

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1975-1976

27 FEVRIER 1976

**Proposition de loi portant réforme de structure
des transports en commun urbains et régionaux**

 (Déposée par M. Ramaekers et consorts)

DEVELOPPEMENTS

1. Introduction

La crise de l'énergie, l'augmentation de la pollution et la congestion du trafic dans les centres urbains, ont contribué au cours des dernières années à sensibiliser l'opinion publique au problème des transports en commun. Après l'essor considérable des transports individuels enregistré au cours des dernières décennies, l'opinion publique réalise aujourd'hui que celui-ci a ses propres limites et un champ d'utilisation qui n'exclut pas l'essor du transport collectif. Le succès de ce dernier repose néanmoins sur un certain nombre de conditions. Il doit être tout à la fois : confortable, économique, rapide et fréquent.

Or, les transports en commun, vu leur structure ancienne, leur financement, la désaffection que leur témoignèrent les usagers et le peu de sollicitude des pouvoirs publics dont ils furent l'objet, ne sont plus adaptés aux nécessités de la vie moderne et ne peuvent remplir dans de bonnes conditions la mission pour laquelle ils furent créés.

2. Organisation actuelle des transports publics
2.1. Les différentes branches des transports en commun

Les transports en commun de personnes se divisent en deux branches : les transports primaires et les transports secondaires.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1975-1976

27 FEBRUARI 1976

**Voorstel van wet houdende structuurhervorming
van het gewestelijk en stedelijk gemeenschappelijk vervoer**

 (Ingediend door de heer Ramaekers c.s.)

TOELICHTING

1. Inleiding

De energiecrisis, het toenemende milieubederf en de verkeersopstoppen in de steden hebben de publieke opinie de jongste jaren sterk gesensibiliseerd voor de problematiek van het openbaar vervoer. Na de grote ontwikkeling van het eigen vervoer in de jongste decennia, is de publieke opinie er zich bewust van geworden dat die ontwikkeling grenzen heeft en bovendien de uitbreiding van het gemeenschappelijk vervoer niet in de weg staat. Het succes van dit vervoer hangt evenwel af van een aantal voorwaarden : het moet gerieflijk, goedkoop en snel zijn en een zekere verkeersdichtheid vertonen.

Als gevolg van de oude structuren, de wijze van financieren, het afnemend aantal reizigers en het gebrek aan belangstelling van de overheid, beantwoordt het openbaar vervoer niet langer aan de hedendaagse noodwendigheden en kan het zijn oorspronkelijke taak niet meer op behoorlijke wijze vervullen.

2. Huidige organisatie van het openbaar vervoer
2.1. Verschillende categorieën van openbaar vervoer

Het openbaar personenvervoer kan in twee categorieën worden ingedeeld : het primair vervoer en het secundair vervoer.

— Les transports primaires comprennent les transports internationaux et interurbains assurés par les lignes ferrées de la S.N.C.B. qui fut créée par la loi du 23 juillet 1926.

— Les transports secondaires comprennent les transports urbains et suburbains assurés par :

— six sociétés de transports intercommunaux à vocation essentiellement urbaine couvrant les territoires des agglomérations de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Charleroi et Verviers. Ces sociétés intercommunales issues des sociétés de tramways créées par la loi du 9 juillet 1875 furent instituées par les lois des 17 juin 1953 et 22 février 1961. Elles assurent le transport des personnes à l'intérieur de ces agglomérations à l'aide d'autobus, de tramways, de prémetro et prochainement, dans certaines de ces agglomérations, de métro.

— la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux (S.N.C.V.), créée par la loi du 24 juin 1885, a une vocation à la fois urbaine et régionale. Elle groupe à la fois des services d'autobus et quelques lignes de tramway.

— la S.N.C.B. gère les transports primaires par rail, ainsi que de nombreux services d'autobus de substitution et de complément qui assurent le prolongement ou le remplacement de certaines lignes ferrées désaffectées afin d'assurer la desserte de certaines parties du territoire.

— enfin, afin de pallier certaines carences du réseau secondaire, des services spéciaux d'autobus assurent le transport des ouvriers, des écoliers, etc. Ces services spéciaux sont réglementés par l'arrêté royal du 30 décembre 1946. Ils sont concédés en priorité à la S.N.C.B. et à la S.N.C.V. mais 20 p.c. du trafic des services spéciaux sont gérés directement par le secteur privé.

2.2. Les inconvénients de la structure actuelle

Avec ses quelque 176 000 kilomètres de lignes de chemin de fer, de tramways et d'autobus, le pays est largement pourvu de moyens de transports publics. Cette constatation globale est à priori rassurante; elle ne fait cependant pas apparaître les carences de la structure actuelle.

Celles-ci peuvent se résumer comme suit :

Coordination :

Bien que les différentes administrations concernées coopèrent entre elles, les objectifs de rationalisation qui guident chacune d'elles en tant qu'entité propre, entraînent souvent des doubles emplois ou des lacunes dans la desserte et partant un manque de coordination d'où résulte une perte globale de rentabilité des investissements consentis.

Tarifification :

Il existe des disparités quelquefois flagrantes dans les tarifs de transport et ce pour des liaisons et des parcours similaires. Les tarifs sont différents entre la S.N.C.B., la S.N.C.V., les S.T.I. et les services d'autobus, etc.; il en est de même pour les réductions tarifaires accordées à certaines catégories sociales.

— Het primair vervoer omvat het internationaal en het interstedelijk vervoer door de N.M.B.S., in het leven geroepen bij de wet van 23 juli 1926.

