestion dans le cadre de la délégation lui conférée à l'article 22.

## § 2. Comité de gestion.

## Art. 21.

Il est créé un comité de gestion composé d'un président et de quatre membres choisis parmi les administrateurs.

Les fonctions de président du comité de gestion sont exercées de droit par le vice-président du conseil d'administration.

## Art. 20.

De raad van beheer heeft, ongeacht de bij artikel 22 hierna opgenoemde opdrachten de meest uitgebreide macht om de Maatschappij te besturen en te beheren, inzonderheid :

## A. — De raad, bij eenvoudige meerderheid van stemmen :

verkrijgt, verkoopt, staat af of draagt over alle roerende goederen, huurt of verhuurt alle roerende of onroerende goederen,

verstrekt de waarborgen tot zekerheid van de door de Maatschappij aangegane verbintenissen en aanvaardt de waarborgen tot zekerheid van de jegens deze laatste aangegane verbintenissen,

geeft handlichting van alle hypothécaire inschrijvingen,

geeft handlichting van alle beslagleggingen en verzet, dit alles zonder van de delging van de schuldvorderingen der Maatschappij te moeten doen blijken,

verleent toelating tot alle rechtsvorderingen zowel bij eis als bij verweer,

ontvangt alle aan de Maatschappij verschuldigde sommen en bepaalt de beleggingen van de beschikbare gelden en beschikt over de gelden welke de Maatschappij in deposito of op rekening-courant bezit.

## B. — Bij meerderheid van de twee derden der stemmen en na studiën waarmede de raad het bij artikel 21 voorzien beheerscomité zal belast hebben, beslist hij over :

de voorstellen tot wijziging in de statuten,

de nieuwe vastleggingen voorzien bij artikel 38,

de uitgifte van leningen of verzoeken om kredietopening,

de nieuwe concessies, machtigingen, uitbreidingen, verlengingen van lijnen,

de wijzigingen in de concessieakten of in de bestaande overeenkomsten met de openbare besturen,

de wijzigingen, moderniserings, vernieuwingen van het net, het materieel of de inrichtingen,

de verwervingen of vervreemdingen van onroerende goederen; het in bezit stellen van de goederen zal, in voorkomend geval, geschieden zoals in zake van openbaar nut verklaarde werken, ten verzoeken en op kosten van de Maatschappij,

de verandering van de wijze van tractie,

de benoeming of de afzetting van de leden van het bestuurspersoneel, de vaststelling van dezer wedde, gratificatiën en de deelnemingen in de winst,

het vaststellen van de bezoldigingen van het uitvoeringspersoneel.

## C. — Bij meerderheid van de twee derden der stemmen kan de raad, binnen een termijn van één maand, elke beslissing te niet doen die door het beheerscomité genomen werd binnen het raam van de bij artikel 22 aan dit laatste verleende opdracht.

## § 2. Beheerscomité.

## Art. 21.

Er wordt een beheerscomité opgericht, samengesteld uit een voorzitter en vier leden gekozen uit de beheerders.

De functies van voorzitter van het beheerscomité worden van rechtswege waargenomen door de ondervoorzitter van de raad van beheer.

Un administrateur représentant l'Etat et ne remplissant pas les fonctions de président du conseil d'administration, fera partie du comité de gestion; il est désigné par voie de cooptation par les administrateurs représentant l'Etat.

Le représentant de la ville de Bruxelles sera de droit membre de ce comité; si la ville de Bruxelles ne devient pas associée, les administrateurs représentant les communes associées désigneront un membre.

Les administrateurs représentant la S.A. « Les Tramways Bruxellois » désigneront deux membres dont l'administrateur-délégué dont les fonctions sont prévues par l'article 22.

Les délibérations du comité de gestion sont prises à la majorité simple des voix, celle du président ayant prépondérance en cas de partage des voix.

#### Art. 22.

Le comité de gestion exécute les décisions du conseil d'administration.

En outre, sans préjudice aux droits du conseil d'administration stipulés au littéra C de l'article 20, il :

applique les conventions et cahiers des charges des concessions et les conventions collectives avec le personnel;

assume la gestion journalière;

fixe les horaires;

établit les traités et devis et passe les commandes nécessaires à l'exploitation courante ainsi qu'à l'exécution des travaux décidés par le conseil d'administration;

établit les règlements d'exploitation;

arrête les comptes mensuels et les projets de comptes annuels;

nomme et révoque le personnel d'exécution dont il fixe les attributions.

L'administrateur-délégué, auquel le comité de gestion peut déléguer une partie de ses pouvoirs ou de ses missions réalisera d'une manière permanente la liaison de ce comité avec le directeur général. Il assumera temporairement les fonctions du directeur général en cas de vacance de ce poste.

#### Art. 23.

Sur proposition du comité de gestion, le conseil d'administration nomme, à la majorité des deux tiers des voix, un directeur général, choisi hors de son sein, détermine ses pouvoirs et ses émoluments. Le directeur général assiste, avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration et du comité de gestion.

#### Art. 24.

Pour tous les actes de la Société autres que ceux qui relèvent de la gestion journalière, la Société sera valablement engagée vis-à-vis des tiers par la signature du président du conseil d'administration ou d'un administrateur présenté par le Ministre des Communications et celle du président du comité de gestion ou de l'administrateur-délégué.

Les actes de la gestion journalière peuvent être signés par le directeur général dans les limites fixées par le comité de gestion.

Een beheerder die de Staat vertegenwoordigt en niet de functies van voorzitter van de raad van beheer vervult, maakt deel uit van het beheerscomité; hij wordt door coöptatie aangewezen door de beheerders die de Staat vertegenwoordigen.

