

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

16 DÉCEMBRE 1947.

16 DECEMBER 1947.

PROJET DE LOI

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

WETSONTWERP

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

EXPOSE DES MOTIFS

MEMORIE VAN TOELICHTING

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Les concessions accordées à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » et à la Société Anonyme « Les Tramways d'Anvers » ou exploitées par ces sociétés, sont venues à expiration depuis le 31 décembre 1945.

De concessie welke aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » en aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways d'Anvers » verleend of door die Maatschappijen geëxploiteerd werden zijn verstreken sedert 31 December 1945.

Les fondements légaux du régime d'exploitation des tramways et trolleybus desservant l'agglomération bruxelloise se trouvent dans la loi du 23 août 1899 qui, dérogeant à celle du 9 juillet 1875, avait autorisé le Gouvernement à accorder à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois », la concession des lignes de tramways décrites dans la Convention du 26 avril 1899, aux clauses et conditions tant de ladite convention que du cahier des charges arrêté le même jour et modifié par la lettre du 16 août 1899.

De wettelijke grondslagen van het exploitatieregime der tramwegen en trolleybussen, welke de Brusselse agglomeratie bedienen, zijn vastgelegd in de wet van 23 Augustus 1899 waarbij, met afwijking van die van 9 Juli 1875, de Regering er toe gemachtigd werd aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » de concessie van de in de Overeenkomst van 26 April 1899 beschreven tramweglijnen te verlenen tegen de bepalingen en voorwaarden zowel van die Overeenkomst als van het dezelfde dag vastgesteld en bij de brief van 16 Augustus 1899 gewijzigd lastkohier.

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

Toen de wetgever die wet goedkeurde had hij de eenmaking van te dien tijde te Brussel en in de omringende gemeenten bestaande tramwegnetten op het oog en verlangde hij geenszins dat die netten bij het verstrijken der concessie zouden verbrokkeld worden onder de verschillende openbare besturen waarvan het grondgebied door de lijnen doorkruist wordt.

Les lois des 9 septembre 1901, 30 juin 1913, 18 juillet 1919, 30 décembre 1924 et 27 décembre 1927, concernent également « Les Tramways Bruxellois ».

De wetten van 9 September 1901, 30 Juni 1913, 18 Juli 1919, 30 December 1924 en 27 December 1927 hebben insgelijks betrekking op « Les Tramways Bruxellois ».

Quant à la base légale des concessions octroyées ou exploitées par la Société Anonyme « Les Tramways d'Anvers », elle se trouve dans la loi du 28 mai 1901, relative à l'unification des Tramways d'Anvers, qui autorise le Gouvernement à accorder, à la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers la concession de lignes de tramways décrites dans la convention du 12 juillet 1900 complétée par celle du 2 mai 1901.

A Bruxelles, comme à Anvers, en exécution des lois des 23 août 1899 et 28 mai 1901, et par dérogation à la loi du 9 juillet 1875 sur les Tramways, les concessions furent accordées par le Roi, respectivement à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » et à la « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers » (A. R. des 26 août 1899 et 11 septembre 1901).

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 ainsi que par l'article 7 de la Convention du 30 décembre 1927 et la lettre du 16 août 1899.

De ces textes, il résulte que les biens que la S. A. « Les Tramways Bruxellois » avait affectés à son exploitation se divisent en trois catégories :

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

1. — *Biens qui sont devenus, à titre gratuit, la propriété des pouvoirs publics.*

Parmi ces biens il convient de distinguer :

a) Ceux qui sont devenus, à titre gratuit, la propriété du pouvoir compétent pour accorder la nouvelle concession, c'est-à-dire de l'Etat (1), et qui comprennent sous les réserves ci-après, les voies ferrées et leurs dépendances existant sur la voie publique ainsi que les kiosques, le ma-

(1) Giron. « Dictionnaire de Droit Administratif ». V^e Députation permanente, n^o 10.

Orban. « Manuel de Droit Administratif ». pp. 149 et 150.

Doc. Parl., Chambre, 1874-1875, p. 181.

Ann. Parl., Chambre, 1874-1875, pp. 1132, 1137 et 1146.

Wat de wettelijke grondslag der aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways d'Anvers » verleende of door die maatschappij geëxploiteerde concessies betreft, deze ligt in de wet van 28 Mei 1901, betreffende de eenmaking der Antwerpse tramwegen, waarbij de Regering er toe gemachtigd werd aan de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers » de concessie te verlenen van de tramweglijnen beschreven in de Overeenkomst van 12 Juli 1900, aangevuld door die van 2 Mei 1901.

Te Brussel, evenals te Antwerpen, werden, ter uitvoering van de wetten van 23 Augustus 1899 en 28 Mei 1901, en met afwijking van de wet van 9 Juli 1875 op de Tramwegen, de concessies door de Koning verleend, respectievelijk aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » en aan de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers » (K. B. van 26 Augustus 1899 en 11 September 1901).

Lot van de goederen gebruikt 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, alsmede bij artikel 7 van de Overeenkomst van 30 December 1927 en bij de brief van 16 Augustus 1899.

Uit die teksten blijkt dat de goederen welke door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » voor haar exploitatie werden gebruikt, ingedeeld worden in drie categoriën :

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 niet eens een recht van optie hebben.

1. — *Goederen welke kosteloos het eigendom der openbare besturen geworden zijn.*

Onder die goederen dienen onderscheiden :

a) Die welke kosteloos het eigendom geworden zijn van het gezag dat bevoegd is om de nieuwe concessie te verlenen, 't is te zeggen van de Staat (1), en waarin, onder het voorbehoud hierna, begrepen zijn : de sporen en dezer op de openbare weg bestaande aanhorigheden, alsmede de

(1) Giron. « Dictionnaire de Droit Administratif ». V^e Députation permanente, n^o 10.

Orban. « Manuel de Droit Administratif ». blz. 149 en 150.

Parl. Besch., Kamer, 1874-1875, blz. 181.

Ann. Parl., Kamer, 1874-1875, blz. 1132, 1137 en 1146.

tériel roulant antérieur au 1^{er} janvier 1925, les usines de production de force;

b) Ceux qui font retour aux pouvoirs publics auxquels appartiennent les diverses catégories de voiries empruntées par les voies, à moins que le pouvoir qui est compétent pour octroyer la nouvelle concession, c'est-à-dire l'Etat, ne les acquière en indemnisant les pouvoirs subordonnés.