— Het secundair vervoer omvat het vervoer in de steden en de voorsteden en wordt verzorgd door :

— zes maatschappijen voor intercommunaal vervoer die hoofdzakelijk werkzaam zijn in de agglomeraties Brussel, Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi en Verviers. Deze intercommunale maatschappijen ontstaan uit de trammaatschappijen ingesteld bij de wet van 9 juli 1875, werden opgericht door de wetten van 17 juni 1953 en 22 februari 1961. Zij verzekeren het personenvervoer in die agglomeraties door middel van bussen, trams, premetro en, in sommige van die agglomeraties, eerlang ook de metro.

— de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.), opgericht bij de wet van 24 juni 1885, die zowel binnen de steden als daarbuiten werkzaam is. Zij heeft autobusdiensten en tramlijnen.

— de N.M.B.S. beheert het primair vervoer per spoor en heeft talrijke aanvullende en vervangingsautobusdiensten die bedoeld zijn als verlenging van haar lijnen of als vervanging van sommige afgeschafte lijnen in bepaalde streken.

— ten slotte zijn er bijzondere busdiensten voor het vervoer van arbeiders, scholieren, enz., ten einde bepaalde tekorten van het secundaire net op te vangen. Deze bijzondere diensten zijn geregeld door het koninklijk besluit van 30 december 1946. Zij worden bij voorrang in concessie gegeven aan de N.M.B.S. en aan de N.M.V.B., maar 20 pct. van die bijzondere diensten worden verzorgd door de particuliere sector.

2.2. Bezwaren tegen de huidige structuur

Met 176 000 kilometer spoorweg-, tram- en autobuslijnen zijn er in het land ruim voldoende middelen van openbaar vervoer. Dit is geruststellend, maar het versluiert de onvolkomenheden van de huidige structuur.

Deze zijn, kort samengevat, de volgende :

Coördinatie :

Hoewel de verschillende administraties onderling samenwerken, ontstaan als gevolg van de rationalisatie die ieder voor zichzelf nastreeft, dikwijls overlappingen of leemten en is er onvoldoende coördinatie waardoor de globale rendabiliteit van de investeringen in het gedrang komt.

Tarieven :

De vervoertarieven voor vergelijkbare verbindingen en trajecten vertonen meer dan eens flagrante verschillen al naar het gaat om de N.M.B.S., de N.M.V.B., de M.I.V.'s, de autobusdiensten, enz. Dit is mede het geval voor de tariefverminderingen die aan sommige sociale categorieën worden toegestaan.

C'est ainsi qu'elles peuvent être pour certains anciens combattants de 75 p.c. sur les lignes de chemin de fer et d'autobus et de 50 p.c. seulement sur les lignes de complément exploitées par la S.N.C.B. et la S.N.C.V. et de 0 p.c. sur les lignes urbaines de la S.N.C.V. et sur les lignes des S.T.I.V., tant urbaines que suburbaines.

Ces disparités sont fortement critiquées, à juste titre d'ailleurs, par le public.

Confort - Fréquence - Régularité :

La multiplicité des sociétés ou firmes exploitantes engendre un manque d'homogénéité du matériel et partant un confort très inégal pour les usagers.

Economie :

Cette multiplicité de sociétés et de firmes exploitantes entraîne également un manque de rentabilité des investissements par des immobilisations en matériel et en installations fixes, disproportionnés aux services rendus.

2.3. Conclusions

Les inconvénients que nous venons d'énumérer brièvement ont amené les responsables publics à concevoir une gestion intégrée des transports publics urbains, suburbains et régionaux.

C'est ainsi, par exemple, qu'à Hambourg il a été créé une communauté de trafic et de tarifs; à Manchester et Birmingham des « Passenger Transport Authorities » fonctionnent depuis quelques années. D'une manière générale, ces administrations ont pour tâche de mettre en place et d'exploiter un réseau complètement intégré de transport urbain et de grande banlieue et d'en fixer la politique tarifaire.

Les dimensions réduites de notre territoire national ainsi que le maillage très serré de notre réseau de communication font qu'il n'est guère possible d'envisager la création d'entités de ce genre qui laisseraient subsister des « vides » entre elles.

Il convient néanmoins de coordonner sur toute l'étendue du territoire les transports urbains, suburbains et régionaux.

3. Organisation nouvelle

3.1. Transports primaires

On ne change rien en ce domaine et la S.N.C.B., qui est la seule intéressée à ces transports, garde son organisation actuelle.

3.2. Transports secondaires

Pour ce qui est des transports secondaires, métro, pré-métro, tramways, autobus de substitution, de complément et services spéciaux, une nouvelle structure doit être établie. Celle-ci doit permettre une meilleure coordination entre les différents modes de transport public, une gestion plus rationnelle et partant plus économique de ceux-ci; une unification des tarifs et des horaires, l'utilisation des diffé-

Zo genieten bepaalde oudstrijders 75 pct. vermindering op de spoorwegen en de autobussen, maar slechts 50 pct. op de aanvullende lijnen van de N.M.B.S. en de N.M.V.B., tegen 0 pct. op de stadslijnen van de N.M.V.B. en op de lijnen van de M.I.V.'s in de steden en de voorsteden.

Zulke toestanden worden door het publiek terecht gehekeld.

Confort - Verkeersdichtheid - Regelmatigheid :

Als gevolg van het groot aantal vervoermaatschappijen en -bedrijven is het materieel niet homogeen en genieten de gebruikers een zeer verschillend comfort.

Besparing :

Het groot aantal vervoermaatschappijen en -bedrijven leidt eveneens tot onvoldoende rendabiliteit van de investeringen in materieel en gebouwen, die in wanverhouding tot de verstrekte diensten staan.

2.3. Besluit

Als gevolg van de vorenstaande bezwaren is de overheid gaan denken aan een geïntegreerd beheer van het openbaar vervoer in de steden, de voorsteden en daarbuiten.

