

**Kamer
der Volksvertegenwoordigers**

**Chambre
des Représentants**

15 Juli 1952.

15 JUILLET 1952.

WETSONTWERP

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

PROJET DE LOI

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

WETSVOORSTEL

tot oprichting van de
Brusselse Maatschappij voor Locaal Vervoer.

PROPOSITION DE LOI

créant la
Société Bruxelloise des Transports Urbains.

VERSLAG

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

RAPPORT

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

INHOUDSTAFEL.

TABLE DES MATIÈRES.

	Bladz.
1. Inleiding	2
2. Het regime der gemengde economie	3
3. De winstverdeling	6
4. De beheersorganismen	6
5. Sociaal-politieke aspecten	7
6. De tarievenformuul	8
7. De bespreking in de Commissie :	
a) Algemene bespreking	10
b) Bespreking der artikelen	13
c) Bespreking van de statuten	18
Tekst voorgesteld door de Commissie	21
Bijlagen aan het Verslag :	
I. Vergelijking tussen het bedrag van 700 miljoen, en de boekhoudkundige waarde van de goederen door de private sector ingebracht	39
II. De publiekrechtelijke vereniging	41
III. Het vraagstuk van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer.	42

	Pages
1. Introduction	2
2. Le régime de l'économie mixte	3
3. La répartition bénéficiaire	6
4. Organismes de gestion	6
5. Aspects sociaux politiques	7
6. La formule tarifaire	8
7. Examen en Commission :	
a) Discussion générale	10
b) Examen des articles	13
c) Examen des statuts de la Société des Transports intercom- munaux de Bruxelles	18
Texte proposé par la Commission	21
Annexes au Rapport :	
I. Comparaison entre le chiffre de 700 millions fixé pour l'ap- port des biens du secteur privé et la valeur comptable de ces biens	39
II. L'association de droit public	41
III. Le problème des transports en commun urbains	42

(1) Samenstelling van de Commissie: de heer Brunfaut, voorzitter; de heren De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Piers, Robyns, Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Hicquet, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

(1) Composition de la Commission: M. Brunfaut, président; MM. De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Piers, Robyns, Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Hicquet, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

Voir:

- a) 349 (1950-1951): Wetsontwerp.
568, 621 (1950-1951), 190 en 211: Amendementen.
b) 28 (B. Z. 1950): Wetsvoorstel.

- a) 349 (1950-1951): Projet de loi.
568, 621 (1950-1951), 190 et 211: Amendements.
b) 28 (S. E. 1950): Proposition de loi.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

I. Inleiding.

Uwe Commissie heeft tien zittingen besteed aan de zeer grondige bespreking van het onderhavig wetsontwerp. De memorie van toelichting vervat in het document 349 (1950-1951) vermeldt dat de aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleende concessies reeds einde December 1945 verstreken zijn, en dat een Voorlopig Beheerscomité, waaraan de Minister terecht, voor zijn toewijding, hulde gebracht heeft, sedert 1 Januari 1946 de tram-, autobus- en trolleybusdiensten van de Brusselse agglomeratie « voor rekening van wie het behoort » uitbaat. Deze toestand verklaart ten volle de noodwendigheid van het huidig wetsontwerp, en het valt enkel te betreuren dat een definitieve regeling van het vraagstuk niet eerder tot stand kwam. Hiervoor zijn enkel de wisselvalligheden van het openbaar leven verantwoordelijk, want zowel van regeringszijde (ontwerp 89, 1947-1948) als van de zijde van het parlementair initiatief (ontwerpen 134, 1947-1948 en 116, 1949-1950), werden wetsvoorstellen tot regeling van het gemeenschappelijk vervoer in het Brusselse ingediend.

Het belang dat het gemeenschappelijk vervoer inneemt in het sociaal en economisch leven van onze grote agglomeraties dient niet meer onderstreept. Hiervan is eenieder heden ten dage ten volle overtuigd. Maar opdat dit vervoer op waarlijk doelmatige wijze zijn rol zou kunnen vervullen, dient het voorzien van een definitief statuut dat de nodige ruimte laat voor uitbatingsmethodes die aangepast zijn aan de principes van een rationele economie. Deze methodes dienen rekening te houden van twee grote principes :

1. Zij moeten aan het publiek een praktische vervoergelegenheid bieden afgestemd op de noodzakelijkheid ervan, en wel aan zo gunstig mogelijke prijs;
2. Zij moeten ten bate van het personeel een toestand scheppen die hen een standing, aangepast aan de algemene beweging der loontoestanden waarborgt, alsmede de daaruit voortvloeiende sociale voordelen.

Men hoede zich ervoor op het gebied van de vervoermiddelen er al te simplistische theorieën op na te houden. Er bestaat zo iets als een polemiek tussen het rail- en het baanvervoer. Hierbij schijnt, van de kant van zekere hernieuwers, de autobus de « cote d'amour » te bezitten ten nadele van de tram. Deze denkwijze steunt voornamelijk op twee argumenten, het uitbatingscoëfficiënt, en een grotere mobiliteit van de autobus in volkrijke agglomeraties. Men mag hierbij evenwel het doel van het gemeenschappelijk vervoer niet uit het oog verliezen; dit vereist dat op zekere spitsuren een zo groot mogelijk aantal reizigers zouden kunnen vervoerd worden met, voor de noden van het stedelijk verkeer, rekening houdend met de engheid onzer straten, zo weinig mogelijk verkeersmiddelen.

Zo gezien, moet men logischerwijze tot de conclusie komen dat de tram dit vraagstuk best van al oplost, aangezien zij ontegensprekelijk een grotere vervoercapaciteit bezit, die deze van trolley- en autobussen vaak met 20 à 30 % overschrijdt. Het ligt voor de hand dat niemand hier wil pleiten voor het behoud van de huidige toestand te Brussel of in gelijk welke andere stad van ons land. Hiermee wordt enkel bedoeld dat, mits een oordeelkundige vernieuwing en modernisering van het rollend trammateriaal, en een flink uitgestippeld verkeersnet, het publiek tenslotte met het tramverkeer het best zal gediend zijn. Bij een hoge verkeersdensiteit zal het tramverkeer ook economischer verant-

MESDAMES, MESSIEURS,

I. Introduction.

Votre Commission a consacré dix séances à l'examen approfondi du présent projet de loi. Dans l'exposé des motifs du document 349 (1950-1951) il est signalé que les concessions accordées à la S. A. « Les Tramways Bruxellois » sont déjà venues à expiration fin décembre 1945 et qu'un Comité provisoire de gestion, au dévouement duquel le Ministre a, à juste titre, rendu hommage, exploite depuis le 1 janvier 1946, les réseaux de tramways, autobus et trolleybus « pour le compte de qui il appartiendra ». Cette situation justifie pleinement la nécessité du présent projet de loi et il est regrettable que la solution définitive du problème n'ait pu être réalisée plus tôt. Seules les vicissitudes de la vie publique en sont responsables, car tant du côté gouvernemental (projet 89, 1947-48) que du côté parlementaire (propositions 134, 1947-48 et 116, 1949-1950) des solutions ont été proposées en vue du règlement des transports en commun de l'agglomération bruxelloise.

L'intérêt que présentent les transports en commun dans la vie sociale et économique de nos grandes agglomérations, n'est plus à souligner. A l'heure actuelle chacun en est pleinement persuadé. Mais ce mode de transport, pour pouvoir remplir son rôle de manière vraiment efficace, doit être doté d'un statut définitif autorisant des méthodes d'exploitation adaptées à une économie rationnelle. Ces méthodes doivent s'inspirer de deux grands principes :

1. Elles doivent fournir au public des moyens de transport pratiques, répondant aux nécessités, et ce, au prix le plus bas possible;
2. Elles doivent garantir au personnel un standard de vie adapté à l'évolution générale des salaires, avec les avantages sociaux y attachés.

Il faut veiller à ne pas défendre des théories trop simplistes en matière de moyens de transport. Il y a la polémique à propos de la concurrence entre la route et le rail. Certains novateurs semblent vouloir donner à l'autobus la « cote d'amour » au détriment du tramway. Cette opinion se base surtout sur deux arguments : le coefficient d'exploitation et la mobilité plus grande de l'autobus dans des agglomérations à population dense. On ne peut cependant perdre de vue le but des transports en commun; il exige qu'aux heures de pointe, le plus grand nombre possible de voyageurs soient desservis par le plus petit nombre possible de moyens de transport, compte tenu des nécessités de notre trafic urbain et de l'exiguïté de nos rues.

A cet égard, il s'impose logiquement que le tramway est la meilleure solution au problème, sa capacité étant incontestablement la plus grande; elle dépasse souvent de 20 à 30 % celle des trolleybus et autobus. Il ne s'agit pas ici d'un plaidoyer en faveur du maintien de la situation actuelle à Bruxelles ni dans n'importe quelle autre ville du pays. Nous voulons dire simplement que par la modernisation et le renouvellement judicieux du matériel roulant et l'établissement d'un réseau bien étudié de communications, le tramway sera en fin de compte le moyen de transport servant le mieux les intérêts du public. Par trafic intense c'est aussi le tramway qui sera le plus économique si en

woord zijn, voor zover men, in alle objectiviteit, de financiële lasten van tram- en autobusverkeer wil afwegen.

Trouwens, zoals de toestand zich thans in het Brusselsche voordoet, mag men terecht veronderstellen dat in het kader van de toekomstige uitbouw van het verkeersnet ener grootstad, trams, trolleys en autobussen zullen moeten naast elkaar aangewend worden naargelang de noden en de belangen van de cliënteel. De beschikkingen van het onderhavig wetsontwerp houden hiermee rekening en zijn soepel genoeg om een doelmatig en harmonisch verkeersnet tot stand te brengen.

Het wetsontwerp voorziet het voorkeurrecht voor het vervoer van personen ten bate van de nieuwe maatschappij.

Daarentegen werd het vervoer van goederen voorbehouden aan de sector van de meer gespecialiseerde beroeps- vrachtvoerders.

2. Het regime der gemengde economie.

De nieuwe maatschappij vertoont de eigenschappen van een gemengde regie waarbij de openbare besturen en het privé-kapitaal samenwerken in een vennootschap om zo gunstig mogelijke uitbatingsvoorwaarden na te streven ten bate van gebruikers en personeel. In de sector van het vervoer past inderdaad slechts een industrieel beheer. Hierop legt ook het wetsvoorstel Brunfaut nadruk. Het is dan ook om die reden dat de Regering aan de oude concessionaris gevraagd heeft bij het einde der concessie op geen andere wijze over zijn eigendom te beschikken, dan door zijn activiteit als vervoeruitbater voort te zetten binnen het kader ener nieuwe wet en van een aangepast statuut, doch met de medewerking en onder controle van de openbare besturen.

De goederen van de Brusselsche Tramwegen kunnen ondergebracht worden in twee grote rubrieken :

1. Goederen welke de tot toekenning van de concessie bevoegde overheid het recht heeft te verwerven (zie art. 11 der overeenkomst van 31 December 1924 en art. 7 der overeenkomst van 1927) en omvatten :

het rollend materieel verworven na 31 December 1924 om het op die datum bestaande park uit te breiden, alsmede dat voortkomend van de « S. G. des Chemins de fer Economiques », voor de waarde er van geraamd door een deskundige;

de beleggingen die door de N.V. « Les Tramways Bruxellois » werden gedaan na de inwerkingtreding van de overeenkomst van 31 December 1924, voor het aanleggen van nieuwe lijnen en de uitrusting er van, alsmede voor het op de lijnen aangewende rollend materieel.