Ces biens comprennent le matériel fixe des voies et de leurs dépendances tel que poteaux, fils, feeders, caniveaux et tous autres ouvrages exécutés sur ou sous la voie publique.

2. — Biens que le « pouvoir compétent » a la faculté d'acquérir.

Les biens que le « pouvoir compétent », c'est-à-dire l'Etat, a la faculté d'acquérir en fin de concession, conformément aux dispositions de l'article 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* ne s'élevant qu'à 1,1 p. c. par année d'utilisation 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 ».

Enfin, 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-St-Agathe, de Fort-Jaco et de la sous-station de Woluwe-St-Lambert.

Sort des biens affectés à l'exploitation des Tramways d'Anvers.

Le sort des biens affectés à l'exploitation des Tramways d'Anvers est fixé par le paragraphe IX de la Conven-

kiosken, het rollend materieel van vóór 1 Januari 1925, de drijfkrachtfabrieken;

b) Die welke teruggaan naar de openbare besturen waaraan de verschillende categoriën van de bereiden wegen toebehooren, tenzij het bestuur dat bevoegd is om de nieuwe concessie te verlenen, 't is te zeggen de Staat, ze overneme mits de ondergeschikte besturen daarvoor schadeloos te stellen.

Die goederen omvatten het vast materieel van de sporen en van dezer aanhorigheden, als palen, draden, feeders, ondergrondse kanalen en alle andere op of onder de openbare weg uitgevoerde werken.

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

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

a) het rollend materieel dat na 31 December 1924 werd aangekocht met het doel het effectief te verhogen dat in dienst werd gesteld 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 zaakkundigen zal worden vastgesteld;

b) de beleggingen door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » na de inwerkingtreding van de overeenkomst van 31 December 1924 gedaan voor het anleggen van nieuwe lijnen alsmede voor het voor die lijnen gebezigd rollend materieel. Die goederen zijn over te nemen tegen een prijs voor welks vaststelling rekening wordt gehouden, enerzijds, met een *conventionele afschrijving* van slechts 1,1 t. h. per jaar gebruik en, anderzijds, met de huidige waarde van soortgelijke nieuwe goederen.

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

Ten slotte, 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 van de depots en de werkplaatsen, de oude centrale fabriek, de werktuigen en het mobilair, de motorvoertuigen, de gronden van de lussen te St-Agatha-Berchem, Fort-Jaco en van het onderstation te St-Lambrechts-Woluwe.

Lot van de goederen gebruikt voor de exploitatie van de Antwerpse Tramwegen.

Het lot van de goederen gebruikt voor de exploitatie van de Antwerpse tramwegen is geregeld bij paragraaf IX

tion du 12 juillet 1900, qui est fortement inspiré du cahier des charges de la concession octroyée en 1899 à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » et qui est reproduit ci-dessous :

« A l'expiration de la concession et par le seul fait de » cette expiration, le pouvoir dont dépendra à cette époque, l'octroi d'une concession nouvelle, sera subrogé à » tous les droits du concessionnaire et entrera immédiatement et gratuitement en possession de tout ce qui lui » sera attribué en cas de rachat quant au réseau faisant » l'objet des présentes, à l'exclusion toutefois des dépôts » et hangars à voitures qui resteront, comme le siège social, la propriété du concessionnaire. Ce même pouvoir » aura le droit, ainsi qu'il en a la faculté, en cas de rachat » de reprendre le matériel fixe, les voies et leurs dépendances, moyennant d'indemniser à dire d'experts, les » diverses autorités intéressées comme il est prévu au » § VIII.

» A défaut d'accord sur un prix de reprise des dépôts et » hangars appartenant à la Société, il est entendu que le » pouvoir concédant en aura la jouissance pendant un an » à dater de l'expiration de la concession, moyennant de » payer, à titre de location, l'intérêt de 3 1/2 % de la valeur reconnue de ces immeubles, indépendamment des » impôts et de l'entretien.

» Les approvisionnements destinés à l'exploitation tels » que coupons, combustibles, huiles, etc., pourront être » également repris en tout ou en partie, à dire d'experts, » par le pouvoir intéressé, tant à l'époque du rachat qu'à » l'expiration de la concession ».

Les alinéas du § VIII qui précède le texte rappelé ci-dessus sont libellés comme suit :

« La prise de possession comprendra, sous les réserves » ci-après, les voies ferrées et leurs dépendances existant » sur la voie publique, ainsi que les aubettes, le matériel » roulant de toute nature, les usines de production de » force (matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines » et tous les immeubles quelconques dont la compagnie » serait propriétaire à cette époque, hormis le siège social), le tout quitte et libre de toute dette, hypothèque » autre que la charge des redevances dues aux communes » ou à la province en vertu des présentes.

» L'exercice du droit de rachat ne peut préjudicier en » rien au service des redevances stipulées au profit des » communes ou de la province.

» Le matériel fixe des voies et leurs dépendances, tel » que poteaux, fils, feeders, caniveaux et tous autres ouvrages, y compris les aubettes, exécutés sur ou sous la » voie publique, feront retour, à l'expiration de la concession aux divers pouvoirs auxquels appartiennent les » diverses catégories de la voirie empruntée par les dites » voies.

van de Overeenkomst van 12 Juli 1900, die sterk werd geïnspireerd door het lastkohier van de in 1899 aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » verleende concessie en luidt als volgt :

« Bij het verstrijken van de concessie en alleen door het » feit van die verstrijking, treedt het gezag, waarvan op » dat tijdstip het verlenen van een nieuwe concessie zal » afhangen, in al de rechten van de concessiehouder en » onmiddellijk en kosteloos in het bezit van al wat er in » geval van naasting van het hier bedoeld net zal worden » aan toegewezen, met uitsluiting echter van de rijtuigen- » depots en -loodsen die, evenals de maatschappelijke » zetel, het eigendom van de concessiehouder zullen blijven. Dat zelfde gezag kan, in geval van naasting, het » vast materieel, de sporen en dezer aanhorigheden overnemen, mits het de verschillende betrokken overheden » volgens schatting door zaakkundigen schadeloos stelt zoals in § VIII voorzien is.