Zo is b.v. te Hamburg een gemeenschap voor vervoer en tarieven gesticht en zijn te Manchester en Birmingham sinds enkele jaren « Passenger Transport Authorities » werkzaam. Deze lichamen hebben over het algemeen tot taak een volledig geïntegreerd transportnet in de stad en het omliggende op te zetten en te exploiteren alsmede het tariefbeleid te bepalen.

De geringe oppervlakte van ons land en ons zeer dicht verkeersnet maken het niet mogelijk zulke organen op te richten omdat in dat geval tussen elk van hen een soort « vacuüm » zou ontstaan.

En toch is het noodzakelijk het openbaar vervoer in de steden, de voorsteden en daarbuiten te coördineren.

3. Nieuwe organisatie

3.1. Primair vervoer

Op dit gebied worden geen veranderingen voorgesteld en blijft de N.M.B.S., de enige instelling waarvoor deze vorm van vervoer van belang is, in haar huidige vorm bestaan.

3.2. Secundair vervoer

Voor het secundair vervoer, metro-premetro, trams, vervangingsautobussen, aanvullende autobuslijnen en bijzondere diensten, moet een nieuwe structuur in het leven worden geroepen. Deze moet het mogelijk maken de verschillende middelen van openbaar vervoer beter te coördineren, hun beheer te rationaliseren en het vervoer derhalve goedkoper te maken; eenvormige tarieven en dienstregelingen, een zelfde

rents modes de transport à l'aide de titre unique, une amélioration de la qualité des services (confort, régularité, fréquence); une standardisation du matériel ainsi que le groupement des commandes en fonction des besoins spécifiques des villes et des régions; la coordination sur le plan des études, des recherches économiques, des besoins etc.; l'unification du statut du personnel, des rémunérations et des avantages qui leur sont accordés.

Pour atteindre ces objectifs, deux structures peuvent être envisagées :

a) création d'un organisme central dénommé « Office central de coordination et de promotion des transports urbains et régionaux » qui chapeauterait un certain nombre de sociétés régionales qui reprendraient sur le plan de la gestion les activités exercées par la S.N.C.V., les S.T.I., la S.N.C.B., en ce qui concerne les lignes d'autobus de complément et de substitution, ainsi que l'exploitation des lignes d'autobus spéciaux;

b) création de cinq sociétés régionales de transport en commun qui jouiraient d'une autonomie de gestion, mais dont les activités seraient coordonnées au niveau national par l'Office central.

**

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE I^{er}

Structure générale

ARTICLE 1^{er}

Il est créé cinq sociétés de droit public de transports en commun urbains et régionaux et un Office central de coordination et de promotion de ces transports.

Dans la présente loi, ces organismes sont désignés respectivement sous les appellations « société » et « Office ».

ART. 2

1^o Chaque société est chargée, conformément à l'article 6 de la présente loi, d'assurer la gestion du réseau en commun urbain et régional, dans l'aire d'activité définie par le Roi.

A l'exception de l'agglomération bruxelloise, l'aire d'activité de chaque société comprend essentiellement celle du groupe régional correspondant de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux (S.N.C.V.) et s'étend, en principe, aux entités géographiques suivantes :

vervoerbewijs voor de verschillende vormen van openbaar vervoer, verbetering van de kwaliteit van de diensten (comfort, regelmaat, frekwentie); standardisering van het materieel en groepering van de bestellingen volgens de eigen behoeften van de steden en het platteland; coördinering van de studies, de economische onderzoeken, de behoeften enz.; eenvormigheid inzake personeelsstatuut, bezoldiging en bijzondere uitkeringen.

Ten einde dat te bereiken zijn twee structuren mogelijk :

a) oprichting van een centraal orgaan genoemd « Centrale Dienst voor de coördinering en de bevordering van het stads- en plattelandsvervoer », als overkoepelend lichaam van een aantal gewestelijke maatschappijen die van de N.M.V.B., de M.I.V.'s en de N.M.B.S., het beheer zouden overnemen van de aanvullende en de vervangingsautobussen, evenals de exploitatie van de bijzondere busdiensten;

b) oprichting van vijf gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer met een zelfstandig beheer, waarvan de activiteiten op nationaal vlak door de Centrale Dienst zouden worden gecoördineerd.

J. RAMAEKERS

**

VOORSTEL VAN WET

HOOFDSTUK I

Algemene structuur

ARTIKEL 1

Er worden vijf publiekrechtelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk gewestelijk en stadsvervoer ingesteld evenals een Centrale Dienst voor de coördinatie en de bevordering van dat vervoer.

In deze wet worden die instellingen respectievelijk « maatschappij » en « Dienst » genoemd.

ART. 2

1^o Elke maatschappij is, overeenkomstig artikel 6 van deze wet, belast met het beheer van het gemeenschappelijk gewestelijk en stadsvervoernet in het gebied door de Koning bepaald.

Met uitzondering van de Brusselse agglomeratie, omvat het gebied van elke maatschappij voornamelijk dat van de overeenkomstige gewestelijke groep van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) en strekt het zich in beginsel uit als volgt :

Société régionale Flandres : les provinces des deux Flandres et une partie de la province de Brabant.

Société régionale Anvers-Limbourg : les provinces d'Anvers et du Limbourg ainsi qu'une partie de la province du Brabant (arrondissement de Louvain).

Société régionale Liège-Luxembourg : les provinces de Liège et de Luxembourg.

Société régionale Namur-Hainaut : les provinces de Namur et du Hainaut et l'arrondissement de Nivelles.

Société régionale Bruxelles : les communes desservies par la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.).

2° Les aires d'activité des différentes sociétés peuvent être modifiées par le Roi sur proposition du Ministre des Communications, selon les nécessités de l'exploitation.