Die posten bedroegen, volgens raming van « Les Tramways Bruxellois », 600,000,000 frank. Het Bestuur van het Vervoer schatte die goederen op 69,678,000 frank (§ 2, art. 11) en 391,300,000 frank (§ 3, art. 11).

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

Die goederen omvatten :

het gebouw van de maatschappelijke zetel : 21,000,000 frank;

de autovoertuigen : 3,585,000 frank;

de werkplaatsen, de depots, de sporen en de elektrische uitrusting van de depots en werkplaatsen, de oude centrale fabriek, door de Tramways Bruxellois geraamd op 233 miljoen 575,000 frank en door het Bestuur van het Vervoer op 188,001,000 frank; de werktuigen, het mobilair door de Tramways Bruxellois op 43,502,000 frank geraamd en door het Bestuur van het Vervoer op 37,040,500 frank.

toute objectivité, on confronte les charges financières du tram et de l'autobus.

D'ailleurs, la situation telle qu'elle se présente actuellement à Bruxelles démontre que dans le cadre de l'extension future du réseau de communications d'une grande ville, il faudra utiliser conjointement tramways, trolleybus et autobus suivant les nécessités et les intérêts de la clientèle. Les dispositions du présent projet de loi en tiennent compte et elles sont assez souples pour permettre l'établissement d'un réseau efficient et harmonieux.

Le projet de loi prévoit pour la nouvelle société le droit de préférence pour le transport des personnes.

En revanche, le transport des marchandises a été réservé au secteur des transporteurs professionnels spécialisés.

2. Le régime de l'économie mixte.

La nouvelle société présente les caractéristiques d'une régie mixte où les pouvoirs publics et le capital privé coopèrent afin de réaliser les meilleures conditions d'exploitation pour les usagers et le personnel. En effet, le secteur des transports ne s'accommode que d'une gestion industrielle. C'est ce que souligne également la proposition de loi Brunfaut. C'est pour cette raison que le Gouvernement a demandé à l'ancien concessionnaire de ne disposer de ses biens à l'expiration de la concession qu'en poursuivant son activité d'exploitant de transports dans le cadre d'une loi nouvelle et d'un statut approprié, mais en collaboration avec les pouvoirs publics et sous leur contrôle.

Les biens des Tramways Bruxellois peuvent se classer en deux grandes rubriques :

1. Biens que le pouvoir habilité à accorder la concession, a la faculté d'acquérir (voir l'art. 11 de la convention du 31 décembre 1924 et l'art. 7 de la convention du 30 décembre 1927), comprenant :

le matériel roulant acquis après le 31 décembre 1924 pour augmenter l'effectif existant à cette date ainsi que celui provenant de la S. G. des Chemins de fer Economiques, la valeur de ces biens étant fixée à dire d'experts;

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 affecté à ces lignes.

Ces postes s'élevaient, selon estimation des « Tramways Bruxellois » à 600,000,000 de francs. L'Administration des Transports a estimé ces biens à 69,678,000 francs (§ 2, art. 11) et 391,300,000 francs (§ 3, art. 11).

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

Ces biens comprennent :

l'immeuble du siège social : 21,000,000 de francs;

les voitures automobiles : 3,585,000 francs;

les ateliers, les dépôts, les voies et l'équipement électrique des dépôts et des ateliers, l'ancienne usine centrale, estimés par les Tramways Bruxellois à 233,575,000 francs et par l'Administration des Transports à 188,001,000 francs;

l'outillage et le mobilier estimés par les Tramways Bruxellois à 43,502,000 francs et par l'Administration des Transports à 37,040,500 francs.

De raming van de onder punten 1 en 2 opgenomen goederen belooft in totaal 901,662,000 frank volgens « Les Tramways Bruxellois », en 710,604,500 frank volgens het Bestuur van het Vervoer.

Na besprekingen, werd die raming verminderd tot 700,000,000 frank, met inachtneming van het feit dat een vermindering moest worden toegestaan op de prijzen van het gebouw der directie en van de autovoertuigen.

**

Die overeenstemming kwam tot stand na een eerste briefwisseling welke loopt van 27 December 1945 tot 10 December 1946. Die laatste datum valt samen met de aanvaarding van de oprichting van een Comité van deskundigen voor de raming der goederen van « Les Tramways Bruxellois ». De Heren Hansen en Lalou werden aangeduid door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » terwijl de Minister van Verkeerswezen vertegenwoordigd was door de heer Vrebos, directeur-generaal.

Geleidelijk werden de ramingen van « Les Tramways Bruxellois » verminderd tot ongeveer 700,000,000 frank, doch op 10 Februari 1948 werden de Staat, de provincie Brabant, de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van Brabant, de Stad Brussel en 22 gemeenten van de Brusselse agglomeratie door de N. V. « Les Tramways Bruxellois » bij deurwaardersexploot aangemaand de eindbeslissing te betekenen in verband met de raming van die goederen en verscheidene andere onbeslist gebleven kwesties.

Toen werden door het Kabinet van de heer Minister Van Acker opnieuw onderhandelingen aangeknoopt, welke besloten werden door een brief, die op 12 Mei 1949 werd gericht aan de Raad van Beheer der N. V. « Les Tramways Bruxellois », en waarin zijn instemming wordt betuigd met de waarde van de goederen die eigendom blijven van de vroegere N. V. « Les Tramways Bruxellois » op het einde van de concessie, waarde die geraamd werd op 700,000,000 frank.

Die waarde heeft gediend als uitgangspunt voor het vaststellen van het kapitaal der nieuwe maatschappij I.V.B.

Er moge hier aan herinnerd worden dat de vaststelling van deze waarde van 700,000,000 frank dateert van 1949, en dat wij sedertdien de muntaanpassing van September 1949 meemaakten, alsmede zekere prijsverhogingen die op gevoelige wijze de huidige koopwaarde van deze 700,000,000 frank gereduceerd hebben. Het regeringsontwerp ontslaat de openbare machten tevens van de betaling van deze som als schadeloosstelling ingeval van overname zonder verdere medewerking van de oude vennootschap.

Het principe van de gemengde regie heeft trouwens in de meest verscheiden takken van de intercommunale bedrijven zijn vruchten afgeworpen zowel in binnen- als buitenlandse instellingen. Onze Brabantse gas- en electriciteitsmaatschappijen zijn hiervan een sprekend voorbeeld. Zo ook deze die in het Antwerpse opgericht werden. In Straatsburg werd het tramvervoer, de electriciteitsbedeling, het gasbedrijf en zelfs een centrale melkinrichting ingericht op basis van de gemengde regie, en al deze instellingen geven de grootste voldoening aan het publiek. Verschillende economisten hebben trouwens de voordelen van de gemengde regie voor communale en intercommunale diensten in het licht gesteld. In zijn boek « De naoorlogse gemeentelijke Regie in Duitsland » schrijft de heer Hugo Lindemann, bestuurder van de sectie « sociale politiek » in het Instituut voor politieke wetenschappen te Keulen, het volgende :

« De gemengde regie is een vereniging van openbare en private middelen die er toe strekt, beter dan de tot nog toe

L'estimation des biens repris aux points 1 et 2 s'élève au total à 901,662,000 francs, d'après les Tramways Bruxellois, et à 710,604,500 francs, d'après l'Administration des Transports.

Après discussion, cette estimation a été ramenée à 700,000,000 de francs, compte tenu du fait qu'un rabattement devait être accordé sur les prix de l'immeuble de la Direction et des véhicules automobiles.

**

Cet accord est intervenu après un premier échange de correspondance allant du 27 décembre 1945 au 10 décembre 1946. Cette dernière date marque l'acceptation de la création d'un Comité d'experts pour l'évaluation des biens des Tramways Bruxellois, MM. Hansen et Lalou furent désignés par la S. A. Les Tramways Bruxellois, le Ministre des Communications étant représenté par M. Vrebos, directeur général.

Progressivement, les estimations des Tramways Bruxellois furent réduites pour être ramenées à près de 700,000,000 de francs lorsque le 10 février 1948 la S. A. Les Tramways Bruxellois notifia, par exploit d'huissier, à l'Etat, la Province de Brabant, la Députation Permanente du Conseil provincial du Brabant, la Ville de Bruxelles et 22 communes de l'agglomération bruxelloise, la décision finale en ce qui concerne l'estimation de ces biens et divers autres points restés en suspens.

Les pourparlers furent alors repris par le Cabinet de M. le Ministre Van Acker et se terminèrent par la lettre du 12 mai 1949 adressée au Conseil, d'Administration de la S. A. Les Tramways Bruxellois, marquant son accord sur la valeur des biens restant la propriété de l'ancienne S.A. Les Tramways Bruxellois à la fin de la concession, valeur estimée à 700,000,000 de francs.

C'est cette valeur qui a servi de base à la fixation du capital de la société nouvelle T.I.B.

Rappelons à ce propos que la fixation de cette valeur de 700,000,000 de francs date de 1949 et que nous avons connu depuis lors l'alignement monétaire de septembre 1949, ainsi que certaines augmentations de prix qui ont sensiblement réduit la valeur d'achat actuelle de ces 700,000,000 de francs. En outre, le projet gouvernemental dispense les pouvoirs publics du paiement de cette somme au titre de dommages-intérêts, en cas de reprise sans collaboration ultérieure de l'ancienne société.

D'ailleurs, le principe de la régie mixte a été appliqué avec succès dans les branches les plus diverses des entreprises intercommunales tant en Belgique qu'à l'étranger. Dans le Brabant, les sociétés du gaz et de l'électricité en sont un exemple frappant. Signalons également celles créées dans la région d'Anvers. A Strasbourg, les transports par tramways, la distribution de l'électricité et du gaz et même une laiterie centrale ont été organisés sur la base de la régie mixte, et toutes ces institutions donnent le maximum de satisfaction au public. D'ailleurs, plusieurs économistes ont souligné les avantages de la régie mixte pour les services communaux et intercommunaux. Dans son livre « La régie communale de l'après-guerre en Allemagne », M. Hugo Lindemann, directeur de la section « politique sociale » de l'Institut des Sciences politiques à Cologne, écrit ce qui suit :

« La régie mixte est une association de moyens publics et privés, association qui veut, mieux que les méthodes

aangewende methoden en inzonderheid dan die van de gemengde economische bedrijven, zich te beveiligen tegen de invloed van het bureaucratisme en van de politiek in de technische bedrijven, alsmede tegen de louter fiscale exploitatiemethoden. De voorstanders van die organisatie zien een bijzonder groot gevaar in het feit dat de meerderheid en de gemeenten die aandelen bezitten, op het gepaste ogenblik niet zouden kunnen aarzelen in het bedrijf tussen te komen door middel van resoluties van de gemeentebesturen of van de algemene vergaderingen, en aldus de grondslag van een industriële, economische en technische ontwikkeling van dat bedrijf te vernietigen. Het algemeen schema wordt verstrekt in de vorm van de tweelingvennootschap. Om zich om zo te zeggen tegen zichzelf te verdedigen, roept de gemeente een andere partij te hulp en zij verbindt zich door middel van verdragen met die partij. Belangrijke wijzigingen in de eens gekozen vorm mogen slechts besloten worden door middel van een wijziging in de verdragen, dus niet tegen de wil in van die partij onder de invloed van de politieke stromingen. » (*Les Annales de la Régie directe*, Genève, 175-177, November 1923-Januari 1924, blz. 109.)