De vertegenwoordiger van de stad Brussel is van rechtswege lid van dat comité; indien de stad Brussel geen deelhebber wordt, zal door de beheerders, die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigen, een lid aangewezen worden.

Door de beheerders, die de N.V. « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigen, worden twee leden aangewezen, onder wie de gemachtigde beheerder wiens functies bij artikel 22 voorzien zijn.

De beslissingen van het beheerscomité worden genomen bij eenvoudige meerderheid van stemmen, met dien verstande dat in geval van staking van stemmen de stem van de voorzitter beslissend is.

#### Art. 22.

Het beheerscomité is belast met de uitvoering van de beslissingen van de raad van beheer.

Het is bovendien, onverminderd de in littera C van artikel 20 bepaalde rechten van de raad van beheer, belast met :

de toepassing van de overeenkomsten en lastkohieren betreffende de concessies en van de collectieve overeenkomsten met het personeel;

het dagelijks bestuur;

het vaststellen der uurregelingen;

het opmaken van de koopovereenkomsten en bestekken en doet de nodige bestellingen voor de lopende exploitatie, alsmede voor de uitvoering van de werken waartoe door de raad van beheer besloten werd;

het opmaken van de exploitatiereglementen;

het opmaken van de maandelijks rekeningen en de ontwerpen van jaarrekeningen;

de benoemingen en afzettingen van het uitvoeringspersoneel waarvan het de bevoegdheden bepaalt.

De gemachtigde beheerder, aan wie het beheerscomité een gedeelte van zijn bevoegdheden of van zijn opdrachten kan opdragen, verzekert op permanente wijze de verbinding van dat comité met de directeur-generaal. Hij neemt tijdelijk de functies van de directeur-generaal waar, ingeval deze post openstaat.

#### Art. 23.

Op de voordracht van het beheerscomité benoemt de raad van beheer, bij meerderheid van de twee derden der stemmen, buiten zijn leden, een directeur-generaal, bepaalt dezes bevoegdheden en emolumenten. De directeur-generaal woont, met raadgevende stem, de vergaderingen van de raad van beheer en van het beheerscomité bij.

#### Art. 24.

Voor al de handelingen van de Maatschappij, buiten die welke tot het dagelijks bestuur behoren, is de Maatschappij geldig tegenover derden verbonden door de handtekening van de voorzitter van de raad van beheer of van een door de Minister van Verkeerswezen voorgedragen beheerder en die van de voorzitter van het beheerscomité of van de gemachtigde beheerder.

De daden van dagelijks bestuur mogen binnen de door het beheerscomité vastgestelde grenzen door de directeur-generaal ondertekend worden.

## Art. 25.

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, sont intentées ou suivies au nom de la Société pour suites et diligences de son directeur général.

## Art. 26.

Le président, le vice-président, l'administrateur-délégué, les membres du conseil d'administration et du comité de gestion et leurs suppléants ainsi que le commissaire du Gouvernement prévu à l'article 37, ont droit à des émoluments ou indemnités fixés par l'assemblée générale, sous l'approbation du Ministre des Communications.

## Art. 27.

Le conseil d'administration et le comité de gestion déterminent chacun par un règlement d'ordre intérieur, le mode suivant lequel ils exercent leurs attributions, en se conformant aux présents statuts.

## Art. 28.

Les opérations de la Société sont surveillées par un collège de trois commissaires aux comptes de nationalité belge nommés et révocables par l'assemblée générale. Leur mandat est annuel.

Deux commissaires seront présentés par les propriétaires des parts sociales de série A. Un commissaire sera présenté par la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Les commissaires sortants peuvent être nommés pour un nouveau terme. Ils cessent de faire partie du Collège des Commissaires au plus tard à l'expiration du mandat au cours duquel ils ont atteint l'âge de 65 ans.

Leurs émoluments ou jetons de présence sont fixés par l'assemblée générale.

Les commissaires ont, conjointement ou séparément, un droit illimité de surveillance et de contrôle sur toutes les opérations de la Société; ils peuvent prendre connaissance sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures de la Société. Il leur est remis chaque semestre par le conseil d'administration, un état résumant la situation active et passive. Les commissaires doivent soumettre à l'assemblée générale les résultats de leur mission avec les propositions qu'ils croient convenables et lui faire connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

Les incompatibilités prévues à l'article 11 sont applicables aux commissaires.

## CHAPITRE III.

## Les assemblées générales.

## Art. 29.

Les assemblées générales ont lieu dans l'agglomération bruxelloise, à l'endroit désigné par le conseil d'administration dans les avis de convocation.

Les convocations contiennent l'ordre du jour arrêté par le conseil d'administration et sont adressées aux associés à l'intervention du président ou de son suppléant par lettre recommandée quinze jours au moins avant la date fixée pour l'assemblée.

## Art. 25.

De rechtsvorderingen, zowel bij eis als bij verweer, worden in naam van de Maatschappij ingesteld of vervolgd, op vervolging en ten verzoeken van haar directeur-generaal.

## Art. 26.

De voorzitter, de ondervoorzitter, de gemachtigde beheerder, de leden van de raad van beheer en van het beheerscomité en hun plaatsvervangers, alsmede de bij artikel 37 voorziene Regeringscommissaris, hebben recht op emolumenten of vergoedingen die door de algemene vergadering worden vastgesteld, onder goedkeuring door de Minister van Verkeerswezen.

## Art. 27.

De raad van beheer en het beheerscomité bepalen elk bij een huishoudelijk reglement op welke wijze zij hun bevoegdheden uitoefenen, onder inachtneming van deze statuten.