» Ingeval geen akkoord over de overnemingsprijs van de » aan de Maatschappij toebehorende depots en loodsen » kan bereikt worden, is het verstaan dat het gezag, hetwelk de concessie heeft verleend, er het genot zal van » hebben gedurende één jaar te rekenen van de verstrijking der concessie, mits het als huurprijs betaale de » interest tegen 3 1/2 % van de erkende waarde van die » onroerende goederen, buiten de belastingen en het » onderhoud.

» De voor de exploitatie bestemde voorraden, als plaatsbewijzen, brandstoffen, olie, enz., kunnen insgelijks » door het betrokken gezag volgens schatting door zaakkundigen geheel of gedeeltelijk worden overgenomen, » en zulks zowel op het tijdstip van de naasting als bij het » verstrijken van de concessie. »

De alinea's van § VIII, welke de hiervoren aangehaalde tekst voorafgaat, luiden als volgt :

« De inbezitneming omvat, onder het hierna gemaakt » voorbehoud, de sporen en dezer aanhorigheden welke » op de openbare weg bestaan, alsook de wachthuisjes, » het rollend materieel van alle aard, de drijfkrachtfabrieken (vast materieel), gebouwen en gronden van die » fabrieken) en alle om het even welke gebouwen waarvan de maatschappij op dat tijdstip eigenaar mocht » zijn, behalve de maatschappelijke zetel, alles vrij en » niet bezwaard met enig andere schuld, hypotheek dan » de last der krachtens deze aan de gemeenten of aan » de provinciën verschuldigde cijzen.

» De uitoefening van het recht van naasting mag in » niets schaden aan de betaling van de ten bate van » de gemeenten of de provincie voorziene cijzen.

» Het vast materieel der sporen, en dezer aanhorigheden, als palen, draden, feeders, ondergrondse kanalen en alle andere op of onder de openbare weg uitgevoerde werken, met inbegrip van de wachthuisjes, gaan » bij het verstrijken van de concessie naar de verschillende » openbare besturen waarvan de verschillende categorieën » van wegen, waarin die sporen gelegen zijn, toebehoren.

» Le pouvoir qui aura exercé le droit de rachat pourra
» reprendre ces derniers objets, à la dite époque, moyen-
» nant d'en indemniser les pouvoirs intéressés à dire d'ex-
» perts. »

Ainsi, la quasi totalité des biens est revenue gratuitement aux pouvoirs publics en fin de concession.

Depuis le 1^{er} janvier 1946, les réseaux de tramways et de trolleybus desservant les agglomérations bruxelloise et anversoise sont exploités, pour le compte de qui il appartiendra, par les Comités Provisoires de Gestion.

Aussi est-il grand temps qu'un statut définitif soit établi. D'autre part, comme toutes les concessions de tramways existant en Belgique viendront à expiration avant quinze ans, il serait très désirable que le statut futur des tramways et des trolleybus bruxellois et anversois pût être adopté, au fur et à mesure de l'expiration des autres concessions de tramways et de trolleybus du pays, par les organismes qui exploiteront les transports urbains des agglomérations gantoise, liégeoise, verviétoise et carolorégienne. De plus, le Gouvernement prêtera ses bons offices aux concessionnaires actuels de tramways et de trolleybus qui désireraient, dès à présent, muer leurs entreprises en associations intercommunales.

Nul ne peut exploiter des lignes de tramways ou de trolleybus sans avoir au préalable obtenu, de l'autorité compétente, et conformément aux lois des 9 juillet 1875 et 15 août 1897, une concession, car il s'agit en l'occurrence de perception de péages sur le public.

Les concessions ne sont accordées que par adjudication publique et pour 50 ans au plus.

La doctrine est divisée sur le point de savoir s'il faut ou non recourir à l'adjudication publique lorsqu'une association intercommunale est spécialement constituée pour assurer un service public de tramways et de trolleybus (1).

D'autre part, comme les réseaux de tramways et de trolleybus des agglomérations bruxelloise et anversoise s'étendent sur le territoire de plus d'une commune dans la même province et qu'ils sont établis principalement sur la voirie communale, la députation permanente du Conseil provincial serait compétente pour octroyer les concessions.

Aux termes des deuxième et troisième alinéas de l'article 2 de la loi du 9 juillet 1875, « aucune concession n'est » accordée par les députations permanentes des conseils » provinciaux ou par ces derniers sans que les communes » intéressées aient été entendues. »

Elle doit être approuvée par le Roi.

» Het gezag dat het recht van naasting zal uitgeoefend » hebben, kan deze laatste voorwerpen op dat tijdstip » overnemen, mits het de betrokken openbare besturen » daarvoor schadeloos stelt volgens schatting door zaak- » kundigen. »

Aldus zijn bij het verstrijken van de concessie, bijna al de goederen kosteloos in handen van de openbare besturen gekomen.

Sedert 1 Januari 1946, worden de tramweg- en trolleybusnetten, welke de Brusselse en de Antwerpse agglomeratie bedienen, voor rekening van wie het zal behoren geëxploiteerd door Voorlopige Beheercomité's.

Ook is het hoog tijd dat een definitief statuut vastgesteld worde. Anderzijds, aangezien al de in België bestaande tramwegconcessies binnen minder dan vijftien jaar zullen verstreken zijn, ware het ten zeerste te wensen dat het toekomstig statuut der Brusselse en Antwerpse tramwegen en trolleybussen, naarmate de andere tramweg- en trolleybusconcessies verstrijken, zou kunnen aangenomen worden door de organismen die het lokaal vervoer in de agglomeratiën van Gent, Luik, Verviers en Charleroi zullen exploiteren. Buitendien wil de Regering bemiddelend optreden ingeval concessiehouders van tramwegen en trolleybussen mochten verlangen hun ondernemingen van nu af aan in intercommunale verenigingen te veranderen.

Niemand mag tramweg- of trolleybuslijnen exploiteren zonder vooraf van de bevoegde overheid, en overeenkomstig de wetten van 9 Juli 1875 en 15 Augustus 1897, een concessie te hebben verkregen, want het gaat hier over heffing van vervoerprijzen op het publiek.