3° Certaines lignes peuvent être exploitées en commun par plusieurs sociétés, selon des conventions à conclure entre elles à l'intervention de l'Office.

ART. 3

L'exploitation assurée par les sociétés ne comprend pas le transport par rail assuré par la Société nationale des Chemins de fer belges (S.N.C.B.).

ART. 4

L'Office est chargé de coordonner les activités des sociétés et, en accord avec la S.N.C.B. et les sociétés nationales de transport aérien et maritime, de veiller à la coordination des horaires entre ces modes de transport.

ART. 5

La dissolution des sociétés et de l'Office ne peut être prononcée que par une loi qui réglera le mode et les conditions de leur liquidation.

CHAPITRE II

Des sociétés

ART. 6

Les sociétés sont chargées :

— de concevoir l'organisation des transports en commun dans leur aire d'activité et de définir notamment les lignes, les itinéraires, les horaires et les modes de transport utilisés,

— d'exploiter le réseau,

De gewestelijke maatschappij Vlaanderen, over de provincies Oost- en West-Vlaanderen en een gedeelte van de provincie Brabant.

De gewestelijke maatschappij Antwerpen-Limburg, over de provincies Antwerpen, Limburg en een gedeelte van de provincie Brabant (arrondissement Leuven).

De gewestelijke maatschappij Luik-Luxemburg, over de provincies Luik en Luxemburg.

De gewestelijke maatschappij Namen-Henegouwen, over de provincies Namen, Henegouwen en het arrondissement Nijvel.

De gewestelijke maatschappij Brussel, over de gemeenten bediend door de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel (M.I.V.B.).

2° Het gebied van de verschillende maatschappijen kan door de Koning, op voorstel van de Minister van Verkeerswezen, worden gewijzigd al naar de noodwendigheden van de exploitatie.

3° Sommige lijnen kunnen gemeenschappelijk door verschillende maatschappijen worden geëxploiteerd, volgens overeenkomsten die zij onderling afsluiten door bemiddeling van de Dienst.

ART. 3

De maatschappijen zijn niet bevoegd voor het vervoer per spoor verzekerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.).

ART. 4

De Dienst coördineert de werkzaamheden van de maatschappijen en, in overleg met de N.M.B.S. en de nationale maatschappijen voor lucht- en zeevervoer, ook de dienstregelingen van die verschillende transportmiddelen.

ART. 5

De ontbinding van de maatschappijen en van de Dienst kan slechts geschieden bij een wet, die tevens de wijze en de voorwaarden van hun vereffening bepaalt.

HOOFDSTUK II

Maatschappijen

ART. 6

De maatschappijen zijn belast met :

— de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer in hun gebieden en met name de vaststelling van de lijnen, de reisweg, de dienstregeling en de aan te wenden transportmiddelen,

— de exploitatie van het net,

— d'acquérir les installations, le matériel, l'outillage et, en général, tout moyen nécessaire à la réalisation de leur mission,

— d'acquérir, de vendre, de céder ou louer tous biens immobiliers et mobiliers nécessaires pour accomplir leur mission,

— de gérer et de recruter le personnel,

— de proposer à l'Office les tarifs,

— de concevoir l'infrastructure et de la réaliser.

ART. 7

1° Le capital social de chaque société est constitué par l'apport aux sociétés du capital et des biens immeubles et meubles de la S.N.C.V. et des S.T.I. et, en ce qui concerne la S.N.C.B., du matériel affecté aux lignes de substitution et de complément;

2° L'Etat rachètera, aux détenteurs privés, la participation qu'ils détiennent dans le capital des S.T.I. et de la S.N.C.V. et en fera apport aux sociétés. Le rachat se fera conformément aux dispositions prévues dans les lois des 17 juin 1953 et 22 février 1961 relatives aux sociétés de transport en commun urbain et de la loi du 24 juin 1885 relative à la S.N.C.V.;

3° Le Roi fixe le capital de chaque société, sur proposition des Ministres des Finances et des Communications et sur rapport d'un comité d'experts désignés par les Ministres des Finances et des Communications, chargé d'une évaluation des apports;

4° Les actions des S.T.I. et de la S.N.C.V. détenues par l'Etat, les provinces, les agglomérations et les communes sont transformées, au pair le pair, en actions de la société nouvelle correspondante.

5° Les provinces et communes peuvent souscrire au capital social des sociétés régionales de leur ressort.

ART. 8

Sur proposition des Ministres des Finances et des Communications, le Roi peut autoriser les sociétés à émettre des emprunts garantis par l'Etat et à procéder à une augmentation du capital, dont les parts doivent être souscrites par les pouvoirs publics.

ART. 9

Le compte d'exploitation des sociétés contient en dépenses les frais de personnel, de gestion, d'entretien du matériel, des bâtiments, de l'infrastructure, de l'amortissement et des intérêts des emprunts contractés ainsi qu'une dotation pour le renouvellement.

Les recettes proviennent :

— des recettes de trafic et des activités liées à l'exploitation;

— de l'aankoop van de installaties, het materieel, de werktuigen en alle middelen die nodig zijn voor de uitoefening van hun taak,

— de aankoop, de verkoop, de afstand of de huur van alle roerende en onroerende goederen, die nodig zijn voor de uitoefening van hun taak,

— de leiding en de aanwerving van het personeel,

— de indiening van tariefvoorstellen bij de Dienst,

— de planning en de uitvoering van de infrastructuur.