## Art. 28.

Op de verrichtingen van de Maatschappij wordt toezicht gehouden door een college van drie commissarissen van Belgische nationaliteit die door de algemene vergadering benoemd en afgezet worden. Hun mandaat duurt één jaar.

Twee commissarissen worden voorgedragen door de eigenaars van de maatschappelijke aandelen van reeks A. Een commissaris wordt voorgedragen door de N.V. « Les Tramways Bruxellois ».

De uittreedende commissarissen zijn herkiesbaar. Zij houden op van het college van commissarissen deel uit te maken uiterlijk bij de verstrijking van het mandaat tijdens hetwelk zij de leeftijd van 65 jaar bereikt hebben.

Hun emolumenten of presentiegelden worden door de algemene vergadering vastgesteld.

De commissarissen hebben, samen of afzonderlijk, een onbeperkt recht van toezicht en controle op al de verrichtingen van de Maatschappij; zij mogen, zonder verplaatsing, kennis nemen van de boeken, de briefwisseling, de notulen en in het algemeen van al de schrifturen der Maatschappij. Elk semester wordt hun door de raad van beheer een staat bezorgd, die de actieve en passieve toestand beknopt opgeeft. De commissarissen moeten de uitslag van hun opdracht, samen met de voorstellen die zij passend achten, aan de algemene vergadering voorleggen en deze doen kennen op welke wijze zij de inventarissen gecontroleerd hebben.

De bij artikel 11 voorziene onverenigbaarheden zijn toepasselijk op de commissarissen.

## HOOFDSTUK III.

## De algemene vergaderingen.

## Art. 29.

De algemene vergaderingen worden gehouden in de Brusselse agglomeratie, op de plaats welke door de raad van beheer in de oproepberichten is aangegeven.

De oproepingen vermelden de door de raad van beheer vastgestelde agenda en worden door de voorzitter of dezes plaatsvervanger bij aangetekende brief aan de deelgenoten gezonden, ten minste vijftien dagen vóór de datum die voor de vergadering bepaald is.

## Art. 30.

L'assemblée générale se compose des propriétaires des parts sociales.

L'Etat, la Province, chaque commune associée et la S.A. « Les Tramways Bruxellois » sont représentés chacun par un ou plusieurs mandataires spécialement désignés à cette fin. Le conseil d'administration a le droit d'arrêter le texte de la procuration nécessaire à l'exercice de ces mandats.

Ces mandataires ont seuls voix délibérative. Ils ont autant de voix qu'ils représentent de parts sociales.

Une liste de présence indiquant les noms des associés, de leurs mandataires et le nombre de parts qu'ils représentent est signée par chacun de ces mandataires en entrant à l'assemblée.

L'assemblée générale est régulièrement constituée quel que soit le nombre de parts représentées, sauf l'exception prévue à l'article 35. Ses décisions engagent tous les associés.

## Art. 31.

Toute assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration ou par son suppléant. Le directeur général exercera les fonctions de secrétaire.

Les autres membres présents du conseil d'administration complètent le bureau qui s'adjoint deux mandataires des associés en qualité de scrutateurs.

Les décisions sont prises à la majorité des voix, sauf ce qui est dit à l'article 35.

En cas de parité des voix, toute proposition soumise au vote est rejetée.

Le scrutin secret peut être demandé par trois associés. Quand il s'agit de questions de personnes, le scrutin secret est de droit.

## Art. 32.

L'assemblée générale ordinaire se réunit de plein droit, tous les ans le deuxième mardi du mois de mai.

Le conseil d'administration peut décider la convocation d'assemblées générales extraordinaires. Il est tenu de le faire dans les 30 jours, sur la demande d'un ou plusieurs associés représentant ensemble le cinquième du capital social. La demande indique les objets à porter à l'ordre du jour.

## Art. 33.

L'assemblée générale ordinaire reçoit communication du rapport du conseil d'administration, sur les opérations et la situation de la Société, ainsi que du rapport du collège des commissaires. Elle statue sur les conclusions de ces rapports, sur le bilan et sur le compte de profits et pertes et donne décharge, par un vote spécial, au conseil d'administration et aux commissaires. Elle statue éventuellement sur les autres questions portées à l'ordre du jour.

## Art. 34.

Les assemblées générales ne peuvent délibérer et statuer que sur les questions portées à l'ordre du jour.

## Art. 30.

De algemene vergadering bestaat uit de eigenaars van de maatschappelijke aandelen.

De Staat, de Provincie, elke deelhebbende gemeente en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » worden ieder vertegenwoordigd door een of meer speciaal daartoe aangewezen mandatarissen. De raad van beheer heeft het recht de tekst vast te stellen van de volmacht die voor de uitoefening van die mandaten nodig is.

Alleen die mandatarissen zijn stemgerechtigd. Zij hebben zoveel stemmen als zij maatschappelijke aandelen vertegenwoordigen.

Een presentielijst met de naam van de deelgenoten, van dezer mandatarissen en het getal aandelen die zij vertegenwoordigen, wordt door ieder van die mandatarissen getekend bij hun intrede in de vergadering.

De algemene vergadering is regelmatig samengesteld om het even hoeveel aandelen vertegenwoordigd zijn, behoudens de bij artikel 35 voorziene uitzondering. Haar beslissingen binden al de deelgenoten.

## Art. 31.

Elke algemene vergadering wordt voorgezeten door de voorzitter van de raad van beheer of door dezes plaatsvervanger. De directeur-generaal neemt het ambt van secretaris waar.

De andere aanwezige leden van de raad van beheer vullen het bureel aan, dat zich twee mandatarissen van de deelgenoten als stemopnemers toevoegt.