De heer Emile Bouvier, professor aan de rechtsfaculteit bij de Universiteit van Lyon, schrijft in een artikel verschenen in *Les Annales de l'Economie collective*, 1927, Genève, blz. 63, het volgende :

« De gemengde regie is trouwens het gewenste middel om voldoening te schenken aan de economisten en publicisten die de uitbreiding van de functies der gemeenten zouden vrezen; zij biedt het voordeel alles te verzoenen: zo de vrees van de individualisten voor de inmenging van de openbare besturen in handelszaken, als de wensen van de voorstanders der gemeentelijke actie. » Ze vormt een variant op die actie; de gemeenten worden er door in de mogelijkheid gesteld de uitvoering der openbare diensten van nabij te volgen, zonder de zorgen of de risico's van het beheer op zich te moeten nemen, en zonder blootgesteld te zijn aan verwijten wegens slecht beheer. »

Reeds in 1913 werd het regime der gemengde communale bedrijven bepleit in het Duitse *Technisches Gemeindeblatt*, waar professor Albrecht zich als volgt hierover uitdrukt :

« De recente oprichting van gemengde gemeentelijke ondernemingen vormt een compromis tussen het overnemen door de gemeenten van het beheer van nijverheidsondernemingen enerzijds, en het overlaten, door de gemeenten, van heel de nijverheid aan private ondernemingen anderzijds; hierbij wordt rekening gehouden, zowel met de belangen van de gemeenschap als met die van de gemeentelijke schatkist, en wordt het beginsel gehuldigd dat een nijverheid, die meer dan een wijk van de stad aangaat, — hoewel zij ongetwijfeld behoefte heeft aan de ondernemingsgeest die eigen is aan een privaat bedrijf, — toch niet in handen van een privaat monopolium mag blijven, maar integendeel moet onderworpen worden aan een organisatievorm, waardoor de invloed van de gemeente als vertegenwoordigster van de belangen der gemeenschap gevrijwaard wordt.

» Een andere overweging pleit tegen het tot stand brengen van een nieuwe rechtskundige vorm voor de gemengde ondernemingen. Aangezien dergelijke ondernemingen een compromis uitmaken tussen het algemeen belang en de hoedanigheden en gebreken van private personen, kan hun geen enge vorm opgelegd worden. Een nijverheidsonderneming kan slechts ten volle slagen, wanneer zij geleid wordt door personaliteiten die doordrongen zijn van de industriële en commerciële geest; daarom juist heeft men er aan gedacht de louter gemeentelijke ondernemingen te vervangen door gemengde ondernemingen. »

employées jusqu'à présent, et en particulier que celles des entreprises économiques mixtes, s'assurer contre l'influence du bureaucratisme et de la politique dans les exploitations techniques, ainsi que contre les méthodes et procédés d'exploitation purement fiscaux. Les promoteurs de cette organisation voient un danger particulièrement grand dans ce fait que la majorité et les communes qui possèdent des actions, au moment propice, peuvent ne pas hésiter à intervenir par le moyen de résolutions des municipalités ou des assemblées générales dans la direction de l'exploitation, et à détruire ainsi la base d'un développement industriel, économique et technique de cette exploitation. Le schéma général est donné dans la forme de la société jumelée. Pour ainsi dire pour se protéger contre elle-même, la commune appelle à l'aide une autre partie, et se lie par des traités avec cette partie. Des changements importants dans la forme une fois choisie ne peuvent alors être décidés que par la voie d'une modification dans les traités, donc pas contre la volonté de cette partie sous l'influence des courants politiques. » (*Les Annales de la Régie directe*, Genève, 175-177, novembre 1923-janvier 1924, p. 109.)

M. Emile Bouvier, professeur à la Faculté de droit de l'Université de Lyon, dans un article paru dans *Les Annales de l'Economie collective*, 1927, Genève, p. 63, écrit ce qui suit :

« La régie mixte est même le moyen de donner satisfaction aux économistes et publicistes qui pourraient redouter l'extension des fonctions des communes; elle a l'avantage de tout concilier, les craintes des individualistes contre l'ingérence des administrations publiques dans les affaires commerciales et les aspirations des partisans de l'action municipale. Elle est une variante de cette action; elle permet aux communes de s'intéresser de très près à l'exécution des services publics sans assumer les soucis ou les risques de la gestion, sans encourir non plus le reproche de mal administrer. »

Déjà en 1913, le régime des entreprises communales mixtes fut défendu par le professeur Albrecht dans la publication allemande « *Technisches Gemeindeblatt* ».

« La création récente d'entreprises municipales mixtes est un compromis entre la municipalisation d'entreprises industrielles et l'abandon par les municipalités de toute l'industrie à l'entreprise privée; elle tient compte à la fois des intérêts de la collectivité et des intérêts du Trésor municipal et elle pose le principe qu'une industrie dont l'effet s'étend sur plus d'un quartier de la ville a besoin certes de l'esprit d'initiative d'une entreprise privée, mais cependant ne doit pas être livrée à un monopole privé et doit, au contraire, être soumise à une forme d'organisation qui assure l'influence de la commune représentant les intérêts de la collectivité.

» Une autre considération milite contre la création d'une nouvelle forme juridique pour les entreprises mixtes. Ces sortes d'entreprises étant un compromis entre l'intérêt et les qualités et les défauts de particuliers ne sauraient être astreintes à des formes étroites. Une entreprise industrielle ne peut réussir pleinement que conduite par des personnalités imprégnées de l'esprit industriel et commercial; c'est pour cela que l'on a songé à remplacer les entreprises absolument municipales par des entreprises mixtes. »

Wij mogen op dit stuk besluiten dat het onderhavig ontwerp op harmonische wijze de samenwerking bevordert tussen de openbare besturen en het privaats initiatief om een dienst tot stand te brengen die, geleid op industriële basis, door zijn degelijkheid in de uitvoering en mede door de controle der publieke machten, tenvolle het vertrouwen van het publiek zal waardig zijn. Waar de ene vleugel de andere voor demagogie zal behoeden, zal de andere er over waken dat de uitbating steeds in het teken zal staan van de belangen der gebruikers en van het algemeen welzijn. Gezonder kan het niet.

3. De winstverdeling.

Een punt dat in uwe Commissie aanleiding gaf tot een ruime discussie betreft de verdeling der baten zoals deze voorzien is in het ontwerp, en meer bepaald de vergoedingen die aan het privé-kapitaal zullen worden uitbetaald ingevolge de beschikkingen van artikelen 44 en 45.

De aandelen van reeks B (die de inbreng vertegenwoordigen van de 700.000.000 frank waarvan hoger sprake door de N. V. « Tramways Bruxellois ») bekomen een verhaalbaar dividend, netto, gelijk aan 4.5 % van hun nominale waarde dewelke regelmatig aangepast wordt volgens een index gevormd door de som G+D die het wiskundig gemiddelde vertegenwoordigen, op een beschouwde periode, van de waarden van het index der groothandelsprijzen en dit van de kleinhandelsprijzen die door de Staat gepubliceerd worden. Een aanvangswaarde van dit index gelijk aan $G_0 + D_0$ wordt berekend voor de periode van 12 maanden die de oprichtingsdatum van de vennootschap voorafgaat. Nadien wordt de waarde van het index G+D berekend voor elke periode die een dienstjaar vormt. Telkens als de waarde van dat index G+D een verschil van 10 % in vergelijking met de aanvangswaarde $G_0 + D_0$ vertoont, wordt, op het aan de maatschappelijke aandelen van reeks B toe te kennen eerste dividend, een aanpassingscoëfficiënt gelijk aan $\frac{g + d}{g_0 + d_0}$ toegepast.

Verdere beschikkingen zijn in de statuten voorzien voor het geval de indexen der klein- en groothandelsprijzen niet meer mochten gepubliceerd worden. Deze aanpassing van het verhaalbaar dividend ten bate van de privé-sector in de nieuwe maatschappij, is gebillijkt door het feit dat de aandeelhouders zich verplichten voor minstens dertig jaar hun kapitaal ter beschikking te stellen, waarbij zij omzeggens financieel voor gans die periode aan het lot van de nieuwe vennootschap gebonden zijn; daar de aandelen B onoverdraagbaar zijn kunnen zij er zich niet van ontdoen.

Redelijkerwijze moest dus een dispositief voorzien worden dat hen tenminste een billijke intrest van de door hen belegde gelden zou verzekeren gedurende gans de periode waarin zij gebonden zijn. Deze regeling compenseert ten andere enigszins het verlies dat, bij de aanvang, reeds de maatschappij N. V. « Tramways Bruxellois » praktisch ondergaat uit hoofde van de schatting van hun eigendom op 700.000.000 frank, erkende schatting 1949, die normaal zou dienen aangepast sedert de muntaanpassing van September 1949 en de stijging van het index.

4. De Beheersorganismen.

De verdeling van de machten in de schoot van de beheersorganen werd door uwe Commissie grondig gewijzigd in de zin van een sterkere vertegenwoordiging van de openbare machten en van het personeel in de beheerraad en in het beheerscomité. Waar het regeringsontwerp 18 beheerders voorzag, heeft uwe Commissie gemeend, terwille van een meer redelijke vertegenwoordiging, 22 beheerders te

Nous pouvons donc conclure que le présent projet favorise la collaboration harmonieuse entre les pouvoirs publics et l'initiative privée pour la création d'un service qui, géré sur une base industrielle méritera la pleine confiance du public, par l'efficacité de l'exécution sous le contrôle des pouvoirs publics. Tandis que le premier élément préservera l'autre contre la démagogie, le second veillera à ce que l'exploitation s'inspire toujours des intérêts des usagers et du bien public. On ne pourrait trouver conception plus saine.

3. La répartition bénéficiaire.

En Commission une large discussion a eu lieu concernant la répartition des bénéfices, telle qu'elle est prévue par le projet, et plus particulièrement les indemnités qui seront payées au capital privé en vertu des dispositions des articles 44 et 45.

Les parts de la série B (représentant l'apport ci-dessus de 700.000.000 de francs par la S. A. Les Tramways Bruxellois) obtiennent un dividende récupérable net et égal à 4.5 % de leur valeur nominale, qui sera régulièrement adapté selon un indice basé sur la somme G+D représentant la moyenne arithmétique, à une période déterminée, des valeurs de l'indice des prix de gros et de celui des prix de détail publiés par l'Etat. Une valeur initiale de cet indice égale à $G_0 + D_0$ sera calculée pour la période des 12 mois précédant la date de la constitution de la société. La valeur de l'indice G+D sera ensuite calculée pour chaque période constituant un exercice. Chaque fois que la valeur de cet indice G+D présentera une différence de 10 % par rapport à la valeur initiale $G_0 + D_0$, le premier dividende à attribuer aux parts sociales de la série B sera affecté d'un

coefficient de réadaptation égal à $\frac{g + d}{g_0 + d_0}$.

Les statuts prévoient d'autres dispositions pour le cas où les indices de prix de détail et des prix de gros ne seraient plus publiés. L'adaptation prévue dans la société nouvelle du dividende récupérable en faveur du secteur privé, se justifie par le fait que les actionnaires s'engagent à mettre leur capital à sa disposition pendant trente ans au moins, et que, pendant cette période, ils sont pour ainsi dire, liés au sort de la nouvelle société; les parts B étant incessibles, ils ne peuvent s'en dessaisir.