ART. 7

1° Het maatschappelijk kapitaal van iedere maatschappij wordt gevormd door de inbreng van het kapitaal en de roerende en onroerende goederen van de N.M.V.B. en de M.I.V., evenals van het materieel van de aanvullende en vervangingslijnen van de N.M.B.S.;

2° De Staat koopt van de particulieren de deelbewijzen terug van het kapitaal van de M.I.V. en de N.M.V.B. die zij onder zich houden en brengt ze in de maatschappijen in. De terugkoop geschiedt naar het bepaalde in de wetten van 17 juni 1953 en 22 februari 1961 betreffende de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, en de wet van 24 juni 1885 betreffende de N.M.V.B.;

3° De Koning stelt het kapitaal van elke maatschappij vast op voorstel van de Ministers van Financiën en van Verkeerswezen, na verslag van een commissie van deskundigen aangewezen door de Ministers van Financiën en van Verkeerswezen en belast met de raming van de inbrengsten;

4° De aandelen van de M.I.V. en de N.M.V.B., in handen van de Staat, de provincies, de agglomeraties en de gemeenten, worden a pari omgezet in aandelen van de overeenkomstige nieuwe maatschappij;

5° De provincies en de gemeenten kunnen intekenen op het maatschappelijk kapitaal van de gewestelijke maatschappijen in hun gebied.

ART. 8

Op voorstel van de Ministers van Financiën en van Verkeerswezen kan de Koning de maatschappijen machtigen door de Staat gewaarborgde leningen uit te geven en een kapitaalverhoging door te voeren, welker de aandelen moet worden ingetekend door de openbare besturen.

ART. 9

De exploitatierekening van de maatschappijen omvat in uitgaven de kosten voor personeel, beheer, onderhoud van materieel, gebouwen, infrastructuur, afschrijving en renten van de opgenomen leningen, evenals een dotatie voor de vernieuwing.

De ontvangsten komen voort uit :

— de ontvangsten uit het vervoer en de activiteiten verbonden aan de exploitatie;

— des compensations versées par l'Etat à titre de remboursement de charges de service public assumées par les sociétés;

— des subsides éventuellement accordés par l'Etat, les provinces, les communes et agglomérations pour promouvoir les transports en commun.

ART. 10

Sur avis de l'Office et sur proposition du Ministre des Communications, le Roi peut fixer des règles relatives à la comptabilité des sociétés.

La comptabilité des sociétés est organisée selon les méthodes de gestion industrielle. Pour les travaux et fournitures, les sociétés sont tenues d'appliquer les règles en vigueur pour les marchés de l'Etat.

ART. 11

Les sociétés sont administrées par un conseil d'administration comprenant vingt membres, nommés par le Roi sur la proposition du Ministre des Communications.

Quatre membres représentent l'Etat.

Douze membres représentent les intérêts régionaux (provinces, agglomérations et communes).

Quatre membres sont désignés par les organisations les plus représentatives du personnel.

Des membres suppléants peuvent être nommés.

ART. 12

Le président du conseil est nommé par le Roi en dehors du conseil sur proposition du Ministre des Communications. Il a voix délibérative, prépondérante en cas de partage des voix.

ART. 13

Le président et les membres du conseil sont nommés pour un terme de six ans.

Celui qui est appelé à remplacer un administrateur avant l'expiration de son mandat, achève le mandat interrompu.

ART. 14

Le Roi détermine le fonctionnement des conseils, notamment en matière de convocations, et de délibération.

ART. 15

Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la société. Il est chargé notamment :

— d'établir les tarifs à proposer au Ministre des Communications après avis de l'Office,

— de door het Rijk gestorte vergoedingen als terugbetaling van de lasten van openbare dienst, gedragen door de maatschappijen;

— de eventueel door het Rijk, de provincies, de gemeenten en de agglomeraties toegekende subsidies om het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen.

ART. 10

Op advies van de Dienst en op voorstel van de Minister van Verkeerswezen kan de Koning regels vaststellen betreffende de boekhouding van de maatschappijen.

De boekhouding van de maatschappijen wordt volgens de methodes van industrieel beheer georganiseerd. Voor werken en leveringen zijn de maatschappijen gehouden de voor het Rijk geldende regeling inzake overeenkomsten toe te passen.

ART. 11

De maatschappijen worden beheerd door een Raad van beheer, bestaande uit twintig leden die op voorstel van de Minister van Verkeerswezen door de Koning worden benoemd.

Vier leden vertegenwoordigen de Staat.

Twaalf leden vertegenwoordigen de gewestelijke belangen (provincies, agglomeraties en gemeenten).

Vier leden worden aangewezen door de representatieve personeelsorganisaties.

Plaatsvervangende leden kunnen worden benoemd.

ART. 12

De voorzitter van de raad wordt op voorstel van de Minister van Verkeerswezen door de Koning buiten de raad benoemd. Hij heeft beslissende stem bij staking van stemmen.

ART. 13

De voorzitter en de leden van de raad worden voor zes jaar benoemd.

Een lid benoemd ter vervanging van een beheerder, vóór de voltooiing van zijn mandaat, voleindigt het onderbroken mandaat.

ART. 14

De Koning bepaalt de werking van de raden, met name wat betreft hun bijeenroeping en besluitvorming.

ART. 15

De raad van beheer bezit de meest uitgebreide bevoegdheden inzake beheer en leiding van de maatschappij. Hij is onder meer belast met de vaststelling van :

— de tarieven die aan de Minister van Verkeerswezen worden voorgesteld na advies van de Dienst,

- d'établir le programme d'investissement,
- d'établir le budget annuel d'exploitation.

Ces documents sont soumis au Ministre des Communications au plus tard le 30 septembre de l'exercice précédent. Le Ministre statue sur ces propositions budgétaires dans un délai de soixante jours francs.

ART. 16

Le conseil d'administration peut, sous sa responsabilité, déléguer une partie de ses pouvoirs à un conseil restreint dont il fixe la composition.

ART. 17

Le directeur général de la société est nommé, suspendu ou révoqué par le Roi, sur la proposition du conseil d'administration qui fixe ses rémunérations.