De concessies worden slechts verleend ingeval een openbare aanbesteding en voor ten hoogste 50 jaar.

De rechtsauteurs zijn het niet eens over de vraag te weten of een openbare aanbesteding al dan niet vereist is wanneer een intercommunale vereniging speciaal wordt opgericht om een openbare dienst van tramwegen en trolleybussen te verzekeren (1).

Anderzijds zou, aangezien de tramweg- en trolleybusnetten van de Brusselse en de Antwerpse agglomeratie zich over het grondgebied van meer dan een gemeente in dezelfde provincie uitstrekken en zij voornamelijk op de gemeentewegen zijn aangelegd, de bestendige deputatie van de provinciale raad bevoegd zijn om de concessies te verlenen.

Luidens het tweede en het derde lid van artikel 2 der wet van 9 Juli 1875 wordt generlei concessie door de bestendige deputatiën van de provinciale raden verleend dan nadat de betrokken gemeenten gehoord werden.

De concessie moet door de Koning worden goedgekeurd.

(1) « Pandectes », V^o Union (Association Intercommunale), n^{os} 159, 3, 4, 5 et 6.

(1) « Pandectes », V^o Union (Association Intercommunale), n^{os} 159, 3, 4, 5 en 6.

C'est donc toujours le Pouvoir Exécutif qui, par l'approbation qu'il peut accorder ou refuser, a la haute main sur l'octroi de la concession (1).

En outre, depuis un demi-siècle, toutes les concessions importantes de tramways et de trolleybus ont été accordées directement par le Roi.

Enfin, l'économie nationale, la coordination des transports urbains notamment, exige que pareille pratique soit maintenue dans les grandes agglomérations.

Par ailleurs, les lois sur les sociétés commerciales limitent à trente ans la durée de ces sociétés. Une exception à cette règle est prévue en faveur des sociétés anonymes concessionnaires, par l'article 102 des lois. Le premier alinéa du dit article dispose que les sociétés anonymes qui ont pour objet l'exploitation d'une concession accordée par le Gouvernement peuvent être formées pour la durée de la concession. Pareille stipulation n'existe pas pour les sociétés coopératives. L'article 5, 1^{er}, de la loi du 1^{er} mars 1922 relative à l'association des communes dans un but d'utilité publique dispose, il est vrai, que : « les » statuts sont conformes aux prescriptions des lois commerciales pour autant qu'il ne soit pas nécessaire d'y déroger en raison de la nature spéciale des associations » et sans que l'association perde son caractère civil ». Afin d'éviter toute discussion sur la nécessité de déroger aux prescriptions des lois commerciales, il nous paraît plus simple que les futures associations communales soient constituées pour trente ans, mais que la faculté d'en proroger la durée soit prévue.

C'est afin de consacrer une tradition déjà longue, d'aboutir rapidement à une solution et d'éviter toutes les discussions possibles que l'article premier du projet de loi a été conçu.

Celui-ci permet au Roi :

1) de concéder, sans adjudication publique, pour trente ans, aux futures associations intercommunales, les concessions de tramways et de trolleybus desservant les agglomérations bruxelloise et anversoise ;

2) de proroger en temps utile, de vingt ans ou plus, la durée de ces concessions.

L'article premier du projet de loi habilite également le Roi à concéder, directement et sans adjudication publique, aux futures associations intercommunales, toutes les extensions aux dits réseaux, quelle que soit la nature de la voirie empruntée.

Dans toute association intercommunale quels que soient sa forme et son genre d'exploitation, le pouvoir de

De Uitvoerende Macht heeft dus altijd, door de goedkeuring die zij kan verlenen of weigeren, de hoge hand op het verlenen van de concessie (1).

Buitendien zijn sedert een halve eeuw al de belangrijke tramweg- en trolleybusconcessies rechtstreeks door de Koning verleend geworden.

Ten slotte vergt de nationale economie, inzonderheid de coördinatie van het stadsvervoer, dat een dergelijke handelwijze gehandhaafd worde voor de grote agglomeratiën.

Van de andere kant wordt door de wetten op de handelsvennootschappen de duur van die maatschappijen beperkt tot 30 jaar. Een uitzondering op die regel is ten voordele van de naamloze concessiehoudende vennootschappen voorzien bij artikel 102 der wetten. Het eerste lid van dat artikel bepaalt dat de naamloze vennootschappen die het exploiteren van een door de Regering verleende concessie ten doel hebben, voor de duur van de concessie kunnen gesticht worden. Een dergelijke bepaling bestaat niet voor de coöperatieve vennootschappen. Artikel 5, 1^o, van de wet van 1 Maart 1922 omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van het algemeen, bepaalt wel is : waar : « De statuten moeten overeenstemmen met de » voorschriften der handelswetten voor zover het niet nodig is daarvan af te wijken uit hoofde van de bijzondere » aard der verenigingen en zonder dat de vereniging haar » burgerrechtelijk karakter verliest ». Ten einde alle betwisting over de noodzakelijkheid om aan de voorschriften der handelswetten af te wijken te vermijden, lijkt het ons eenvoudiger de toekomstige verenigingen van gemeenten voor dertig jaar te stichten, doch het recht om haar duur te verlengen te voorzien.

Artikel 1 van het ontwerp van wet werd opgevat om een reeds lange traditie te bekrachtigen, een spoedige oplossing te bekomen en alle mogelijke betwistingen te voorkomen.

Dat artikel laat de Koning toe :

1) de concessies van tramwegen en trolleybussen, welke de Brusselse en de Antwerpse agglomeratie bedienen, zonder openbare aanbesteding voor dertig jaar aan de toekomstige intercommunale verenigingen te verlenen ;

2) de duur van die concessies te bekwaamere tijd met twintig jaar of meer te verlengen.

Het eerste artikel van het ontwerp van wet verleent insgelijks bevoegdheid aan de Koning om al de uitbreidingen van die netten, welke ook de aard van de bereden wegen weze, rechtstreeks en zonder openbare aanbesteding aan de toekomstige intercommunale verenigingen te concessionneren.