Raisonnement, il fallait donc prévoir un dispositif leur assurant un intérêt équitable pour les capitaux investis, et ce, pour toute la période de leur engagement. Ce régime compense d'ailleurs quelque peu les pertes que la société anonyme « Tramways Bruxellois » subit dès le début en raison de l'évaluation de ses biens à 700.000.000 de francs, estimation reconnue en 1949, qui normalement devrait être adaptée depuis la dévaluation monétaire de septembre 1949 et la hausse de l'index.

4. Organismes de gestion.

La répartition des pouvoirs au sein des organismes de gestion a été profondément modifiée par votre Commission par la représentation renforcée des pouvoirs publics et du personnel au conseil d'administration et au comité de gestion. Alors que le projet de loi ne prévoyait que 19 administrateurs, votre Commission a estimé qu'il y avait lieu, afin d'assurer une représentation plus rationnelle, de prévoir

voorzien, om zodoende een vertegenwoordiger meer uit de sector der publieke besturen te bekomen, en een vertegenwoordiger meer van het personeel, dat van twee op drie eenheden gebracht wordt. Ook de samenstelling van het beheerscomité werd omgewerkt in de zin van het principe van « medebeheer » van het personeel. Het zal als volgt samengesteld zijn :

Voorzitter; de ondervoorzitter van de beheerraad; een lid dat de Staat vertegenwoordigt; een vertegenwoordiger der provincie Brabant; een vertegenwoordiger der stad Brussel; een beheerder die het personeel vertegenwoordigt; drie beheerders aangewezen door de N. V. « Tramways Bruxellois ».

Onder sociaal opzicht mag deze nieuwe samenstelling die uwe Commissie in globo aanbeveelt, onderstreept worden als een ernstige en konsekvente stap in de richting van het door de arbeiders zo zeer gewenste medebeheer.

5. Sociaal-politieke aspecten.

De winstverdeling getuigt trouwens van dezelfde bekommernis ten gunste van het personeel. Om hiervan een gecijferd voorbeeld voor te houden, heeft uw verslaggever berekend dat bij een brutowinst van 80,000,000 frank 3,500,000 frank aan het gezamenlijk personeel zullen uitgekeerd worden volgens door de raad van beheer vast te stellen regelen. Deze brutowinstraming is helemaal niet denkbeeldig; dat resultaat zal voorzeker in de komende jaren kunnen geboekt worden bij een rationele exploitatie van het net. Indien de brutowinst kon worden opgevoerd tot 120 miljoen frank (wat wel het uiteindelijk maximum blijkt te zijn), heeft uw verslaggever berekend dat volgens de beschikkingen van artikel 44 der statuten, 11,500,000 frank aan het gezamenlijk personeel ten goede zullen komen. In vergelijking met de door het wetsvoorstel Brunfaut vooropgezette winstverdeling, overschrijden deze cijfers bij 80,000,000 en 120,000,000 frank brutowinst respectief met 3,250,000 en 1,250,000 frank de uitkeringen ten bate van het personeel voorzien door het voorstel Brunfaut. Het regeringsontwerp is dus ontegensprekelijk gunstiger voor het personeel.

Tenslotte was uwe Commissie van oordeel dat de ondernemingsraad die thans in de schoot van het voorlopig beheerscomité functioneert, diende behouden te blijven in de nieuwe tot stand te komen maatschappij. Zulks werd geregeld door het wijzigen van het oorspronkelijk artikel 13 waarvoor uwe Commissie volgende tekst voorstelt: « De Maatschappij voor het Intercommunale vervoer te Brussel is onderworpen aan de wet van 20 September 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven, en aan de wetgeving op de paritaire commissies ». Met recht mag men hier gewagen van een ontwerp dat getuigt van gezond sociaal doorzicht.

In de schoot van de nieuwe onderneming manifesteert zich de macht van de publieke besturen enerzijds door het ondergeschikt maken van het beheerscomité aan de beheerraad, en voornamelijk door het vetorecht dat aan de Minister van Verkeerswezen toegekend wordt. Men herleze terzake het advies van de Raad van State die het belang van deze dubbele organische controle ten volle apprecieert en onderstreept.

De duurtijd van de onderneming is onbepaald met een minimum van dertig jaar. Hier werd de Regering geïnspireerd door de wet op de oprichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die eenzelfde regime kent. Deze formule biedt het voordeel ons geen organisme te geven waarin het spook van de ontbinding nog steeds, en soms vrij lang op voorhand, een rem betekent voor de noodzakelijke geest van initiatief, en tevens voor eventuele nieuwe investeringen.

22 administrateurs, afin qu'il y ait un représentant de plus du secteur des pouvoirs publics et un représentant de plus du personnel, cette dernière représentation étant portée de deux à trois unités. La composition du comité de gestion a également été remaniée dans le sens du principe de la « co-gestion » du personnel. Il sera composé comme suit :

Président; le vice-président du conseil d'administration; un membre représentant l'Etat; un représentant de la province de Brabant; un représentant de la ville de Bruxelles; un administrateur représentant le personnel; trois administrateurs désignés par la S.A. « Tramways Bruxellois ».

Du point de vue social, cette composition nouvelle, que votre Commission préconise dans son ensemble, peut être considérée comme une étape sérieuse et logique dans la voie de la cogestion tant souhaitée par les travailleurs.

5. Aspects sociaux-politiques.

La répartition des bénéfices témoigne d'ailleurs de la même préoccupation en faveur du personnel. Pour en donner un exemple chiffré, votre rapporteur a calculé que sur un bénéfice brut de 80,000,000 francs, il sera prélevé pour l'ensemble du personnel 3,500,000 francs, suivant des règles à fixer par le conseil d'administration. Cette estimation du produit brut n'est pas illusoire: celui-ci peut être atteint dans les prochaines années grâce à une exploitation rationnelle du réseau. Si le produit brut pouvait atteindre 120,000,000 de francs (ce qui semble le maximum final), votre rapporteur a calculé que suivant les dispositions de l'article 44 des statuts, 11,500,000 francs profiteraient à l'ensemble du personnel. Comparativement à la répartition des bénéfices de la proposition de loi Brunfaut, les chiffres pour un bénéfice brut de 80 millions de francs et de 120,000,000 de francs dépassent respectivement de 3,250,000 et 1,250,000 francs la part du personnel que prévoit la proposition Brunfaut. Le projet gouvernemental est donc incontestablement plus favorable pour le personnel.

Enfin, votre Commission a estimé qu'il fallait maintenir dans la nouvelle société à créer, le conseil d'entreprise qui fonctionne actuellement au sein du comité provisoire de gestion. Ce point a été réglé en modifiant l'article 13 initial pour lequel votre Commission propose le texte ci-après: « La Société des Transports intercommunaux de Bruxelles est soumise à la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie et à la législation sur les commissions paritaires ». On est en droit de dire qu'à cet égard le projet fait preuve d'une saine compréhension sociale.

Au sein de la nouvelle entreprise, l'autorité des pouvoirs publics se manifeste, d'une part, par la subordination du comité de gestion au conseil d'administration, et surtout par le droit de veto accordé au Ministre des Communications. Que l'on relise à cet égard l'avis du Conseil d'Etat qui apprécie et souligne, à juste titre, l'importance de ce double contrôle organique.

La durée de l'entreprise est indéterminée, avec un minimum de trente ans. Le Gouvernement s'est inspiré en la matière de la loi relative à la création de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux qui prévoit le même régime. Cette formule présente l'avantage de ne point nous doter d'un organisme où le spectre de la dissolution, agité parfois longtemps à l'avance, freine toujours l'esprit d'initiative nécessaire, et décourage aussi les éventuels investissements nouveaux.

6. De tarievenformuul.

Inzake tarievenformuul, waarvan sprake in artikel 7 van de wet, dient opgemerkt dat dergelijk principieel reeds voor 1940 toegepast werd. De verkeersbeperkingen gedurende de oorlog 1940-1945 hebben evenwel de verdere toepassing van de formuul verhinderd daar zij ingevolge de ongewone toename van reizigers vanwege het ontbreken van andere vervoermiddelen, al te ruime winsten aan de concessiehoudende maatschappij zouden hebben toegekend. Thans stelt zich het vraagstuk gans anders, daar het getal tramreizigers meer en meer tot het normaal peil terugkeert.

Onder de impuls van de syndicale actie werden de tram-maatschappijen er geleidelijk toe verplicht om begrijpelijke redenen de lonen op een hoger niveau te brengen dan de tarieven. Dit stelt een onevenwichtige toestand daar waaraan eerlang een oplossing zal dienen gegeven.

De laatste tijd konden zekere eisen van het personeel slechts bestreden worden mits een financiële tussenkomst van de Schatkist, onder vorm van tijdelijke schorsing van de heffing der vervoertaks. Dit is een ongezond systeem dat trouwens de ware oplossing van het vraagstuk niet brengt. De situatie werd enigszins normaler sedert de lonen gekoppeld werden aan de index.

Het is een feit dat de syndicaten zelf ingezien hebben dat er geen andere keus bestaat dan het toepassen van zekere formules, die op hun beurt de tarieven zullen binden aan schommelingen van de unitaire elementen der uitgaven. Het staat dus vast dat de tarievenformuul een basisvoorwaarde is voor de financiële soliditeit van de nieuwe maatschappij en tevens voor het toekomstig lot van haar personeel.

Mogelijk kan de toepassing van een tarievenformuul een lichte verhoging van de prijs der ticketten met zich brengen. Hiervoor moet eenieder zijn verantwoordelijkheid opnemen, zowel de Regering als de syndicaten.

Een politiek van lage tarieven is hoogst wenselijk; alles zal moeten in het werk gesteld worden om te komen tot een optimum uitbatingscoëfficiënt. Maar een lage tarievenpolitiek mag niet gevoerd worden ten nadele van de zo nodige financiële stabiliteit der onderneming, tenware men andermaal een subsidiepolitiek zou willen voorstaan. Hiertegen bestaan van regeringswege, en terecht, principiële bezwaren. Er moet integendeel geijverd worden om een industriële exploitatie tot stand te brengen die, bij voortduring, borg kan staan voor een redelijke en gezonde tarievenpolitiek. In dit verband moge er van nu af op gewezen worden dat er van massieve tarievenverhoging geen sprake zal zijn, omdat de jongste prijsaanpassingen de normale curve reeds dicht benaderen.

Het regeringsontwerp voorziet trouwens dat een aanzienlijk gedeelte van de winsten zal gestort worden in een voorzieningsfonds, hetwelk de openbare machten in staat zal stellen, zo de noodzaak zich daartoe doet gevoelen, om van daaruit de ontoereikendheid der tarieven aan te vullen en op die wijze, ten bate van de gebruikers, desgevallend het nodige correctief aan te brengen.

De essentie van de nieuwe toe te passen tarievenformuul kan als volgt worden samengevat: het doel dat men zich ermee stelt is dubbel:

- 1° het begrotingsevenwicht;
- 2° de doelmatige controle der exploitaties.

Een formule voor de tarieven was in de oude lastkohieren voorzien. Zij is sedert 1940 ten gevolge van de oorlogsgeschiedenissen niet meer toegepast geworden daar de omstandigheden waarin de exploitatie geschiedt volstrekt abnor-

6. La formule tarifaire.

En ce qui concerne la formule tarifaire dont il est question à l'article 7 de la loi, il est à signaler que semblable principe a été appliqué dès avant 1940. Les restrictions apportées aux transports au cours de la guerre 1940-1945 ont toutefois empêché l'application ultérieure de la formule parce que l'augmentation du nombre des voyageurs, par l'absence d'autres moyens de transport, aurait donné une trop large marge bénéficiaire aux sociétés concessionnaires. Le problème est différent à l'heure actuelle, le nombre des usagers des tramways devenant de plus en plus normal.