ART. 18

Le directeur général assiste avec voix consultative aux séances du conseil d'administration et y remplit les fonctions de rapporteur.

Il est chargé d'exécuter les décisions du conseil d'administration.

Il assure la gestion journalière de la société.

Il a qualité pour représenter la société vis-à-vis des tiers, sans qu'il ait à justifier de son mandat.

Il délivre les copies et extraits de procès-verbaux du conseil et de l'assemblée générale.

Il donne mainlevée de toutes inscriptions privilégiées ou hypothécaires.

Les actions judiciaires sont exercées à ses poursuites et diligences.

ART. 19

Les sociétés sont soumises au pouvoir de contrôle du Ministre des Communications et du Ministre ayant les affaires régionales dans ses attributions, lesquels désignent à cet effet chacun un commissaire de Gouvernement auprès de chaque société.

Les commissaires du Gouvernement disposent en séance du conseil du droit de veto et d'un délai de cinq jours francs pour prendre, au nom du Ministre, recours contre l'exécution de toute décision qu'ils estiment contraire à la loi, aux statuts ou à l'intérêt général. Le recours est suspensif.

Si dans un délai de 15 jours francs commençant à l'expiration du délai de cinq jours mentionné ci-dessus, le Ministre n'a pas statué, la décision devient définitive.

Les commissaires assistent avec voix consultative aux réunions des organes d'administration. Ils ont les pouvoirs les

- het investeringsprogramma,
- de jaarlijkse exploitatiebegroting.

Deze stukken worden aan de Minister van Verkeerswezen voorgelegd uiterlijk op 30 september van het voorafgaande dienstjaar. De Minister beslist over die begrotingsvoorstellen binnen zestig vrije dagen.

ART. 16

De raad van beheer kan, op eigen verantwoordelijkheid, een deel van zijn bevoegdheden opdragen aan een beperkte raad, waarvan hij de samenstelling bepaalt.

ART. 17

De directeur-generaal van de maatschappij wordt door de Koning benoemd, geschorst en ontslagen op voorstel van de raad van beheer, die zijn bezoldiging vaststelt.

ART. 18

De directeur-generaal neemt met beraadslagende stem deel aan de vergaderingen van de raad van beheer en vervult er de taak van rapporteur.

Hij is belast met de uitvoering van de beslissingen van de raad van beheer.

Hij verzekert het dagelijks bestuur van de maatschappij.

Hij vertegenwoordigt de maatschappij tegenover derden, zonder zijn mandaat te hoeven rechtvaardigen.

Hij verstrekt de afschriften en uittreksels van de notulen van de raad en van de algemene vergadering.

Hij verleent opheffing van de bevoorrechte en hypothecaire inschrijvingen.

De rechtsvorderingen worden ingesteld te zijnen verzoeken.

ART. 19

De maatschappijen zijn onderworpen aan de controle van de Minister van Verkeerswezen en de Minister tot wiens bevoegdheid de gewestelijke aangelegenheden behoren; deze Ministers stellen bij elke maatschappij een regeringscommissaris aan.

De regeringscommissarissen bezitten vetorecht ter vergadering van de raad en beschikken over een termijn van vijf vrije dagen om, in naam van de Minister, beroep aan te tekenen tegen de uitvoering van elke beslissing die zij strijdig achten met de wet, de statuten of het algemeen belang. Het beroep heeft schorsende kracht.

Indien de Minister binnen 15 vrije dagen, te rekenen vanaf het verstrijken van bovenbedoelde termijn van vijf dagen geen uitspraak heeft gedaan, wordt de beslissing definitief.

De commissarissen nemen met beraadslagende stem deel aan de vergaderingen van de beheersorganen. Zij beschikken

plus étendus pour l'accomplissement de leur mission et peuvent notamment prendre connaissance des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et de toutes les écritures, sans déplacement de ces documents.

ART. 20

Les Ministres des Communications et des Finances désignent trois commissaires aux comptes chargés de la vérification des comptes et du bilan. Ils font rapport aux Ministres et à l'assemblée générale.

ART. 21

L'assemblée générale se compose des actionnaires et des administrateurs. Seuls les actionnaires peuvent prendre part aux votes.

ART. 22

L'assemblée générale se tient chaque année entre le 1^{er} et le 31 mai au siège de la société.

Elle donne décharge aux administrateurs et aux commissaires aux comptes.

ART. 23

Le conseil d'administration peut convoquer des assemblées générales extraordinaires. Celles-ci doivent être convoquées endéans les trente jours à la demande d'actionnaires représentant au moins le cinquième du capital social.

ART. 24

L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration.

En cas de vote, deux actionnaires sont désignés comme scrutateurs.

ART. 25

Au 31 décembre de chaque année les comptes sont arrêtés et l'exercice clos.

Les comptes de la société sont transmis aux Ministres des Communications et des Finances.

CHAPITRE III

Office central de coordination et de promotion des transports urbains et régionaux

ART. 26

L'Office est créé auprès de l'Administration des Transports.

ART. 27

Le Département des Communications et les sociétés mettent le personnel à la disposition de l'Office selon les moda-

over de meest uitgebreide bevoegdheden om hun opdracht te vervullen en kunnen met name ter plaatse kennis nemen van de boeken, de briefwisseling, de notulen en alle geschriften.

ART. 20

De Minister van Verkeerswezen en van Financiën wijzen drie financiële commissarissen aan, belast met het nazien van de rekeningen en de balans. Zij brengen verslag uit aan de Ministers en de algemene vergadering.

ART. 21

De algemene vergadering bestaat uit de aandeelhouders en de beheerders. Alleen de aandeelhouders kunnen aan de stemmingen deelnemen.

ART. 22

De algemene vergadering wordt ieder jaar tussen 1 en 31 mei gehouden in de zetel van de maatschappij.