In alle intercommunale vereniging, welke ook haar vorm of haar wijze van exploiteren weze, moeten de verenigde

(1) « Pasinomie », 1875, p. 161. — Ann. Parl., Chambre, 1874-1875, p. 1130.

(1) « Pasinomie », 1875, blz. 161. — Ann. Parl., Kamer, 1874-1875, blz. 1130.

décision et par conséquent la majorité des voix doivent appartenir aux communes associées.

Or, il se fait que, dans les agglomérations bruxelloise et anversoise, plus de 50 % des biens qui ont fait retour gratuitement aux pouvoirs publics sont revenus à l'Etat.

Dès lors, si l'Etat devenait associé, il apporterait ces biens aux associations intercommunales et détiendrait la majorité des voix appartenant aux pouvoirs publics.

Partant, l'esprit qui a présidé à la création des associations intercommunales serait faussé.

C'est afin de pallier cet inconvénient que le 1^o de l'article 2 du projet de loi permet au Roi d'affecter aux associations intercommunales, en propriété ou en jouissance, à titre onéreux ou à titre gratuit, et selon les modalités qu'il déterminera, les dits biens. Parmi ces modalités, figurera celle obligeant les futures associations intercommunales à comprendre, parmi les membres de leur Conseil d'Administration, un administrateur nommé par l'assemblée générale sur présentation d'une liste double de candidats par le Ministre des Communications et un administrateur élu sur présentation d'une liste double de candidats par la Députation Permanente du Conseil Provincial compétent.

Enfin, s'il est vrai que nul ne peut contraindre une commune à entrer dans une association intercommunale, il n'en reste pas moins que tous les biens actuellement affectés au service des tramways et trolleybus dans les agglomérations bruxelloise et anversoise ne peuvent être détournés de leur usage antérieur.

Le cahier des charges de 1899, en ce qui concerne les tramways et trolleybus bruxellois, et la Convention du 12 juillet 1900, en ce qui concerne les transports urbains anversois, permettent à l'Etat de reprendre, moyennant indemnité, le matériel fixe des voies et de leurs dépendances exécutées sur ou sous les voiries provinciales et communales.

Le deuxième alinéa de l'article 2 du présent projet de loi permet à l'Etat d'affecter aux futures associations les dits biens sis sur ou sous la voirie des provinces et communes ne désirant pas s'associer.

Le présent projet de loi ne traite pas des biens qui restent la propriété des anciens concessionnaires. Nous pensons que les accords à conclure entre les futures associations intercommunales et les anciens concessionnaires aboutiront à la location ou à la vente différée des dits biens. Dans la négative, il faudrait par une loi, subroger les futures associations intercommunales à l'Etat, dont les droits sont reconnus par le cahier des charges de 1899 et par la Convention du 12 juillet 1900.

Dans l'état actuel des choses, la forme d'exploitation des

gemeenten de macht om te beslissen en bijgevolg de meerderheid der stemmen hebben.

Welnu, in de Brusselse en de Antwerpse agglomeratie doet het feit zich voor dat meer dan 50 % van de goederen, die gratis aan de openbare besturen werden teruggegeven, naar de Staat zijn gegaan.

Derhalve, zou de Staat, indien hij vennoot werd, die goederen in de intercommunale verenigingen inbrengen en de aan de openbare besturen toekomende meerderheid der stemmen bezitten.

Bijgevolg zou van de geest, waarin de intercommunale verenigingen werden opgericht, worden afgeweken.

Het is om dat bezwaar te ondervangen dat bij 1^o van artikel 2 van het ontwerp van wet de Koning er toe gemachtigd wordt bedoelde goederen in eigendom of in gebruik, ten bezwarenden of ten kostelozen titel en volgens de door Hem te bepalen modaliteiten aan de intercommunale verenigingen toe te wijzen. Onder die modaliteiten zal deze voorkomen welke de toekomstige intercommunale verenigingen er toe verplicht onder de leden van haar raad van beheer op te nemen een beheerder, door de algemene vergadering benoemd op een door de Minister van Verkeerswezen voorgedragen dubbele lijst van kandidaten, en een beheerder gekozen op een dubbele lijst van kandidaten voorgedragen door de Bestendige Deputatie van de bevoegde Provinciale Raad.

Ten slotte, zo het waar is dat niemand een gemeente kan verplichten tot een intercommunale vereniging toe te treden, toch blijft het niettemin een feit dat al de goederen, die thans voor de dienst der tramwegen en trolleybussen in de Brusselse en de Antwerpse agglomeratie gebezigd worden, niet van hun vroeger gebruik mogen afgewend worden.

Overeenkomstig het lastkohier van 1899, wat de Brusselse tramwegen en trolleybussen betreft, en de overeenkomst van 12 Juni 1900, wat het lokaal vervoer in de Antwerpse agglomeratie betreft, kan de Staat het vast materieel van de sporen en van dezer op of onder de provinciale en gemeentewegen uitgevoerde aanhorigheden tegen vergoeding overnemen.

Krachtens het tweede lid van artikel 2 van dit ontwerp van wet mag de Staat bedoelde goederen, gelegen op of onder de wegen van de provinciën en gemeenten die niet tot de vereniging wensen toe te treden, aan de toekomstige verenigingen toewijzen.

Dit ontwerp van wet handelt niet over de goederen die het eigendom blijven van de vroegere concessiehouders. Wij menen dat de tussen de toekomstige intercommunale verenigingen en de vroeger concessiehouders te sluiten akkoorden ten slotte tot de verhuring of de uitgestelde verkoop van die goederen zullen leiden. Zo niet zouden de toekomstige intercommunale verenigingen bij een wet in de plaats moeten worden gesteld van de Staat, wiens rechten erkend zijn bij het lastkohier van 1899 en bij de overeenkomst van 12 Juli 1900.

In de huidige stand van zaken is de meest passende vorm

tramways et des trolleybus la plus adéquate est l'association intercommunale.

En effet, la loi du 1^{er} mars 1922 a eu en vue de procurer, aux habitants d'une agglomération urbaine et des communes avoisinantes, les avantages d'un effort collectif de plusieurs municipalités dans la réalisation d'un but d'utilité publique (1).

Les Tramways et Trolleybus ont pour objet de satisfaire des besoins collectifs du public, d'une façon régulière et continue et en respectant le principe de l'égalité des usagers.