Sous l'impulsion de l'action syndicale, les sociétés de tramways ont, pour des motifs que l'on comprendra aisément, progressivement été amenées à porter les salaires à un niveau supérieur à celui des tarifs. Il en résulte un déséquilibre qui exige une solution à brève échéance.

Ces derniers temps, l'on doit à l'intervention financière du Trésor, sous forme de suspension temporaire de la perception de la taxe sur les transports, d'avoir pu satisfaire à certaines revendications du personnel. C'est là un système malsain qui résout mal le problème. La situation redevient normale depuis que les salaires sont rattachés à l'index.

D'ailleurs, les syndicats eux-mêmes ont reconnu qu'il n'y a d'autre choix possible que l'application de certaines formules qui, à leur tour, lieront les tarifs aux fluctuations des éléments unitaires des dépenses. Il est donc acquis que la formule tarifaire est une condition principale de la solidité financière de la nouvelle société, en même temps que de l'avenir de son personnel.

Il est possible que l'application d'une formule tarifaire entraînera une légère majoration du prix des billets. Il importerait que chacun prenne ses responsabilités: les syndicats comme le Gouvernement.

Une politique de bas tarifs est hautement souhaitable; tout devra être mis en œuvre pour arriver au meilleur coefficient d'exploitation. Mais une politique de bas tarifs ne peut se pratiquer au détriment de la stabilité financière dont l'entreprise a grand besoin, à moins que l'on veuille une nouvelle fois recourir à une politique de subsides. Le Gouvernement y oppose à juste titre des objections de principe. Au contraire, il faut consacrer ses efforts à réaliser une exploitation industrielle et la poursuivre de telle manière qu'elle puisse garantir une politique tarifaire saine et raisonnable. À ce propos, il convient de signaler, dès à présent, qu'il ne sera pas question de majorations massives des tarifs, les récentes adaptations des prix se rapprochant déjà fortement de la courbe normale.

Le projet gouvernemental prévoit d'ailleurs qu'une part importante des bénéfices sera versée à un fonds de prévision, qui permettra aux pouvoirs publics, si la nécessité s'imposait, de parer à l'insuffisance des tarifs et d'apporter ainsi, le cas échéant, le correctif nécessaire en faveur des usagers.

La nouvelle formule tarifaire à appliquer peut se résumer comme suit; elle poursuit un double but:

- 1° l'équilibre budgétaire;
- 2° le contrôle efficace des exploitations.

Une formule tarifaire était prévue dans les anciens cahiers des charges. Elle ne fut plus appliquée depuis 1940 par suite des événements de guerre, les conditions d'exploitation étant devenues absolument anormales. En outre, l'expérience a

maal geworden zijn. Uit de ervaring is bovendien gebleken dat bedoelde formule al te ruim was opgevat, dat zij de elementen der exploitatie aan de elementen der levensduurte koppelde, doch dat er geen verband bestond tussen de elementen der exploitatie en het begrotingsevenwicht.

Wil men het begrotingsevenwicht tot stand brengen, dan moet :

1° het tarief aan de kostprijs gekoppeld worden;

2° een nauw verband gevonden worden tussen de kostprijs en de grondslagfactoren; lonen en prijzen der grondstoffen.

Onderzoeken wij eerst dit tweede punt.

Voor de kostprijs werd als basis genomen een index D gelijk aan

$$S + 5E + \frac{IG + ID}{100}$$

Dit is een rationele formule. Deze neemt in de index de huidige bestanddelen van de kostprijs op, zegge ongeveer 70 % lonen, 15 % elektrische stroom en 15 % uitgaven voor grondstoffen en diversen.

De formule past dus goed voor de huidige exploitatie. Verder zullen wij zien binnen welke perken haar toepassing gehandhaafd wordt.

Het spreekt dat indien er gelijktijdig andere tractiemiddelen dan de tram in exploitatie zijn, bij voorbeeld de autobus en de trolleybus, een passende index voor ieder daarvan moet berekend worden.

Voor de drie middelen kan men aldus tot drie indices komen : D' voor de tramwegen, D'' voor de autobussen, D''' voor de trolleybussen, en de voor de kostprijs aangenomen grondslag zal dus een resultante D' K' + D'' K'' + D''' K''' zijn; waarin K', K'', K''' vermenigvuldigingscoëfficiënten zijn gelijk aan de verhouding van het door elk tractiemiddel aangeboden getal kilometerplaatsen tot het totaal getal aangeboden kilometerplaatsen.

Voor het eerste punt : de tarieven aan de kostprijs koppelen, dient een verkoopprijs vastgesteld die een lineaire functie X van de hiervoren bepaalde index D is en een financieel in evenwicht zijnde exploitatie mogelijk maakt.

De coëfficiënt X wordt eens en voor altijd voor elk net berekend. De verkoopprijs is dus gelijk aan X × D.

Voor het berekenen van coëfficiënt X werden als vertrekpunt genomen de resultaten van de exploitatie te Brussel, waarvan de begroting in evenwicht werd gebracht nadat een normale dotatie voor vernieuwing gelijk aan 7 ½ % van de ontvangsten alsmede de financiële lasten in rekening gebracht werden.

De aldus bekomen resultaten werden aan de andere netten aangepast door middel van een correctiefactor R waarbij inzonderheid rekening is gehouden met het eventueel credit- of debetsaldo van de exploitaties gedurende het referentiejaar, met de dotaties welke die exploitaties vroeger voor de vernieuwing bestemden, met de indertijd vastgestelde afneming van het verkeer.

De volgende waarden werden bekomen voor coëfficiënt X :

Voor de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel	X = 0,056
Voor Gent	X = 0,0434
Voor Charleroi	X = 0,0522
Voor Luik-Seraing	X = 0,0715
Voor Verviers	X = 0,0502

De schommeling van die waarden moet beoordeeld wor-

montré que cette formule tarifaire était conçue d'une façon trop large, qu'elle rattachait les éléments d'exploitation aux éléments du coût de la vie, mais qu'il n'existait aucune relation entre les éléments d'exploitation et l'équilibre budgétaire.

Si l'on veut réaliser l'équilibre budgétaire, il faut :

1° lier le tarif au prix de revient;

2° trouver une relation étroite entre le prix de revient et les éléments de base : salaires et prix des matières.

Examinons d'abord ce deuxième point.

La base adoptée pour le prix de revient est un indice D égal à

$$S + 5E + \frac{IG + ID}{100}$$

Cette formule est rationnelle. Elle incorpore dans l'indice les éléments actuels du prix de revient, soit environ 70 % de salaires, 15 % de courant électrique et 15 % de dépenses en matières premières et divers.

La formule convient donc bien pour l'exploitation actuelle. Nous verrons plus loin dans quelles limites son application est maintenue.

Il est évident qu'en cas d'exploitation simultanée d'autres modes de traction que le tramway, par exemple l'autobus et le trolleybus, un indice approprié doit être calculé pour chacun d'eux.

Pour les trois modes, on peut arriver ainsi à trois indices : D' pour les tramways, D'' pour les autobus, D''' pour les trolleybus, et la base adoptée pour les prix de revient sera donc une résultante D' K' + D'' K'' + D''' K'''; K', K'', K''' étant des coefficients multiplicateurs représentant la proportion du nombre de places kilométriques offertes par chaque mode de traction par rapport au total.

En ce qui concerne le premier point : lier les tarifs au prix de revient, il faut fixer un prix de vente qui soit une fonction linéaire X de l'indice D déterminé précédemment et qui permette une exploitation financière équilibrée.

Le coefficient X est calculé une fois pour toutes pour chaque réseau. Le prix de vente égale donc X × D.

Pour le calcul du coefficient X on a pris comme point de départ les résultats de l'exploitation de Bruxelles, mise en équilibre budgétaire, après avoir porté en compte une dotation de renouvellement normale représentant 7 ½ % des recettes, ainsi que les charges financières.

Les résultats ainsi obtenus ont été adaptés aux autres réseaux au moyen d'un facteur de correction R tenant compte, notamment, du solde positif ou négatif éventuel laissé par les exploitations pendant l'année de référence, de la dotation que ces exploitations affectaient antérieurement au renouvellement, de la régression du trafic constatée dans le temps.

Les valeurs suivantes ont été obtenues pour le coefficient X :

Pour la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles	X = 0,056
Pour Gand	X = 0,0434
Pour Charleroi	X = 0,0522
Pour Liège-Seraing	X = 0,0715
Pour Verviers	X = 0,0502

Les différences entre ces valeurs doivent s'apprécier à la

den aan de hand van de gemiddelde afgelegde afstanden die in Brussel aanmerkelijk groter zijn dan in het merendeel van de provinciesteden.

Het spreekt dat index D eveneens in geringe mate van net tot net verandert.

De aldus bepaalde overeengekomen verkoopprijs moet gelijk zijn aan de gemiddelde netto-prijs per rit, die het quotiënt is van de ontvangstbiljetten + kaarten + verminderde tarieven en abonnements voor werklieden en bedienden (vervoersbelasting afgetrokken) door het desbetreffend getal reizigers.

Om te vaak herhaalde wijzigingen van de tarieven te voorkomen is aangenomen geworden dat deze slechts zullen gewijzigd worden indien gedurende een periode van 2 maanden het verschil tussen de overeengekomen verkoopprijs en de geheven gemiddelde netto-prijs per rit groter is dan 3 %.

Zeer belangrijke wijzigingen van de conjunctuur kunnen evenwel de economie van het stedelijk vervoer volkomen in de war sturen. De formule zal daarom kunnen herzien worden indien de waarde van index D tot beneden de helft van zijn waarde voor het jaar 1951 mocht vallen of tot boven het dubbele van die waarde mocht stijgen.

Evenzo zal de formule kunnen herzien worden indien ten gevolge van die invoering van nieuwe exploitatiemethoden (inrichting van de diensten « one man car » bij voorbeeld) of van de toepassing van uitzonderlijke maatregelen van lange duur (zoals de massale inkrimping der diensten die tijdens de oorlog is opgelegd geweest), de verhouding van het getal vervoerde personen tot de eenheid van personeel een belangrijke wijziging mocht ondergaan.

De tewerkstelling van personeel dat maar immer in aantal afneemt voor een constante cliëntele kan tot overdreven winsten leiden, zoals een vermindering van het aantal reizigers die niet door een overeenkomstige vermindering van het personeel zou kunnen gevolgd worden (wegens de noodzakelijkheid een minimumfrequentie te handhaven) een oorzaak van zware verliezen kan zijn.

Zo is men er toe gekomen de verhouding $\frac{V}{H}$ tussen het aantal vervoerde reizigers en het aantal uren werkelijke arbeid van het personeel der beweging (bestuurders en ontvangers) vast te stellen.

De Minister zal tot een nieuwe aanpassing van de formule kunnen doen overgaan, indien de verhouding $\frac{V}{H}$ gedurende 12 achtereenvolgende maanden tot meer dan 15 % boven de referentiewaarde mocht stijgen.

Omgekeerd, zal de concessiehouder een herziening van de formule kunnen aanvragen, indien de verhouding $\frac{V}{H}$ gedurende een periode van 12 maanden tot meer dan 15 % beneden dezelfde referentiewaarde mocht vallen.