Zij verleent décharge aan de beheerders en aan de financiële commissarissen.

ART. 23

De raad van beheer kan buitengewone algemene vergaderingen bijeenroepen. De algemene vergadering moet binnen dertig dagen worden bijeengeroepen op verzoek van aandeelhouders die tenminste één vijfde van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen.

ART. 24

De algemene vergadering wordt voorgezeten door de voorzitter van de raad van beheer.

In geval van stemming worden twee aandeelhouders als stemopnemers aangewezen.

ART. 25

Op 31 december van elk jaar worden de rekeningen afgesloten.

De rekeningen van de maatschappij worden aan de Ministers van Verkeerswezen en van Financiën doorgezonden.

HOOFDSTUK III

Centrale dienst voor coördinatie en bevordering van het stedelijk en gewestelijk vervoer

ART. 26

De Dienst wordt ingesteld bij het Bestuur van het Vervoer.

ART. 27

Het Departement van Verkeerswezen en de maatschappijen stellen het personeel ter beschikking van de Dienst volgens

lités à déterminer par le Ministre des Communications. Le personnel garde tous les droits acquis, y compris le droit à l'avancement, et le statut qu'il possède au moment de son détachement à l'Office.

ART. 28

L'Office est chargé :

— d'effectuer les études générales de caractère technique, économique ou social relatives à la politique générale des transports en commun urbains et régionaux;

— de coordonner les activités des différentes sociétés, notamment sur le plan des horaires et des correspondances;

— de donner son avis conformément aux dispositions de la présente loi et plus particulièrement en matière de politique tarifaire;

— de proposer un cahier des charges définissant les obligations des sociétés en matière de transports urbains et régionaux;

— de proposer en collaboration avec les sociétés des normes techniques en ce qui concerne le matériel et l'infrastructure;

— de procéder à la centralisation des commandes importantes des sociétés pour le compte de celles-ci;

— d'établir les conditions de la mise à la disposition des sociétés des infrastructures de transport en commun réalisées par l'Etat;

— d'assurer les relations publiques au niveau international;

— d'instaurer une commission paritaire nationale.

ART. 29

La commission paritaire nationale est composée de 14 membres représentant les sociétés et l'Office et 14 membres représentant les organisations reconnues du personnel.

Cette commission a pour mission :

a) d'établir un statut général applicable à l'ensemble du personnel des sociétés;

b) de négocier, sur le plan national, les conventions collectives pour le personnel des sociétés.

ART. 30

L'Office est géré par un comité de gestion composé :

— des présidents et des directeurs généraux des sociétés;

— de quatre représentants désignés par les organisations les plus représentatives du personnel;

de modalités déterminées par le Ministre des Communications. Het personeel behoudt alle verkregen rechten, met inbegrip van het recht op bevordering, en blijft beheerst door het statuut dat het bezit op het ogenblik van zijn detachering naar de Dienst.

ART. 28

De Dienst heeft tot taak :

— algemene studies van technische, economische of sociale aard te verrichten met betrekking tot het algemeen beleid inzake gemeenschappelijk stedelijk en gewestelijk vervoer;

— de activiteiten van de verschillende maatschappijen te coördineren met name in de uurregelingen en aansluitingen;

— advies te verstrekken overeenkomstig de bepalingen van deze wet, met name wat betreft het tariefbeleid;

— voorstellen te doen met betrekking tot de verplichtingen van de maatschappijen inzake het vervoer in de steden en de gewesten;

— in overleg met de maatschappijen technische normen voor te stellen inzake materieel en infrastructuur;

— de grote bestellingen van de maatschappijen voor rekening van deze te centraliseren;

— de voorwaarden te bepalen waaronder de door het Rijk verwezenlijkte infrastructuur van gemeenschappelijk vervoer aan de maatschappijen ter beschikking worden gesteld;

— de public relations op het internationale vlak te verzekeren;

— een nationaal paritair comité in te stellen.

ART. 29

Het nationale paritaire comité bestaat uit 14 leden die de maatschappijen en de Dienst vertegenwoordigen en 14 leden die de erkende organisaties van het personeel vertegenwoordigen.

Dit comité heeft tot opdracht :

a) een algemeen statuut vast te stellen voor alle personeelsleden van de maatschappijen;

b) op het nationale vlak onderhandelingen te voeren over de collectieve overeenkomsten voor het personeel van de maatschappijen.

ART. 30

De Dienst wordt beheerd door een beheerscomité, bestaande uit :

— de voorzitters en de directeurs-generaal van de maatschappijen;

— vier vertegenwoordigers aangewezen door de representatieve personeelsorganisaties;

— de deux membres nommés par le Ministre des Communications en dehors des conseils d'administration et des collèges de commissaires aux comptes des sociétés et choisis pour leur compétence en matière de transport.

Le comité est présidé par le directeur général de l'Administration des Transports.

ART. 31

Le comité de gestion de l'Office se réunit sur convocation de son président à la demande d'au moins un cinquième de ses membres. Il arrête son règlement d'ordre intérieur qui doit être approuvé par le Ministre des Communications.

ART. 32

Sur décision de son comité de gestion, l'Office peut être représenté et participer aux travaux de groupes d'études qui étudient les techniques avancées de transport en commun.

L'Office peut recevoir des subsides de l'Etat destinés à financer, sous le contrôle du Ministre des Communications, la construction de prototypes ou à favoriser les recherches dans le domaine des transports en commun.

ART. 33

Le budget de l'Office est alimenté par un redevance payée par les sociétés proportionnellement au nombre de places/km offertes sur le réseau de chaque société et par les subsides de l'Etat.

La redevance est fixée par le comité de gestion de l'Office moyennant accord du Ministre des Communications; elle doit couvrir toutes les dépenses de l'Office.