De beslissingen worden bij meerderheid van stemmen genomen, behalve wat gezegd is in artikel 35.

Bij staking van stemmen wordt elk voorstel, waarover gestemd wordt, verworpen.

De geheime stemming kan gevraagd worden door drie deelgenoten. Wanneer het over kwesties van personen gaat, geschiedt de geheime stemming van rechtswege.

## Art. 32.

De gewone algemene vergadering komt van rechtswege elk jaar bijeen op de tweede Dinsdag der maand Mei.

De raad van beheer kan beslissen buitengewone algemene vergaderingen bijeen te roepen. Hij is er toe gehouden zulks binnen 30 dagen te doen, op verzoek van één of meer deelgenoten die samen een vijfde van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen. Het verzoek vermeldt de op de agenda te plaatsen onderwerpen.

## Art. 33.

De gewone algemene vergadering krijgt mededeling van het verslag van de raad van beheer over de verrichtingen en de toestand van de Maatschappij, alsook van het verslag van het college van commissarissen. Zij doet uitspraak over de conclusiën van die verslagen, over de balans en over de winst- en verliesrekening, en geeft, bij een bijzondere stemming, ontlasting aan de raad van beheer en aan de commissarissen. In voorkomend geval, spreekt zij zich uit over de andere op de agenda geplaatste punten.

## Art. 34.

De algemene vergaderingen kunnen slechts beraadslagen en beslissen over kwesties die op de agenda staan.

## Art. 35.

Lorsqu'il s'agit de délibérer sur les modifications aux statuts, l'assemblée n'est valablement constituée que si les mandataires des associés qui assistent à la séance représentent la moitié au moins du capital social et que les convocations mentionnent le texte des modifications proposées. La majorité des deux tiers des voix représentées est nécessaire pour l'adoption de ces modifications.

Pour être valable, toute modification aux statuts doit être approuvée par le Roi.

## Art. 36.

Les procès-verbaux des assemblées générales ordinaires et extraordinaires sont signés par le président de l'assemblée et les scrutateurs.

## Art. 37.

Indépendamment des administrateurs représentant les pouvoirs publics, un commissaire du Gouvernement sera nommé par le Ministre des Communications. Ce commissaire sera convoqué à toutes les réunions du conseil d'administration, du comité de gestion et de l'assemblée générale auxquelles il pourra participer avec voix consultative.

Pour l'exercice de la faculté réservée au Ministre en vertu de l'article 8 de la loi du , ce commissaire disposera dans les limites et aux fins prévues au dit article, du droit de suspendre l'exécution d'une décision prise par l'un de ces organes.

Mention en sera faite au procès-verbal de la réunion, séance tenante; un extrait certifié conforme lui sera adressé sans délai. Si le Ministre n'annule pas la décision en cause dans les 30 jours de sa date elle pourra être exécutée.

## CHAPITRE IV.

## Immobilisations nouvelles.

## Art. 38.

Les dépenses d'investissements nouveaux susceptibles d'accroître le potentiel industriel de la Société seront imputées à un compte « Immobilisations nouvelles », mais sous déduction de la fraction qui correspond à des dépenses de renouvellement ou de remplacement.

Le potentiel industriel est caractérisé principalement par la puissance en places-km du réseau.

Les dépenses de cette nature sont couvertes par la voie d'emprunts obligataires.

## CHAPITRE V.

## Inventaire — Bilan — Répartition — Réserve.

## Art. 39.

L'année sociale commence le premier janvier et finit le trente et un décembre suivant. Toutefois, le premier exercice comprendra le temps écoulé depuis la constitution de la Société jusqu'au trente et un décembre mil neuf cent cinquante et un.

## Art. 35.

Wanneer over wijzigingen in de statuten dient beraadslaagd, is de vergadering slechts geldig samengesteld indien de mandatarissen der deelgenoten, die op de vergadering aanwezig zijn, ten minste de helft van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen en de tekst der voorgestelde wijzigingen in de oproepingen opgegeven is. De meerderheid van de twee derden der vertegenwoordigde stemmen is nodig voor de goedkeuring van die wijzigingen.

Om geldig te zijn, moet elke wijziging in de statuten door de Koning goedgekeurd worden.

## Art. 36.

De notulen van de gewone en buitengewone algemene vergaderingen worden ondertekend door de voorzitter van de vergadering en de stemopnemers.

## Art. 37.

Buiten en behalve de beheerders die de openbare besturen vertegenwoordigen, wordt door de Minister van Verkeerswezen een Regeringscommissaris benoemd. Deze commissaris wordt opgeroepen tot al de vergaderingen van de raad van beheer, van het beheerscomité en van de algemene vergadering, aan welke vergaderingen hij mag deelnemen met raadgevende stem.

Voor de uitoefening van het krachtens artikel 8 van de wet van aan de Minister voorbehouden recht beschikt die commissaris, binnen de perken en tot de doeleinden bij dat artikel voorzien, over het recht de uitvoering van een door een dezer organen genomen beslissing te schorsen.

In de notulen van de vergadering wordt daarvan op staande voet melding gemaakt; een eensluidend verklaard uittreksel wordt hem onverwijld toegezonden. Indien de Minister de betrokken beslissing niet binnen 30 dagen na de datum er van vernietigt, mag zij uitgevoerd worden.

## HOOFDSTUK IV.

## Nieuwe vastleggingen.

## Art. 38.

De uitgaven voor nieuwe beleggingen die de industriële potentie van de Maatschappij kunnen verhogen, worden op een rekening « Nieuwe vastleggingen » aangerekend, doch na aftrek van het gedeelte dat overeenstemt met uitgaven voor vernieuwing of vervanging.