De toepassing van de aldus vastgestelde formule met dezer correctieven en geldigheidspenken zal het mogelijk maken een gezond begrotingsevenwicht te handhaven en tevens te zorgen voor de normale vernieuwing van de vaste installaties en van het rollend materieel, dank zij de verplichte afneming van 7 $\frac{1}{2}$ % op de ontvangsten.

7. De bespreking in de Commissie.

A. — ALGEMENE BESPREKING.

Een lid is van oordeel dat het ontwerp een meer algemeen karakter zou moeten hebben en dat er tegelijkertijd zou dienen wetgevend werk gedaan voor al de tramwayschappijen wier concessies in een nabije of verwijderde toekomst zullen vervallen. Het ontwerp zelf heeft een diep-

lumièr des parcours moyens effectués qui sont nettement plus grands à Bruxelles que dans la plupart des villes de province.

Il va sans dire que l'indice D varie également dans de faibles proportions de réseau à réseau.

Le prix de vente conventionnel ainsi déterminé doit correspondre au prix moyen net par voyage, qui est le quotient de la recette billets + cartes + tarifs réduits et abonnements pour ouvriers et employés (taxe sur transport déduite) par le nombre de voyageurs correspondant.

Pour éviter de trop fréquentes modifications des tarifs il a été admis que ceux-ci ne seront modifiés que si pendant une période de 2 mois l'écart entre le prix de vente conventionnel et le prix moyen net perçu par voyage devient supérieur à 3 %.

Des modifications fort importantes de la conjoncture peuvent cependant troubler complètement l'économie des transports urbains. C'est pourquoi la formule pourra être révisée si la valeur de l'indice D devenait inférieure à la moitié de sa valeur pour l'année 1951 ou supérieure au double de cette valeur.

De même, la formule pourra être révisée si par l'instauration de nouvelles méthodes d'exploitation (l'organisation des services en « one man car » par exemple) ou par l'application de mesures exceptionnelles de longue durée (comme la réduction massive des services imposée pendant la guerre), le rapport du nombre de personnes transportées à l'unité de personnel devait subir une modification importante.

L'utilisation d'un personnel de plus en plus réduit pour une clientèle constante peut conduire à la réalisation de profits exagérés, comme une diminution du nombre de voyageurs qui ne pourrait être suivie d'une réduction correspondante du personnel (par suite de la nécessité d'assurer une fréquence minimum) peut provoquer des pertes sérieuses.

On en est arrivé ainsi à établir le rapport $\frac{V}{H}$ entre le nombre de voyageurs transportés et le nombre d'heures de travail effectif des agents du mouvement (conducteurs et receveurs).

Le Ministre pourra provoquer une réadaptation de la formule si pour une période de 12 mois consécutifs le rapport $\frac{V}{H}$ dépassait de plus de 15 % la valeur de référence.

Inversement, le concessionnaire pourra demander la révision de la formule si pendant une période de 12 mois, le rapport $\frac{V}{H}$ devenait inférieur de plus de 15 % à la même valeur de référence.

L'application de la formule ainsi établie avec ses correctifs et ses limites de validité permettra de maintenir un sain équilibre budgétaire tout en assurant le renouvellement normal des installations fixes et du matériel roulant grâce au prélèvement obligatoire de 7 $\frac{1}{2}$ % sur les recettes.

7. Examen en commission.

A. — DISCUSSION GÉNÉRALE.

Un membre estime que le projet devrait avoir un caractère plus général et qu'il faudrait légiférer en même temps pour toutes les concessions de tramways qui viendront à expirer dans un avenir plus ou moins rapproché. Le projet aura une profonde répercussion sur l'économie nationale.

gaande weerslag op de economie van het land. Het zal voor sommige concessiehoudende electriciteitsmaatschappijen een aanleiding zijn om de herziening van hun contracten te vragen tengevolge van zekere clausules over de waarborg van de dividenden vervat in dit ontwerp. De goudclausule werd er op heimelijke wijze in verwerkt. De economische orde van de Staat komt met dit ontwerp in het gedrang.

Een ander lid zegt dat het ontwerp voldoening geeft aan zijn groep. Het tussentijds regime dat sedert 1 Januari 1946 in voege is, draagt de kenmerken van het voorlopige met al de nadelen daaraan verbonden voor de gebruikers.

Dit ontwerp lost de moeilijkheden op in een harmonisch stelsel van een industriële en technisch gezonde exploitatie waarborgt en tevens door een dubbel toezicht het algemeen belang vrijwaart. De regeling met de oude maatschappij geeft voldoening. De nieuwe wet zal eindelijk toelaten dat het rollend materiaal vernieuwd en aangepast worde, en dat substantiële verbeteringen aan het net worden aangebracht. Hij verheugt zich over de dubbele vertegenwoordiging van het personeel in de beheerraad en spreekt de wens uit dat ook een ondernemingsraad in de nieuwe vennootschap zou tot stand komen. De winstverdeling waarborgt verder belangrijke dividenden aan het personeel, zelfs hoger dan deze voorzien in het ontwerp Brunfaut. De verdeling der baten aan de obligatiehouders van de privé-sector is logisch. Niemand zal zich op lange termijn en zonder dat voor hem de mogelijkheid bestaat zich aan zijn verplichtingen te onttrekken kapitalen beleggen zonder de waarborg dat zijn inbreng rendabel is. Tenslotte wenst hij dat de onregelmatige juridische toestand van de Brusselse tramwegen zohaast mogelijk ophoude; daarom bepleit hij de bespoediging van de behandeling van dit wetsontwerp.

Een ander lid is de mening toegedaan dat we voor een klaar ontwerp staan; hij vraagt dat de Minister de notie van maatschappij van publiekrechtelijke aard zou toelichten. Deze toelichting is trouwens ook voor andere vennootschappen van nut. Uw verslaggever verwijst hiervoor naar Bijlage II van zijn verslag. Het ontwerp voorziet in artikel 9 de waarborg van de Staat voor de leningen die de nieuwe maatschappij zal aangaan. Is dit wel gezond?

Een ander lid geeft er de voorkeur aan de tramnetten in exploitatie te geven aan de Buurtspoorwegen. De retributie van het privé-kapitaal is volgens hem overdreven. De publieke sector zou de meerderheid moeten hebben in de bestuursorganen. Hij beklagt er zich over dat de tariefvaststelling niet klaar genoeg is voorgesteld.

Een lid wenst ongaarne terug te gaan naar de vooroorlogse toestand wat betreft de positie van het personeel dat nu over zekere vrijheden beschikt die moeten behouden blijven. Hij doet opmerken dat de wet van 1899 op de concessie der tramwegen de inkoop na schatting voorziet van de uitrusting op het einde der concessie. Hij wijst op de clause van 1924 die practisch met zich brengt dat een tramwagen, bij een delging van 1.1 %, 94 jaar moet meegaan om geamortiseerd te worden. Het statuut geeft voldoening aan het personeel, doch hij stelt vast dat de beheerders, door het personeel aangewezen, door de beheerraad moeten aangenaam worden. Is dat geen handicap voor hun aanduiding?

De Minister antwoordt dat de Regering het eens was over een wettelijke regeling in de vorm van een gemengde regie. Voor het overige heeft zij ook rekening gehouden met zekere suggesties die vervat zijn in het wetsontwerp Brunfaut. Men kan niet tesamen voor al de trammaatschappijen legifereren. De Regering beschouwt dit ontwerp weliswaar als een precedent waarop de andere ontwerpen zullen aangepast worden, doch daar de toestanden overal

Pour certaines sociétés d'électricité concessionnaires, ce sera l'occasion de solliciter une revision de leurs contrats à la suite de certaines clauses du présent projet relatives à la garantie des dividendes. La clause-or y a été introduite subrepticement. Le présent projet compromet l'ordre économique de l'Etat.

Un autre membre déclare que le projet donne satisfaction à son groupe. Le régime transitoire en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1946 porte les marques du provisoire avec tous les inconvénients qui en résultent pour les usagers.

Le présent projet résout les difficultés en établissant un système harmonieux qui garantit une exploitation industriellement et techniquement saine, tout en sauvegardant l'intérêt général grâce à un double contrôle. La transaction proposée à l'ancienne société donne satisfaction. La nouvelle loi permettra enfin de renouveler et d'adapter le matériel roulant et d'apporter au réseau de substantielles améliorations. Il se réjouit de la double représentation du personnel au conseil d'administration et il émet le vœu qu'un conseil d'entreprise soit constitué au sein de la nouvelle société. La répartition des bénéfices garantit ensuite au personnel d'importants dividendes, supérieurs même à ceux que prévoyait la proposition Brunfaut. La répartition des bénéfices aux obligataires privés est logique. Sans la garantie que l'apport est rentable, et sans avoir la possibilité de se soustraire à ses obligations, personne n'investirait des capitaux à long terme. Il souhaite enfin que cesse au plus tôt la situation juridique irrégulière des tramways bruxellois; c'est pourquoi il réclame la discussion rapide du présent projet de loi.

Un autre membre estime que nous nous trouvons en présence d'un projet clair; il demande que le Ministre précise la notion de société de droit public. Ces précisions seraient d'ailleurs également utiles pour d'autres sociétés. A ce sujet votre rapporteur renvoie à l'annexe II du présent rapport. Le projet prévoit en son article 9 la garantie de l'Etat pour les emprunts que contractera la nouvelle société. Est-ce souhaitable?

Un autre commissaire préférerait voir concéder l'exploitation des réseaux de tramways aux Chemins de fer vicinaux. La rétribution du capital privé lui paraît exagérée. Le secteur public devrait avoir la majorité au sein des organes de direction. Il se plaint de ce que l'établissement des tarifs n'est pas fait d'une façon suffisamment claire.

Un membre de la Commission ne souhaite plus le retour à la situation d'avant-guerre en ce qui concerne la situation du personnel, lequel dispose actuellement de certaines libertés qu'il convient de sauvegarder. Il fait observer que la loi de 1899 relative aux concessions de tramways prévoit le rachat après estimation de l'équipement à l'expiration de la concession. Il attire l'attention sur la clause de 1924 d'où il résulte pratiquement qu'un tramway, au taux d'amortissement de 1.1 %, devrait circuler 94 ans avant d'être amorti. Le statut donne satisfaction au personnel, mais il constate que les administrateurs, désignés par celui-ci, devront être agréés par le conseil d'administration. N'en résultera-t-il pas des inconvénients lors de leur désignation?

Le Ministre répond que le Gouvernement était d'accord sur une solution légale sous forme de régie mixte. En outre, celui-ci a tenu compte de certaines suggestions contenues dans la proposition Brunfaut. Il est impossible d'établir une législation valable pour l'ensemble des sociétés de tramways. Le Gouvernement considère que le présent projet de loi peut en effet constituer un précédent sur lequel seront calqués d'autres projets, mais comme les

niet dezelfde zijn, zeker niet wat betreft de financiële aspecten, kan het niet helemaal op andere steden toepasselijk zijn. Wat betreft de waarde na schatting en overeenkomst van de uitrusting der oude maatschappij, hierover werden zekere discussies voorbijgestreefd. Reeds in 1949, onder de heer Van Acker, kwam een akkoord met de Regering tot stand waarbij de waarde op 700.000.000 frank gemeenschappelijk bepaald werd. De Minister kan of wil zich hierin van zijn voorganger niet desolidariseren.