ART. 34

Le Roi peut, si l'intérêt général l'exige, créer au sein de l'Office un fonds de compensation.

Ce fonds est alimenté par :

- les subsides de l'Etat;
- 50 p.c. des bénéfices réalisés par la ou les sociétés.

Il sert à uniformiser les fourchettes de tarifs entre les sociétés.

CHAPITRE IV

Dispositions générales et transitoires

ART. 35

Les sociétés reprennent de droit toute concession de transport octroyée aux sociétés de transports intercommunaux, à la S.N.C.V., ou, en ce qui concerne les autobus de substitution et de complément, à la S.N.C.B.

— twee leden door de Minister van Verkeerswezen om hun bevoegdheid op transportgebied benoemd buiten de raden van beheer en de colleges van financiële commissarissen van de maatschappijen.

Het comité wordt voorgezeten door de directeur-generaal van het Bestuur voor het Vervoer.

ART. 31

Het beheerscomité van de Dienst vergadert op bijeenroeping door de voorzitter op het verzoek van ten minste een vijfde van de leden. Het stelt zijn huishoudelijk reglement vast dat door de Minister van Verkeerswezen moet worden goedgekeurd.

ART. 32

Op beslissing van het beheerscomité kan de Dienst worden vertegenwoordigd in en deelnemen aan de werkzaamheden van studiegroepen die vooruitstrevende technieken inzake gemeenschappelijk vervoer onderzoeken.

De Dienst kan rijkstoelagen ontvangen ten einde onder toezicht van de Minister van Verkeerswezen de bouw van oorspronkelijke modellen te financieren of onderzoeken op het gebied van het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen.

ART. 33

De begroting van de Dienst wordt gestijfd met een retributie van de maatschappijen naar evenredigheid van het aantal plaatsen/km op het net van elke maatschappij en met een rijkstoelage.

De retributie wordt vastgesteld door het beheerscomité van de Dienst met instemming van de Minister van Verkeerswezen; zij moet alle uitgaven van de Dienst dekken.

ART. 34

De Koning kan, indien het algemeen belang het eist, binnen de Dienst een vereveningsfonds instellen.

Dit fonds wordt gestijfd met :

- rijkstoelagen;
- 50 pct. van de winst van de maatschappij(en).

Het strekt tot eenmaking van de gevorkte tarieven van de maatschappijen.

HOOFDSTUK IV

Algemene en overgangsbepalingen

ART. 35

De maatschappijen nemen van rechtswege elke transportconcessie over verleend aan de maatschappijen voor intercommunaal vervoer, aan de N.M.V.B. of aan de N.M.B.S. wat betreft aanvullende of vervangingsautobussen.

ART. 36

Aucune concession ou autorisation nouvelle n'est accordée à d'autres organismes d'intérêt public ou à des sociétés du secteur privé sans l'avis préalable des sociétés concernées et de l'Office.

ART. 37

Les sociétés sont habilitées à poursuivre conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions ayant été déclarées préalablement d'utilité publique par le Roi.

ART. 38

Les sociétés sont assimilées à l'Etat pour l'application des lois sur les droits d'enregistrement, de timbres, de greffe, d'hypothèque ou de succession, sur les taxes assimilées au timbre, ainsi que sur les autres impôts directs ou indirects. Elles sont exemptées de tous impôts ou taxes au profit des provinces, agglomérations et communes.

ART. 39

A l'entrée en vigueur de la présente loi, les sociétés se substituent aux S.T.I. et à la S.N.C.V. dans tous les droits et devoirs tant vis-à-vis du matériel que vis-à-vis de leur personnel, notamment en matière de droits acquis.

ART. 40

Le personnel des sociétés en commun urbains et de la S.N.C.V. est réaffecté au sein des sociétés. Il garde ses droits acquis, dans le domaine de son statut, son droit à l'avancement et les avantages qui lui auraient été octroyés.

ART. 41

Les sociétés de transport en commun urbain et la S.N.C.V. sont mises en liquidation à l'entrée en vigueur de la présente loi. Le Roi détermine les modalités de liquidation et nomme les liquidateurs.

ART. 42

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

ART. 36

Geen enkele nieuwe concessie of machtiging wordt verleend aan andere lichamen van openbaar nut of aan maatschappijen uit de particuliere sector zonder voorafgaand advies van de betrokken maatschappijen en van de Dienst.

ART. 37

De maatschappijen kunnen, overeenkomstig de wetgeving inzake onteigening ten algemenen nutte, goederen verwerven die te voren door de Koning van openbaar nut zijn verklaard.

ART. 38

De maatschappijen worden met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten op de registratie-, zegel-, griffie-, hypotheek- en successierechten, de met het zegel gelijkgestelde taksen en alle andere directe of indirecte belastingen. Zij zijn vrijgesteld van alle belastingen of taksen ten voordele van de provincies, de agglomeraties en de gemeenten.

ART. 39

Bij de inwerkingtreding van deze wet treden de maatschappijen in alle rechten en verplichtingen van de M.I.V. en van de N.M.V.B. in zowel wat betreft het materieel als het personeel, met name inzake de verkregen rechten.

ART. 40

Het personeel van de maatschappijen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer en van de N.M.V.B. wordt in die maatschappijen opgenomen. Het behoudt zijn verkregen rechten inzake statuut, bevordering en toegekende voordelen.

ART. 41

De maatschappijen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer en de N.M.V.B. worden bij de inwerkingtreding van deze wet in vereffening gesteld. De Koning bepaalt de modaliteiten van de vereffening en benoemt de vereffenaars.

ART. 42

Deze wet treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

J. RAMAEKERS
A. BOGAERTS
W. SCHUGENS
W. VERNIMMEN