De industriële potentie wordt voornamelijk gekenmerkt door het vermogen in plaats-km van het net.

De uitgaven van die aard worden gedekt door obligatieleningen.

## HOOFDSTUK V.

## Inventaris — Balans — Verdeling — Reserve.

## Art. 39.

Het maatschappelijk jaar vangt aan op één Januari en eindigt op een en dertig December daaropvolgend. Het eerste dienstjaar omvat evenwel de tijd verlopen tussen de oprichting van de Maatschappij en een en dertig December negentienhonderd een en vijftig.

## Art. 40.

Chaque année, le 31 décembre, les écritures sociales sont clôturées et le conseil d'administration dresse un inventaire et arrête le bilan, le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes.

Un mois au moins avant l'assemblée générale, il met à la disposition des commissaires, au siège social, toutes les pièces nécessaires à la vérification des écritures.

Quinze jours avant l'assemblée, le bilan et le compte de profits et pertes seront déposés au siège social, à la disposition des associés.

## Art. 41.

Le compte d'exploitation comprendra :

A. — *En recettes :*

- a) les recettes du trafic;
- b) les recettes de publicité;
- c) les produits de location éventuels;
- d) les autres recettes d'exploitation.

B. — *En dépenses :*

- a) les dépenses d'exploitation et d'entretien proprement dites, y compris les taxes éventuelles sur recettes;
- b) les prélèvements prévus pour alimenter un fonds de renouvellement et d'amortissement du matériel et des installations;
- c) les prélèvements prévus pour alimenter un fonds d'assurance;
- d) les prélèvements pour assurer le service des emprunts nécessaires à la réalisation d'immobilisations nouvelles (sauf en ce qui concerne la partie qui serait imputable au fonds de renouvellement);
- e) une somme correspondant à 1 % des recettes reprises en A ci-dessus attribuée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois », afin de lui permettre de couvrir ses frais généraux et les dépenses dérivant du concours de ses services techniques mis à la disposition du comité de gestion;
- f) une redevance correspondant à 1 % des recettes reprises en A ci-dessus, au profit des pouvoirs publics associés.

## Art. 42.

Le fonds de renouvellement et d'amortissement est alimenté par une dotation annuelle fixée par le conseil d'administration sur proposition du comité de gestion. Il reçoit le produit de la vente des biens renouvelés ou remplacés.

Il est destiné à faire face aux dépenses de renouvellement ou de remplacement des installations et du matériel, ainsi qu'à supporter la charge d'intérêt et d'amortissement des emprunts éventuellement contractés à cet effet.

## Art. 43.

Le fonds d'assurance fonctionne suivant des règles adoptées par le conseil d'administration, sur proposition du comité de gestion.

## Art. 44.

Les bénéfices de chaque exercice, résultant du compte d'exploitation repris à l'article 41, seront répartis comme suit :

- a) la somme nécessaire pour attribuer aux parts sociales

## Art. 40.

Ieder jaar, op 31 December, worden de maatschappelijke schrifturen afgesloten en maakt de raad van beheer een inventaris, een balans, de exploitatierekening en de winst- en verliesrekening op.

Ten minste één maand vóór de algemene vergadering, stelt hij, ten maatschappelijken zetel, al de nodige stukken voor het nazien van de schrifturen ter beschikking van de commissarissen.

Vijftien dagen vóór de vergadering worden de balans en de winst- en verliesrekening ten maatschappelijken zetel ter inzage gelegd, ter beschikking van de deelgenoten.

## Art. 41.

De exploitatierekening omvat :

A. — *Als ontvangsten :*

- a) de verkeersontvangsten;
- b) de publiciteitsontvangsten;
- c) de opbrengsten van eventuele verhuringen;
- d) de andere bedrijfsontvangsten.

B. — *Als uitgaven :*

- a) de eigenlijke exploitatie- en onderhoudsuitgaven, met inbegrip van de eventuele taksen op ontvangsten;
- b) de opnemingen voorzien tot stijving van een fonds voor de vernieuwing en de afschrijving van het materieel en de installaties;
- c) de opnemingen voorzien tot stijving van een verzekeringsfonds;
- d) de opnemingen tot verzekering van de dienst der leningen die nodig zijn voor het uitvoeren van nieuwe vastleggingen (behalve wat betreft het gedeelte dat ten laste van het vernieuwingsfonds mocht komen);
- e) een som, gelijk aan 1 % van de onder A hiervoren bedoelde ontvangsten, die aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » wordt toegekend om haar toe te laten haar algemene kosten en de uitgaven ingevolge de medewerking van haar ter beschikking van het beheerscomité gestelde technische diensten te dekken;
- f) een cijns gelijk aan 1 % van de onder A hiervoren bedoelde ontvangsten, ten bate van de deelhebbende openbare besturen.

## Art. 42.

Het vernieuwings- en afschrijvingsfonds wordt gestijfd door een jaarlijkse dotatie die door de raad van beheer wordt vastgesteld op voorstel van het beheerscomité. De opbrengst van de verkoop der vernieuwde of vervangen goederen wordt er bij geboekt.

Het is bestemd om te voorzien in de uitgaven voor vernieuwing of vervanging van de installaties en van het materieel, alsmede om de last te dragen van de rente en de aflossing van de eventueel daartoe aangegane leningen.

## Art. 43.

Het verzekeringsfonds werkt volgens de regelen, door de raad van beheer aangenomen op voorstel van het beheerscomité.