Een lid wenst te weten of men genoegzaam de evolutie van de toekomstige verkeersmiddelen heeft ingestudeerd (types van rijtuigen, enz.). De Zwitsers en de Zweden zijn ons hierin ver vooruit. Zal de toename van het verkeer met motoretten geen reductie van het collectief vervoer voor gevolg hebben? Er stelt zich ook een probleem van de ondergrondse verbindingen. Werd dat ingestudeerd? Is men er zeker van dat het tramsysteem in grote verkeersaders zal kunnen behouden blijven? Er stellen zich moderne problemen voor de exploitatie zelf. In sommige landen controleert men de trafiek zonder veel hinder voor de reizigers. Kan er geen systeem van collectief abonnement per gemeente uitgedacht worden? Reeds nu in New-York past men het stelsel der elektronische reizigerscontrole toe. Hij is niet akkoord dat de nieuwe maatschappij het monopolium voor alle soorten van personenvervoer zal bezitten. Er is een verschil tussen het schatten van de waarde der uitrusting der « Tramways Bruxellois » en het feit dat men hen nu vraagt van deze som als aanbreng over te maken in een nieuwe vennootschap. Waarom betaalt men hen niet? Hij staat onvoorwaardelijk het systeem der rechtstreekse regie voor zonder inmenging van privaatkapitaal. In de nieuwe statuten worden de publieke machten stiefmoederlijk bedeed, waar de privésector de overhand heeft. Hij stelt vast dat de sociale aandelen van reeks A overdraagbaar zijn zodat de mogelijkheid zou bestaan dat, indien een andere publieke macht haar titels aan de « Tramways Bruxellois » zou overdoen, dezelve een verpletterende meerderheid zou kunnen bekomen in de beheerraad. Waarom heeft men bij het einde der concessie de uitrusting niet geschat bij expertise om de venale waarde vast te stellen? Nu krijgen wij voor die 700.000.000 frank oud materiaal. Volgens een bilan van de maatschappij « Tramways Bruxellois » zou de waarde van de ganse uitrusting slechts 258.000.000 frank bedragen. Hij vraagt kennisgeving van de tarievenformule en wil weten hoe de Staat later zijn invloed op de tarieven zal kunnen doen gelden. Bij de winstverdeling is hij van oordeel dat de openbare machten niet vergoed worden. Hij besluit dat het ontwerp een gevaarlijk ontwerp is in de ogen van de publieke opinie.

De Minister doet opmerken dat de uitgaven voor het personeel voor 70 % spelen in de totale uitbatingsonkosten. Wat de aan de privésector uit te keren dividenden betreft, dient er rekening mee gehouden dat men gedurende minstens dertig jaar een kapitaal vastlegt ten bedrage van 700.000.000 frank, zonder mogelijkheid van zich terug te trekken. Daarvoor moesten zekere waarborgen gegeven worden.

Een ander lid vraagt het behoud van de ondernemingsraad in de schoot van de nieuwe maatschappij, en is eventueel bereid daarvoor de twee plaatsen van beheerder te laten vallen daar in feite de zaak toch via het beheerscomité zal geleid worden. Voor belangrijke zaken zal nooit een meerderheid van 2/3, zoals deze voorzien is, tot stand komen.

situations ne se présentent pas partout de façon identique, et certainement pas quant à leurs aspects financiers, il ne peut être entièrement applicable aux autres villes. En ce qui concerne la valeur de l'équipement de l'ancienne société, après estimation et accord, certaines discussions à ce sujet sont dépassées. Déjà en 1949, M. Van Acker étant Ministre, un accord avait été conclu avec le Gouvernement fixant de part et d'autre la valeur à 700.000.000 de francs. En ce domaine, le Ministre ne peut ou ne désire pas se désolidariser de son prédécesseur.

Un membre de la Commission désire savoir si l'on a suffisamment étudié l'évolution des moyens de communication futurs (type de voitures, etc). Les Suisses ainsi que les Suédois nous devancent de loin en ce domaine. L'accroissement de la circulation de motorettes n'amènera-t-il pas une régression des transports en commun? Le problème du métro se pose également. A-t-il été étudié? Est-on certain que le système des tramways pourra être maintenu dans les grandes artères à circulation dense? Des problèmes modernes surgissent également pour l'exploitation. Dans certains pays le trafic est contrôlé sans qu'il en résulte de grands inconvénients pour les voyageurs. Ne pourrait-on imaginer un système d'abonnement collectif à l'échelle communale? A New-York on applique déjà le système électronique des voyageurs. Le Commissaire n'admet pas que la société nouvelle ait le monopole de tous les transports de personnes. Il y a une différence entre le fait d'évaluer la valeur de l'équipement des « Tramways Bruxellois » et celui de demander à présent le transfert du montant sous forme d'apport dans une société nouvelle. Pourquoi ne les paie-t-on pas? Il se déclare inconditionnellement partisan du système de régie directe, sans participation de capitaux privés. Dans les nouveaux statuts, les pouvoirs publics sont traités en parents pauvres, tandis que le secteur privé détient la suprématie. Il constate que, les parts sociales de la série A étant cessibles, il serait possible, si un pouvoir public devait transférer ses titres aux « Tramways Bruxellois », que ceux-ci puissent disposer d'une écrasante majorité au sein du conseil d'administration. Pourquoi n'a-t-on pas, à l'expiration de la concession, fait procéder à une évaluation par expertise en vue d'établir la valeur vénale? Nous avons à présent pour 700.000.000 de francs de vieux matériel. D'après un bilan de la société « Les Tramways Bruxellois », la valeur de tout l'équipement ne s'élèverait qu'à 258.000.000 de francs. Il demande communication de la formule tarifaire, et désire savoir comment, plus tard, l'Etat pourra agir sur les tarifs. Il estime que, lors de la répartition des bénéfices, les pouvoirs publics ne devraient pas être indemnisés. Aux yeux du public, dit-il en conclusion, ce projet est un projet dangereux.

M. le Ministre fait remarquer que les dépenses de personnel entrent, dans l'ensemble des frais d'exploitation, à concurrence de 70 %. En ce qui concerne les dividendes à attribuer au secteur privé, il ne faut pas perdre de vue qu'on engage, pendant au moins trente ans, un capital de 700.000.000 de francs, sans faculté de pouvoir se dégager. Cela rendrait nécessaires certaines garanties.

Un autre membre propose le maintien du conseil d'entreprise au sein de la nouvelle société, et il serait éventuellement disposé à supprimer à cette fin les deux postes d'administrateur, puisqu'en fait l'entreprise sera, en tout cas, dirigée via le comité de gestion. Pour les questions importantes, la majorité prévue des 2/3 ne sera jamais atteinte.

De Minister merkt op dat de oprichting van de nieuwe maatschappij voor de toekomst alle mogelijkheid laat wat de bedrijfsmethoden betreft.

De opvattingen die daaromtrent in de Commissie werden uiteengezet zijn ongetwijfeld nuttig maar het spreekt vanzelf dat ze geen onmiddellijke oplossingen kunnen teweegbrengen, daar er een stadium van geleidelijke aanpassing nodig is.

Wat de financiële bepalingen en andere Kwesties betreft, is de Minister hierop uitvoerig ingegaan ter gelegenheid van de bespreking der artikelen, zoals uw verslaggever aantoonde in de toelichting onder § B van deze titel.

Voor het ogenblik volstaat het blijkbaar te onthouden dat de waarde van 700 miljoen, door de Heer Minister Van Acker vastgesteld; achteraf het vertrekpunt geweest is voor de voorbereiding van dit wetsontwerp.

Wat de keuze tussen de zuivere regie en de formule van het gemengd bedrijf alsmede sommige vergelijkingen met de structuur van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen betreft, merkt de Minister op dat in 1926, bij de oprichting van die Maatschappij, men voor een Staatsdienst stond waarin private personen moesten opgenomen worden.

Thans stelt de Regering zich voor het tegenovergestelde te doen : de Openbare besturen inschakelen in een private onderneming om de hoger vermelde redenen.

B. — BESPREKING DER ARTIKELLEN.

Eerste artikel.

Een lid beweert dat de tekst van het artikel nebulus is en stelt een andere tekst voor (*Stuk* n° 568, 1950-1951) waarbij een publiekrechtelijke vereniging wordt opgericht. Daar het niet de bedoeling is door dit artikel de maatschappij te stichten, wat pas later zal tot stand komen tussen de gemeenten, de provincie en de N.V. « Tramways Bruxellois », en de oorspronkelijke tekst door de Raad van State aangeprezen werd, dient hij behouden te worden. Een amendement ertoe strekkende enkel de openbare besturen tot de nieuwe te stichten vereniging toe te laten, wordt verworpen met 9 stemmen tegen 7. In dezelfde verhouding wordt artikel één door de Commissie aangenomen.

Op het eerste artikel werd een tweede amendement voorgesteld ten einde te bepalen dat alleen de Openbare besturen : de Senaat, de Provincie Brabant, de Stad Brussel en de betrokken gemeenten vennoten kunnen worden.

Op advies van de Minister wordt dit amendement niet goedgekeurd omdat het er toe strekt de private sector uit te sluiten en, bijgevolg, opnieuw het financieel vraagstuk opwerpt dat het wetsontwerp juist wil oplossen.

Art. 2.

Wordt goedgekeurd nadat een amendement verworpen werd dat ten doel had de begrippen « lastgeving » en « zich sterk makend » te vermijden. Dit amendement voorziet verder andere inbrengen dan deze door het ontwerp voorzien, te weten : 5 % van de quotiteit der inbrengen van al de goederen der « Tramways Bruxellois » welke de Staat krachtens de wet op de kapitaalsbelasting toebehoren, de tegenwaarde van de door de Noord-Zuidverbinding uitgevoerde werken uitsluitend ten bate van het tramnet, en de waarde van het Voorzorgs- en hernieuwingsfonds tegen ongevallen opgericht door het voorlopig Beheerscomité.

Le Ministre fait remarquer que la création de la nouvelle société laisse toute possibilité, pour l'avenir, concernant les méthodes d'exploitation.

Les vues qui, à ce sujet, ont été exposées au sein de la Commission, sont sans aucun doute utiles, mais il va sans dire qu'elles ne peuvent amener des solutions immédiates, un stade d'adaptation progressive étant nécessaire dans l'ensemble.

Quant aux clauses financières et autres questions, le Ministre s'est expliqué en détail à l'occasion de l'examen des articles, ainsi que votre rapporteur s'attache à le montrer dans les développements repris sous le § B du présent titre.

Pour l'instant il suffit, semble-t-il, de retenir que la valeur de 700 millions, arrêtée par M. le Ministre Van Acker, a servi, dans la suite, de point de départ pour la préparation du présent projet de loi.

En ce qui concerne le choix entre la régie pure et la formule d'économie mixte et certaines comparaisons avec la structure de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, le Ministre fait observer qu'en 1926, lors de la création de cette société, l'on se trouvait en présence d'un service de l'Etat auquel il fallait intégrer des personnalités privées.

Actuellement, le Gouvernement se propose de réaliser l'inverse : intégrer les Pouvoirs publics à une entreprise privée et ce pour les raisons rappelées ci-dessus.

B. — EXAMEN DES ARTICLES.

Article premier.