Ils constituent donc pour la classe laborieuse du pays un moyen de communication indispensable pour se rendre au travail et pour regagner son logis, soit entre les vacances, soit après la journée de travail.

Leurs conditions d'exploitation varient d'une région à l'autre. Pour s'en convaincre il suffit de comparer, par exemple, le pourcentage des billets ouvriers délivrés sur les réseaux liégeois et sur le réseau bruxellois (2) ou de songer au caractère saisonnier de l'exploitation des moyens de transport par fer du littoral.

Enfin, les tramways et trolleybus empruntent essentiellement la petite voirie de plusieurs communes.

En un mot, les services de tramways et de trolleybus sont des services publics d'intérêt communal.

La loi du 1^{er} mars 1922, relative à l'association des communes dans un but d'utilité publique, est d'une grande souplesse.

Elle permet notamment :

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

« L'esprit de lucre doit être banni, à peine pour l'association intercommunale de perdre son caractère d'utilité publique (3). »

Aussi, souhaiterions-nous que les pouvoirs publics qui constitueront les associations intercommunales des transports urbains bruxellois et anversois renoncent à percevoir la part de bénéfices qu'ils pourraient retirer de l'exploitation des tramways et des trolleybus et l'affectent, dans l'intérêt du public, à la diminution des tarifs, à l'amélioration des conditions de transport et à l'extension du réseau.

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

(2) A Liège, 10 %. — A Bruxelles, 0,6 %.

(3) Rapport de M. Visart de Bocarmé au nom de la Section Centrale de la Chambre des Représentants. « Pas. », 1922, p. 28.

van exploitatie der tramwegen en trolleybussen de intercommunale vereniging.

Inderdaad, de wet van 1 Maart 1922 had op 't oog aan de inwoners van een stadsagglomeratie en van de aangrenzende gemeenten de voordelen te verschaffen van een gezamenlijke krachtsinspanning van verscheiden gemeentebesturen voor de verwezenlijking van een doel van algemeen nut (1).

De Tramwegen en Trolleybussen hebben ten doel gezamenlijke behoeften van het publiek op regelmatige en onafgebroken wijze te voldoen, onder inachtneming van het principe der gelijkheid van de gebruikers.

Zij zijn dus voor de werkende stand van het land een onontbeerlijk verkeersmiddel om zich naar het werk te begeven en om huiswaarts te keren hetzij tussen de arbeidsuren in, hetzij na afloop van de dagtaak.

De voorwaarden van exploitatie verschillen van de ene streek tot de andere. Om zich daarvan te overtuigen volstaat het de vergelijking te maken, bij voorbeeld, tussen het percentage der werklidenbiljetten afgeleverd op de Luikse netten en op het Brussels net (2) of te denken aan het seizoenkarakter van de exploitatie der vervoermiddelen per spoor aan de kust.

Ten slotte berijden de tramwegen en trolleybussen hoofdzakelijk de kleine wegen van verscheiden gemeenten.

Kortom, de tramwegen en trolleybusdiensten zijn openbare diensten van gemeentelijk belang.

De wet van 1 Maart 1922 omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van het algemeen is een zeer lenige wet.

Zij maakt inzonderheid mogelijk :

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

« Het winstbejag dient verbannen, zo niet verliest de » intercommunale vereniging haar karakter van instelling » tot nut van het algemeen (3). »

Ook zouden wij wenschen dat de openbare besturen, die de intercommunale verenigingen voor lokaal vervoer in de Brusselse en Antwerpse agglomeratie zullen oprichten, verzaken aan het aandeel in de winsten, die zij uit de exploitatie der tramwegen en trolleybussen zouden kunnen trekken, en dat aandeel in het belang van het publiek aanwenden tot vermindering van de tarieven, tot verbetering van de vervoerwaarden en tot uitbreiding van het net.

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

(2) Te Luik, 10 %. — Te Brussel, 0,6 %.

(3) Verslag van de heer Visart de Bocarmé namens de Hoofdafdeling van de Kamer der Volksvertegenwoordigers. « Pas. », 1922, blz. 28.

Ce seront les futurs associés qui détermineront en toute liberté, mais en se conformant à la loi, la nature des associations intercommunales et leur mode d'exploitation.

Les statuts dont la quintessence est exposée ci-après répondent à ces desiderata et permettent la création d'associations intercommunales revêtissant l'une des quatre formes rappelées ci-dessus.

Leur objet pourrait être précisé comme suit :

« L'association a pour objet l'étude, l'établissement et l'exploitation, dans l'agglomération bruxelloise (anversoise) et dans les communes avoisinantes, de tous les services publics de tramways, de trolleybus et d'autobus. Moyennant autorisation préalable du Ministre ayant les Communications dans ses attributions, elle peut effectuer des transports rémunérés de choses.

« L'association peut faire toutes opérations commerciales, industrielles, financières ou immobilières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet, et toutes opérations qui pourraient en faciliter ou en favoriser la réalisation.

« Il lui est notamment loisible de construire le matériel et les lignes nécessaires à la réalisation de son objet social.

« L'association peut également construire et exploiter les installations de production d'énergie nécessaires à l'entrepris.

La possibilité prévue pour les futures associations intercommunales de construire et d'exploiter les installations de production d'énergie dont elles auront besoin, s'inspire non seulement de la nécessité de leur assurer une certaine indépendance vis-à-vis des producteurs privés d'énergie mais aussi de l'intérêt qu'elles auront à appliquer sans retard les perfectionnements apportés et les inventions faites dans le domaine de la production et de la consommation de l'énergie.

Les futures associations seraient administrées, gérées et exploitées suivant les méthodes industrielles en vue de l'intérêt public. Toute charge pesant indûment sur les résultats d'exploitation serait rigoureusement éliminée.

Les associations adopteraient de préférence la forme coopérative, car celle-ci permet la constitution d'un fonds social variable et, partant, l'affiliation aisée de nouveaux pouvoirs publics aux intercommunales. Il ne faut pas perdre de vue qu'un réseau de transports urbains, bien exploité, doit s'étendre et se perfectionner. C'est pourquoi, tous les pouvoirs publics intéressés à cette extension et à ce perfectionnement doivent avoir la faculté d'entrer facilement dans l'association intercommunale.