## Art. 44.

De winst van elk dienstjaar, voortvloeiende uit de in artikel 41 bedoelde exploitatierekening, wordt verdeeld als volgt :

- a) de nodige som om aan de maatschappelijke aandelen

de série B, un dividende récupérable, impôts déduits, représentant 4.5 % de leur valeur nominale, le montant de ce dividende devant éventuellement être réadapté conformément aux dispositions de l'article 45:

b) le solde sera attribué à raison de :

1° trois cinquièmes à un « Fonds de prévision et d'utilité publique ».

2° un cinquième à l'ensemble du personnel selon des règles à arrêter par le conseil d'administration.

3° un cinquième aux parts sociales de série B.

#### Art. 45.

Pour l'application des dispositions faisant l'objet de l'alinéa a), de l'article précédent, il sera établi la valeur d'un indice constitué par la somme  $g + d$  dans laquelle  $g$  et  $d$  représentent respectivement la moyenne arithmétique des valeurs de l'indice des prix de gros et de l'indice des prix de détail publiés par l'Etat et relative à une période considérée.

Une valeur initiale de cet indice égale à  $g_0 + d_0$  sera calculée pour la période des 12 mois précédant la date de constitution de la Société.

Par la suite la valeur de l'indice  $g + d$  sera calculée pour chaque période constituant un exercice.

Chaque fois que la valeur de cet indice  $g + d$  présentera une différence de 10 % par rapport à la valeur initiale  $g_0 + d_0$ , le premier dividende à attribuer aux parts sociales de série B sera affecté d'un coefficient de réadaptation, égal à  $\frac{g + d}{g_0 + d_0}$ .

Au cas où les indices des prix de gros et des prix de détail (ou l'un de ceux-ci) cesseraient d'être publiés ou seraient établis sur des bases différentes de celles utilisées pendant l'année de référence, un administrateur représentant l'Etat et un administrateur représentant la S.A. « Les Tramways Bruxellois » rechercheront d'un commun accord la définition d'un nouveau coefficient de réadaptation, tel que le dividende attribué aux parts sociales de série B conserve son pouvoir d'achat.

A défaut d'accord, ils procéderont à la désignation d'un arbitre chargé de les départager.

Si, enfin, ils ne pouvaient se mettre d'accord sur cette désignation, il y sera procédé par le président du Tribunal de première instance de Bruxelles, sur requête de la partie la plus diligente. L'arbitre statuera comme amiable compositeur et sera dispensé des formalités de procédure, sauf l'audition contradictoire et le dépôt de la sentence, si l'une des parties le requiert.

Entretemps, le coefficient de réadaptation d'un exercice continuera à être établi en multipliant celui qui aura été calculé pour la dernière fois au moyen de l'indice  $g + d$ , par le coefficient de la variation survenue depuis lors dans les prix de transport résultant de l'application des clauses du cahier des charges de la Société.

#### Art. 46.

Le Fonds de prévision et d'utilité publique prévu à l'article 44 sub b), 1°, a pour objet d'être affecté à des fins utiles aux usagers par décision du conseil d'administration, prise à la majorité simple des voix, un solde atteignant un montant minimum de 6 % des recettes annuelles devant être réservé.

van reeks B een verhaalbaar dividend, belastingen afgetrokken, toe te kennen, gelijk aan 4.5 % van hun nominale waarde, eventueel aangepast overeenkomstig het bepaalde in artikel 45;

b) het saldo wordt toegekend in de verhouding van :

1° drie vijfden aan een « Fonds voor voorziening en openbaar nut »;

2° één vijfde aan het gezamenlijke van het personeel, volgens door de raad van beheer vast te stellen regelen;

3° één vijfde aan de maatschappelijke aandelen van reeks B.

#### Art. 45.

Voor de toepassing van het bepaalde in alinea a) van het vorig artikel wordt de waarde vastgesteld van een index gevormd door de som  $g + d$ , waarin  $g$  en  $d$  respectievelijk het op een beschouwde periode betrekking hebbend wiskundig gemiddelde van de waarden van het index der groothandelprijzen en van het index der kleinhandelprijzen die door de Staat gepubliceerd worden, vertegenwoordigen.

Een aanvangswaarde van dit index gelijk aan  $g_0 + d_0$  wordt berekend voor de periode van 12 maanden die de datum van de oprichting der Maatschappij voorafgaat.

Naderhand wordt de waarde van het index  $g + d$  berekend voor elke periode die een dienstjaar vormt.

Telkens als de waarde van dat index  $g + d$  een verschil van 10 % met betrekking tot de aanvangswaarde  $g_0 + d_0$  vertoont, wordt op het aan de maatschappelijke aandelen van reeks B toe te kennen eerste dividend een aanpassingscoëfficiënt gelijk aan  $\frac{g + d}{g_0 + d_0}$  toegepast.

Ingeval de indexen der groothandel- en der kleinhandelprijzen (of een dezer) niet meer mochten gepubliceerd worden of op andere grondslagen dan gedurende het referentiejaar mochten worden opgemaakt, zoeken een beheerder, die de Staat vertegenwoordigt, en een beheerder, die de N.V. « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigt, in gemeen overleg de bepaling van een zodanige nieuwe aanpassingscoëfficiënt dat het aan de maatschappelijke aandelen van reeks B toegekend dividend zijn koopkracht behoudt.

Kunnen zij het niet eens worden, dan wijzen zij een scheidsrechter aan die in opdracht heeft het geschil te beslechten.

Mochten zij het over die aanwijzing ook niet eens kunnen worden, dan geschiedt zij door de voorzitter van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel, op verzoek van de meest gereede partij. De scheidsrechter beslist als middelaar en is ontslagen van de procedure-formaliteiten, behalve het contradictoir verhoor en het neerleggen van de beslissing, indien een der partijen daarom verzoekt.

Intussen wordt de aanpassingscoëfficiënt van een dienstjaar verder vastgesteld door deze die voor het laatst door middel van het index  $g + d$  werd berekend te vermenigvuldigen met het coëfficiënt van de verandering welke sedertdien is ingetreden in de vervoerprijzen voortvloeiende uit de toepassing van de bepalingen van het lastkohier der Maatschappij.

#### Art. 46.

Het bij artikel 44 onder b), 1° voorzien Fonds voor voorziening en openbaar nut is bestemd om voor doeleinden, die voor de gebruikers nuttig zijn, te worden aangewend bij beslissing van de raad van beheer, genomen bij eenvoudige meerderheid van stemmen, een saldo ten bedrage van ten minste 6 % der jaarlijkse ontvangsten moet evenwel gereserveerd worden.

Ce solde servira à la couverture du déficit éventuel du compte d'exploitation; en outre, au cas où le bénéfice à répartir, conformément à l'article 44, serait insuffisant pour attribuer la part prévue sub a) de cet article, la différence sera prélevée sur le dit solde.

## CHAPITRE VI.

### Rachat — Dissolution de la Société Mise en liquidation

#### Art. 47.

Au retrait de l'ensemble des concessions et autorisations, par le Roi, conformément aux pouvoirs qui Lui sont conférés par l'article 5 de la loi du ....., l'Etat rachètera, par paiement en espèces et avant toute prise de possession, tous les biens de la Société, hormis ceux qui font l'objet du dernier alinéa du présent article. Les approvisionnements seront payés à leur valeur du jour et les biens immobilisés (immeubles, installations, matériel roulant, outillages, etc.) à la valeur d'exploitation à cette date.

Ces valeurs seront établies par un collège de trois experts dont les conclusions seront sans appel. Le premier expert sera désigné par l'Etat et le deuxième par la S.A. « Les Tramways Bruxellois », tous deux dans un délai d'un mois prenant cours à la date de publication au *Moniteur Belge* de l'arrêté révoquant l'ensemble des concessions et autorisations. Le troisième expert sera choisi de commun accord par les deux premiers dans le mois de l'acceptation de leur mission et, à défaut d'accord, il sera désigné par le président du Tribunal de première instance de Bruxelles, à la requête de la partie la plus diligente.

Un délai de dix mois sera imparti au collège des trois experts ainsi constitué pour l'accomplissement de sa mission et le dépôt de ses conclusions.

Les biens appartenant à la Société en application des dispositions stipulées au chapitre IV « immobilisations nouvelles » seront attribués gratuitement à l'Etat, qui sera subrogé à la Société pour faire face au service d'intérêt et d'amortissement de la dette obligataire qui aura été contractée pour la réalisation de ces immobilisations.

#### Art. 48.

Le retrait de l'ensemble des concessions et autorisations entraînera de plein droit la dissolution de la Société et sa mise en liquidation.

#### Art. 49.

La liquidation sera assurée par les soins du président et du vice-président du conseil d'administration qui exerceront de plein droit les fonctions de liquidateurs; ils continueront à percevoir jusqu'à la clôture de la liquidation les émoluments fixes dont ils bénéficiaient antérieurement.

#### Art. 50.

L'actif net, après apurement des dettes et charges incombant à la Société sera immédiatement réparti uniformément entre toutes les parts sociales.

Dit saldo dient om het eventueel tekort van de exploitatierekening te dekken; daarenboven, indien de overeenkomstige artikel 44 te verdelen winst ontoereikend mocht zijn om het onder a) van dat artikel voorzien aandeel toe te kennen, wordt het verschil op dat saldo afgenomen.

## HOOFDSTUK VI.

### Naasting — Ontbinding van de Maatschappij Liquidatie.

#### Art. 47.

Bij het intrekken, door de Koning, overeenkomstig de Hem bij artikel 5 van de wet van ..... verleende macht, van het gezamenlijke der concessies en machtigingen, zal de Staat al de goederen der Maatschappij, behalve die bedoeld in de laatste alinea van dit artikel, vóór alle inbezitneming naasten door betaling in specien. De voorraden zullen betaald worden tegen hun waarde van de dag en de vastgelegde goederen (gebouwen, installaties, rollend materieel, werktuigen, enz.) tegen hun exploitatiewaarde op die datum.

Die waarden worden vastgesteld door een college van drie deskundigen waarvan de conclusiën niet voor beroep vatbaar zijn. De eerste deskundige wordt aangewezen door de Staat en de tweede door de N.V. « Les Tramways Bruxellois », beide binnen een termijn van één maand ingaande op de datum van de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van het besluit waarbij het gezamenlijke der concessies en machtigingen wordt ingetrokken. De derde deskundige wordt door de eerste twee in gemeen overleg gekozen binnen één maand na de aanvaarding van hun opdracht en, zo zij het niet eens kunnen worden, wordt hij door de voorzitter van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel aangewezen, op verzoek van de meest gereede partij.

Aan het aldus samengesteld college van drie deskundigen wordt een termijn van tien maanden toegestaan voor het vervullen van zijn opdracht en het neerleggen van zijn conclusiën.

De goederen, die bij toepassing van de bepalingen van hoofdstuk IV « Nieuwe vastleggingen » aan de Maatschappij toebehoren, worden kosteloos toegekend aan de Staat die in de rechten van de Maatschappij treedt om te voorzien in de dienst van de interest en aflossing van de obligatieschuld die zal aangegaan zijn om die vastleggingen te verzevenlijken.