L'Association serait administrée par un Conseil d'Administration composé de dix-sept membres, nommés par

De toekomstige vennoten zullen zelf, in volle vrijheid, doch onder inachtneming van de wet, de aard van de intercommunale verenigingen en dezer wijze van exploitatie bepalen.

De statuten waarvan de voornaamste bepalingen hierna uiteengezet zijn, beantwoorden aan die wensen en maken het mogelijk intercommunale verenigingen op te richten in een van de vier hiervoren aangehaalde vormen.

Haar doel zou nader kunnen omschreven worden als volgt :

« De vereniging heeft ten doel de studie, de oprichting en de exploitatie, in de Brusselse (Antwerpse) agglomeratie en in de aangrenzende gemeenten, van al de openbare tramweg-, trolleybus- en autodiensten. Mits zij vooraf de toelating bekomt van de Minister onder wie Verkeerswezen ressorteert, mag zij zich belasten met bezoldigd vervoer van zaken.

« De vereniging mag alle commerciële, industriële, financiële of immobilaire verrichtingen doen die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele met haar doel verband houden, alsook alle verrichtingen die de verwezenlijking er van zouden kunnen vergemakkelijken of bevorderen.

« Het staat haar inzonderheid vrij het materieel te bouwen en de lijnen aan te leggen die nodig zijn tot de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel.

« De vereniging mag eveneens de voor het bedrijf nodige electriciteitsfabrieken voor energieopwekking bouwen en exploiteren. »

De voor de toekomstige intercommunale verenigingen voorziene mogelijkheid om de installaties voor energieopwekking die zij zullen nodig hebben te bouwen en te exploiteren is niet alleen gegrond op de noodzakelijkheid haar een zekere onafhankelijkheid tegenover de private electriciteitsfabrieken te verzekeren, doch ook op het belang dat zij er zullen bij hebben onverwijld de op het gebied van energieopwekking en verbruik ingevoerde verbeteringen en gedane uitvindingen toe te passen.

De toekomstige verenigingen zouden, met het oog op het algemeen belang, volgens de industriële methodes worden bestuurd, beheerd en geëxploiteerd. Elke ten onrechte op de bedrijfsuitkomsten drukkende last zou volstrekt uitgeschakeld worden.

De verenigingen zouden bij voorkeur worden opgericht als coöperatieve vennootschappen, want alzo kan een veranderlijk maatschappelijk kapitaal worden samengesteld en kunnen bijgevolg nieuwe openbare besturen gemakkelijk bij de intercommunale verenigingen aansluiten. Men mag niet uit het oog verliezen dat een goed geëxploiteerd net voor lokaal vervoer steeds uitbreiding moet nemen en verbeterd worden. Om die reden moeten al de openbare besturen, die bij die uitbreiding en die verbetering belang hebben, gemakkelijk tot de intercommunale vereniging kunnen toetreden.

De vereniging zou worden bestuurd door een Raad van Beheer, bestaande uit zeventien leden die door de Alge-

l'Assemblée générale des associés sur présentation de listes doubles de candidats, présentation effectuée de la façon suivante : treize administrateurs seraient présentés par les associés au prorata du nombre de kilomètres de voies ferrées établies sur le territoire des communes associées; deux administrateurs seraient présentés par les organisations professionnelles du personnel les plus représentatives; un administrateur serait présenté par le Ministre ayant les Communications dans ses attributions et un administrateur par la Députation Permanente du Conseil Provincial compétent.

Les Commissaires formant collège seraient nommés par les communes au prorata du nombre de kilomètres de voies ferrées passant sur leur territoire.

Il serait créé une Commission paritaire chargée d'examiner les problèmes relatifs au personnel.

Les bénéfices nets de chaque exercice, après les prélèvements pour les Fonds de réserve, d'assurance, de renouvellement et d'amortissement, etc., seraient répartis comme suit :

1^o un pourcentage serait alloué au personnel de l'association ou à une œuvre sociale organisée au profit du dit personnel, selon les modalités arrêtées par le Conseil d'Administration, après avis de la représentation du personnel;

2^o le solde serait ou bien réparti entre les associés au prorata du nombre de parts sociales qu'ils possèdent, ou bien, ce qui serait préférable, affecté à l'amélioration et à l'extension du réseau et à la réduction des tarifs.

**

Dès que les associations intercommunales auront été constituées, en exécution de la loi projetée, deux arrêtés contresignés par les Ministres des Communications et de l'Intérieur, seront soumis à la signature du Régent.

Chacun de ces arrêtés :

1. — Approuvera les délibérations des conseils communaux ayant décidé de participer à la constitution d'une association intercommunale, prenant forme de Société coopérative dénommée « Transports Urbains Bruxellois » (« Transports Urbains Anversois ») et ayant pour objet l'exploitation des tramways et trolleybus desservant l'agglomération bruxelloise (anversoise) et de tout autre mode de transports urbains;

2. — Autorisera, le cas échéant, un particulier ou une société privée à s'y associer;

3. — Approuvera les statuts des dites associations intercommunales;

4. — Déclarera l'association intercommunale concessionnaire pour une durée de trente ans aux clauses et conditions des cahiers des charges général et spécial;

De Vergadering van de vennoten worden benoemd op dubbele lijsten van kandidaten, voor te dragen als volgt : dertien beheerders door de vennoten, naar rato van het op het grondgebied van de verenigde gemeenten aangelegd getal kilometers sporen; twee beheerders door de meest representatieve vakorganisaties van het personeel; één beheerder door de Minister onder wie Verkeerswezen ressorteert en één beheerder door de Bestendige Deputatie van de bevoegde Provinciale Raad.

De Commissarissen die het college vormen zouden door de gemeenten worden benoemd naar rato van het op dezer grondgebied aangelegd getal kilometers sporen.

Er zou een Paritaire Commissie worden opgericht, belast met het onderzoek van de problemen in verband met het personeel.

Na de opnemingen voor het reserve-, het verzekerings-, het vernieuwings- en afschrijvingsfonds, enz., zou de nettowinst van ieder dienstjaar verdeeld worden als volgt :

1^o een percentage zou aan het personeel van de vereniging of aan een ten bate van dat personeel ingericht sociaal werk worden toegekend volgens de door de Raad van Beheer vastgestelde modaliteiten en na advies van de vertegenwoordiging van het personeel;

2^o het saldo zou of worden verdeeld onder de vennoten, naar rato van het in hun bezit zijnde getal maatschappelijke aandelen of, hetgeen verkieslijk ware, worden bestemd tot verbetering en uitbreiding van het net en tot verlaging van de tarieven.

**

Zodra de intercommunale verenigingen ter uitvoering van de ontworpen wet zullen opgericht zijn, zullen twee door de Ministers van Verkeerswezen en van Binnenlandse Zaken ondertekende besluiten aan de Regent ter ondertekening voorgelegd worden.

Elk van die besluiten zal :

1. — De beraadslagingen van de gemeenteraden goedkeuren waarbij besloten wordt deel te nemen aan de oprichting van een intercommunale vereniging in de vorm van een Coöperatieve Vennootschap genaamd « Locaal Vervoer in de Brusselse Agglomeratie » (Locaal Vervoer in de Antwerpse Agglomeratie), welke ten doel heeft de exploitatie van de tramwegen en trolleybussen die de Brusselse (Antwerpse) agglomeratie bedienen en voor alle andere wijze van lokaal vervoer;

2. — In voorkomend geval, een particulier of een private maatschappij machtigen er zich bij aan te sluiten;

3. — De statuten van die intercommunale verenigingen goedkeuren;

4. — De intercommunale vereniging voor een duur van dertig jaar concessiehouder verklaren tegen de bepalingen en voorwaarden van het algemeen en het bijzonder lastkohier;

5. — Affectera à l'association intercommunale « Transports Urbains Bruxellois » (« Transports Urbains Anversoïss ») pour toute la durée de son existence légale :

a) les biens dont l'Etat est entré gratuitement en possession, à l'expiration des concessions octroyées à la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois » (« Les Tramways d'Anvers ») ou exploitées par cette dernière, en vertu de l'article 97 du cahier des charges du 26 avril 1899 annexé à la convention du même jour conclue entre l'Etat et la Société Anonyme « Les Tramways Bruxellois », approuvée par la loi du 23 août 1899 (ou du § IX de la convention du 12 juillet 1900 conclue entre l'Etat Belge et la « Compagnie générale des Tramways d'Anvers », approuvée par la loi du 28 mai 1901) ;

b) le matériel fixe des voies et de leurs dépendances exécutées sur ou sous la voirie des pouvoirs publics ne désirant pas entrer dans l'association intercommunale et que l'Etat aura repris conformément au dit article 97 (ou au dit § IX) ;

6. — Précisera que l'affectation par l'Etat à l'association intercommunale « Transports Urbains Bruxellois » (« Transports Urbains d'Anvers ») des biens repris au numéro 5 est faite en jouissance et en fixera les conditions.

Le Gouvernement considère que le présent projet de loi répond aux nécessités du moment et sauvegarde l'intérêt général. En outre, il estime qu'il facilitera l'élaboration d'un nouveau statut des tramways et trolleybus desservant les agglomérations bruxelloise et anversoïse, appelé à donner satisfaction tant aux usagers qu'au personnel.

Le Ministre des Communications,

5. — Aan de intercommunale vereniging « Locaal Vervoer in de Brusselse Agglomeratie » (Locaal Vervoer in de Antwerpse Agglomeratie) voor gans de duur van haar wettelijk bestaan toewijzen :

a) de goederen die de Staat bij de verstrijking van de concessies, welke aan de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » (« Les Tramways d'Anvers ») verleend of door deze laatste geëxploiteerd werden, gratis heeft bekomen krachtens artikel 97 van het algemeen lastkohier van 26 April 1899, behorende bij de op dezelfde dag tussen de Staat en de Naamloze Vennootschap « Les Tramways Bruxellois » gesloten overeenkomst, goedgekeurd bij de wet van 23 Augustus 1899 (of krachtens § IX van de op 12 Juli 1900 tussen de Belgische Staat en de « Compagnie générale des Tramways d'Anvers » gesloten overeenkomst, goedgekeurd bij de wet van 28 Mei 1901) ;

b) het vast materieel van de sporen en van dezer aanhorigheden, uitgevoerd op of onder de wegen van de openbare besturen die niet tot de intercommunale vereniging wenschen toe te treden en overgenomen door de Staat overeenkomstig voormeld artikel 97 (of bedoelde § IX) ;

6. — Nader bepalen dat de onder nummer 5 vermelde goederen door de Staat aan de intercommunale vereniging « Locaal Vervoer in de Brusselse Agglomeratie » (« Locaal Vervoer in de Antwerpse Agglomeratie ») in gebruik zijn afgestaan en de voorwaarden hiervan bepalen.

De Regering meent dat dit ontwerp van wet aan de noodwendigheden van het oogenblik beantwoordt en het algemeen belang vrijwaart. Zij is bovendien van mening dat het de opmaking zal vergemakkelijken van een nieuw statuut der tramwegen en trolleybussen, die de Brusselse en Antwerpse agglomeratie bedienen, welk statuut zo aan de gebruikers als aan het personeel voldoening zal schenken.

De Minister van Verkeerswezen,

A. VAN ACKER.

PROJET DE LOI

CHARLES,

Prince de Belgique, Régent du Royaume,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition des Ministres des Communications et de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le Ministre des Communications est chargé de déposer en Notre nom aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

WETSONTWERP

KAREL,

Prins van België, Regent van het Koninkrijk,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op de voordracht van de Ministers van Verkeerswezen en van Binnenlandse Zaken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

De Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze Naam aan de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet voor te leggen waarvan de tekst volgt :

ARTICLE PREMIER.

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

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

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

ART. 2.

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

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

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

Donné à Bruxelles, le 2 décembre 1947.

CHARLES.

PAR LE RÉGENT :

Le Ministre des Communications,

A. VAN ACKER.

Le Ministre de l'Intérieur,

P. VERMEYLEN.

EERSTE ARTIKEL.

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

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

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

ART. 2.

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

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

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

Gegeven te Brussel, de 2 December 1947.

VANWEGE DE REGENT :

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Binnenlandse Zaken,