#### Art. 48.

De intrekking van het gezamenlijke der concessies en machtigingen heeft van rechtswege de ontbinding van de Maatschappij en dezer in-liquidatie-stelling tot gevolg.

#### Art. 49.

De liquidatie wordt verzekerd door de zorg van de voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van beheer die van rechtswege als liquidatoren zullen optreden; zij zullen de vaste emolumenten, welke zij vroeger genoten, blijven trekken tot bij de sluiting der liquidatie.

#### Art. 50.

Het netto-actief, na aanzuivering van de schulden en lasten van de Maatschappij, wordt onmiddellijk op een-vormige wijze verdeeld over al de maatschappelijke aandelen.

## CHAPITRE VII.

## Dispositions diverses ou transitoires.

## Art. 51.

La Société reprendra à la date de la publication au *Moniteur belge* de l'arrêté royal approuvant sa création, la situation active et passive du comité provisoire de gestion, sur la base des comptes arrêtés par un collège de 4 membres dont 2 seront désignés par le conseil d'administration de la Société et 2 par le comité provisoire de gestion.

Le rapport de ce collège sera soumis à l'approbation du conseil d'administration de la Société et à celle du Ministre ayant les tramways dans ses attributions.

## Art. 52.

Le personnel en service à cette date sous le régime du comité provisoire de gestion, sera repris par la Société aux conditions générales de travail et de pension existantes.

## Art. 53.

En attendant la première assemblée générale ordinaire et par dérogation aux articles 11, 12 et 28, l'arrêté royal approuvant sa constitution comportera à titre provisoire, la nomination des membres d'un premier conseil d'administration et d'un premier collège de commissaires, sur propositions faites par le Ministre ayant les tramways dans ses attributions, d'accord avec les pouvoirs publics, les organisations professionnelles et la Société « Les Tramways Bruxellois », chacun pour les mandats qui lui reviennent en vertu des articles 11 et 28.

## ANNEXE.

## ARTICLE 7 DES STATUTS.

## Répartition des parts sociales de la série A.

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| Etat                  | 43,615 |
| Province              | 1,382  |
| Bruxelles             | 8,117  |
| Anderlecht            | 1,312  |
| Auderghem             | 177    |
| Berchem-Sainte-Agathe | 2      |
| Krainhem              | 66     |
| Etterbeek             | 735    |
| Evere                 | 82     |
| Forest                | 1,246  |
| Ganshoren             | 6      |
| Ixelles               | 2,150  |
| Jette-Saint-Pierre    | 540    |
| Koekelberg            | 314    |
| Molenbeek-Saint-Jean  | 599    |
| Saint-Gilles          | 1,589  |
| Saint-Josse-ten-Noode | 1,053  |
| Schaerbeek            | 3,456  |
| Tervueren             | 349    |
| Uccle                 | 1,295  |
| Vilvorde              | 87     |
| Watermael-Boitsfort   | 708    |
| Woluwe-Saint-Lambert  | 324    |
| Woluwe-Saint-Pierre   | 796    |
|                       | 70,000 |

## HOOFDSTUK VII.

## Allerhande bepalingen of overgangsbepalingen.

## Art. 51.

De Maatschappij zal, op de datum dat het koninklijk besluit houdende goedkeuring van haar oprichting in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt wordt, het actief en het passief van het voorlopig beheerscomité overnemen op grond van de rekeningen die werden afgesloten door een college van 4 leden waarvan 2 door de raad van beheer der Maatschappij en 2 door het voorlopig beheerscomité zullen aangesteld worden.

Het verslag van dat college zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de raad van beheer der Maatschappij en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren.

## Art. 52.

Het onder het regime van het voorlopig beheerscomité op die datum in dienst zijnde personeel zal door de Maatschappij worden overgenomen tegen de bestaande algemene arbeids- en pensioensvoorwaarden.

## Art. 53.

In afwachting van de eerste gewone algemene vergadering en bij afwijking van artikelen 11, 12 en 28, voorziet het koninklijk besluit houdende goedkeuring van haar oprichting voorlopig in de benoeming van de leden van een eerste raad van beheer en van een eerste college van commissarissen, op voordrachten welke door de Minister, tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren worden gedaan in overleg met de openbare besturen, de beroepsorganisaties en de Maatschappij « Les Tramways Bruxellois », ieder voor de mandaten die er krachtens artikel 11 en 28 aan toekomen.

## BIJLAGE.

## ARTIKEL 7 DER STATUTEN.

## Verdeling van de maatschappelijke aandelen der reeks A.

|                        |        |
|------------------------|--------|
| Staat                  | 43,615 |
| Provincie              | 1,382  |
| Brussel                | 8,117  |
| Anderlecht             | 1,312  |
| Oudergem               | 177    |
| Sint-Agatha-Berchem    | 2      |
| Kraainem               | 66     |
| Etterbeek              | 735    |
| Evere                  | 82     |
| Vorst                  | 1,246  |
| Ganshoren              | 6      |
| Elsene                 | 2,150  |
| Sint-Pieters-Jette     | 540    |
| Koekelberg             | 314    |
| Sint-Jans-Molenbeek    | 599    |
| Sint-Gillis            | 1,589  |
| Sint-Joost-ten-Node    | 1,053  |
| Schaarbeek             | 3,456  |
| Tervuren               | 349    |
| Ukkel                  | 1,295  |
| Vilvoorde              | 87     |
| Watermaal-Bosvoorde    | 708    |
| Sint-Lambrechts-Woluwe | 324    |
| Sint-Pieters-Woluwe    | 796    |
|                        | 70,000 |