Un membre de la Commission trouvant le texte de cet article trop nébuleux, propose un autre libellé (*Doc.* n° 568, 1950-1952) prévoyant la création d'une association de droit public. Cet article n'ayant pas pour objet la création de la société, ce qui se réalisera ultérieurement entre les communes, la province et la S.A. « Les Tramways Bruxellois », et le Conseil d'Etat ayant préconisé le texte initial, il y a lieu de le maintenir. Un amendement tendant à n'admettre au sein de la nouvelle société à créer que les seuls pouvoirs publics, est rejeté par 9 voix contre 7. La Commission a adopté l'article premier par un même nombre de voix.

Un deuxième amendement est proposé en ce qui concerne l'article premier aux fins de stipuler que seuls les Pouvoirs publics, l'Etat, la province de Brabant, la ville de Bruxelles et les communes intéressées sont admis à devenir associés.

Sur avis du Ministre, cet amendement n'a pas été adopté parce qu'il tend à exclure le secteur privé et à poser à nouveau, en ce qui concerne le secteur privé, le problème financier que le projet de loi se propose précisément de résoudre.

Art. 2.

Est adopté, après le rejet d'un amendement tendant à éviter les notions « mandat » et « se porter fort ». Cet amendement prévoit en outre d'autres apports que ceux visés dans le projet, notamment : 5 % de la quotité de l'apport de tous les biens des « Tramways Bruxellois » qui appartiennent à l'Etat en vertu de la loi relative à l'impôt sur le capital, la contre-valeur des travaux exécutés par la Jonction Nord-Midi au bénéfice exclusif du réseau des tramways et la valeur des Fonds de prévision et de renouvellement pour accidents, constitués par le Comité provisoire de gestion.

Wat de door de Raad van State aanbevolen tekst betreft, verwijst uw verslaggever naar bladzijde 15 van de toelichtingsnota waarin klaar en duidelijk de redenen aangegeven werden die de Regering ertoe genoopt hebben zich sterk te maken voor de gemeenten en de provincie, en zodoende een eenvoudiger wijze van werken voorstaat, die op de koop toe het voordeel biedt vooraf geen afbetalingen te vergen vanwege de Staat naar de andere toekomstige aandeelhouders van de publieke sector. De kwestie van de 5 % kapitaalheffing heeft niets te zien met de oprichting van een nieuwe vereniging; de N.V. « Tramways Bruxellois » heeft terzake haar verplichtingen nagekomen; opnieuw 5 % vergen zou een onrechtvaardigheid betekenen. Er bestaat in feite noch in rechte enig verband tussen de acties van de « Tramways Bruxellois » en de evaluatie van het hun toebehorende materieel.

Inzake de veranderingen aan het tramnet, uitgevoerd door de Noord-Zuidverbinding dient toegegeven dat hier belangrijke verbeteringen werden uitgevoerd die evenwel in eerste instantie de openbare besturen van de onderscheidene gemeenten ten goede komen, en vooral het tramreizend publiek. Deze veranderings- en verbeteringswerken zouden evenwel nooit ten laste gelegd zijn van de trammaatschappij indien de concessie niet ten einde was gelopen; er is dan ook geen enkele reden aanwezig om zulks thans te doen.

Blijft het 3^o van het amendement. Uit de uitleg van de Minister blijkt dat, vermits het Beheerscomité beheerd heeft voor rekening van wie het behoort, het logisch is aan te nemen dat het Vernieuwingsfonds en het Fonds voor voorziening, dat bedoeld Comité gevormd, ter beschikking van de nieuwe maatschappij moeten gesteld worden zodra deze opgericht is.

Na deze uitleg worden de op artikel 2 voorgestelde amendementen afgewezen.

Art. 3.

De Commissie verwierp hier een amendement dat het ondergronds stedelijk verkeer aan de nieuwe vereniging wilde onttrekken. De woorden « Brusselse agglomeratie » werden vervangen door « streek van Brussel ». In de laatste paragraaf van het ontwerp werden de woorden « al dan niet » weggelaten. Bij § 2 *in fine* werden de woorden « die alleen om het recht om ze te bekomen beschikt » vervangen door een intercalaire paragraaf luidend als volgt :

« Evenwel kunnen de concessies en vergunningen waarvan het nut behoorlijk werd vastgesteld, aan andere organismen van openbaar nut worden verleend indien, binnen de termijn van een jaar na de aanvraag tot verlening van concessie of vergunning, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel geen gelijkaardige aanvraag voor zichzelf heeft ingediend of indien zij de geconcessioneerde lijn niet binnen de bepaalde termijn in bedrijf heeft gesteld. »

Uit het aldus gewijzigd artikel 3 moet dus worden onthouden dat er een voorrang zal bestaan voor de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel maar dat deze zich niet zal kunnen verzetten tegen de oprichting van nieuwe diensten waarvan het nut mocht vaststaan.

Art. 4.

Wat dit artikel betreft, werd voorgesteld het te vervangen door wat volgt :

« Generleij concessie of machtiging zal binnen het kader van artikel 3 verleend worden dan op eensluitend advies van de betrokken gemeenteraden en van de bestendige deputatie van de Provinciale Raad van Brabant. »

En ce qui concerne le texte préconisé par le Conseil d'Etat, votre rapporteur se réfère à la page 15 de l'exposé des motifs qui indique clairement les raisons qui ont incité le Gouvernement à se porter fort pour les communes et la province, préconisant ainsi un mode de travail plus simple qui présente, en outre, l'avantage de n'exiger de l'Etat aucun remboursement anticipatif aux futurs actionnaires du secteur public. La question de l'impôt de 5 % sur le capital ne concerne en rien la création de la société nouvelle; la S.A. « Tramways Bruxellois » a rempli ses obligations à cet égard; exiger à nouveau 5 % serait commettre une injustice. Il n'existe en fait comme en droit aucun rapport entre les actions des Tramways Bruxellois et l'évaluation du matériel lui appartenant.

Quant aux modifications du réseau de tramways, exécutées par l'Office de la Jonction Nord-Midi, il faut convenir que d'appréciables améliorations ont été apportées en ce domaine, mais que celles-ci profitent cependant en ordre principal aux pouvoirs publics des différentes communes et surtout aux usagers. Ces travaux de transformation et d'amélioration n'auraient cependant jamais été mis à la charge de la compagnie de tramways si la concession n'était pas venue à échéance; il n'y a dès lors aucun motif de le faire maintenant.

Reste le 3^o de l'amendement. Il ressort des explications du Ministre que puisque le Comité de gestion a géré pour compte de qui il appartiendra, il est logique d'admettre que le Fonds de renouvellement et le Fonds de prévision, constitués par ledit Comité, seront à mettre à la disposition de la nouvelle société dès qu'elle sera créée.

En présence de ces diverses explications, les amendements proposés à l'article 2 ne sont pas adoptés.

Art. 3.

La Commission a rejeté un amendement à cet article, qui prétendait retirer, à la société nouvelle, les transports urbains souterrains. Les mots « agglomération bruxelloise » sont remplacés par les mots « région bruxelloise ». Au dernier paragraphe du projet les mots « ou non » ont été supprimés. A la fin du § 2 les mots « qui dispose seule du droit » sont remplacés par le paragraphe suivant à intercaler :

« Toutefois, les concessions et autorisations dont l'utilité sera dûment établie, peuvent être accordées à d'autres organismes d'intérêt public si, dans le délai d'une année de leur demande d'octroi de concession ou d'autorisation, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles n'a point fait semblable demande pour elle-même ou si elle n'a pas mis en exploitation la ligne concédée, dans le délai qui aura été fixé. »

Il faut donc retenir de l'article 3, ainsi amendé, qu'il y aura une priorité pour la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles mais que celle-ci ne pourra s'opposer à la création de services nouveaux dont l'utilité serait établie.

Art. 4.

Pour ce qui concerne cet article, il a été proposé de le remplacer par :

« Aucune concession ou autorisation ne sera accordée dans le cadre de l'article 3, que sur avis conforme des conseils communaux intéressés et de la députation permanente du Conseil provincial du Brabant. »

Dit amendement werd niet goedgekeurd om de volgende redenen :

Zoals blijkt uit de commentaar van de Raad van State (blz. 28) valt er juridisch niets in te brengen, wat de tekst tekst van artikel 4 van het ontwerp betreft. De Raad van State herinnert er trouwens aan « dat in 1899 reeds de Koning op die wijze (d.w.z. rechtstreeks en zonder aanbesteding) de concessie aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » had verleend ».

Dergelijk beginsel vindt men terug in de wetgeving op de buurtspoorwegen.

Men vindt het ook in het wetsvoorstel Brunfaut (art. 9), althans wat het op 31 December 1945 bestaande net betreft.

Het ware, overigens, overdreven te beweren dat een concessie, omdat ze rechtstreeks door de Koning wordt verleend, niet langer een provinciale of gemeentelijke zaak is en een kwestie van nationaal belang wordt.

De door de Regering voorgestelde tekst heeft eenvoudig ten doel een procedure in te voeren die er toe strekt het advies van de provincie en de betrokken gemeenten in te winnen ten einde de concessieverlenende macht (de Koning) volkomen op de hoogte te brengen van de belangen die op 't spel staan. De Koning kan dan ook met volkomen kennis van zaken uitspraak doen.

Art. 5.

Het artikel 5 van het ontwerp werd vervangen door volgende tekst :

« De concessies en vergunningen worden verleend voor een onbepaalde duur, die ten minste tot op 31 December 1982 strekt. Na deze datum zal de Koning er een einde kunnen aan maken door ze gezamenlijk in te trekken mits een opzeggingstermijn van een jaar ingaande op 1 Januari na de kennisgeving van die opzegging. »

Hierdoor wordt de duurtijd van de nieuwe maatschappij onbepaald, doch met een minimum periode van dertig jaar.

Een amendement *5bis* (*Stuk n° 621, 1950-1951*) werd door de Commissie verworpen. Het betreft hier geen echte concessie meer aan een privaatonderneming maar wel een gemengde regie met opgelegde tarieven die de delging van de door het privaatkapitaal aangebrachte 700 miljoen niet toelaten tenzij door een tariefverhoging die door de gebruikers zou dienen gedragen. Wat de nieuwe investeringen aangaat, deze blijven op het einde van de concessie, het eigendom van de Staat, bijaldien de leningenlast op de Staat wordt overgedragen.

Art. 6.

Het artikel 6 werd zonder betwisting aangenomen.

Art. 7.

De Minister gaat erover akkoord dat ook de tarievenformuul in de Commissie zou besproken worden. In dit verband verwijst uw verslaggever naar hoofdstuk VI van dit verslag waarin alle nuttige inlichtingen nopens deze gelegenheid vervat zijn. Het artikel werd met algemene stemmen aangenomen.

Art. 8.

Hiervoor diende de Minister een gewijzigde tekst in, dewelke werd goedgekeurd. Een amendement (*Stuk n° 190,*

Cet amendement n'a pas été adopté pour les raisons suivantes :

Ainsi qu'il ressort des commentaires du Conseil d'Etat (p. 28), il n'y a juridiquement rien à redire en ce qui concerne le texte de l'article 4 du projet de loi. Le Conseil d'Etat rappelle d'ailleurs « que déjà en 1899 le Roi avait accordé ainsi (c'est-à-dire directement et sans adjudication) la concession à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

Un tel principe se retrouve dans la législation sur les chemins de fer vicinaux.

Il se retrouve également dans la proposition de loi Brunfaut (art. 9), tout au moins pour ce qui concerne le réseau existant au 31 décembre 1945.

Il serait du reste exagéré de prétendre que parce qu'une concession est accordée directement par le Roi, elle cesse d'être une affaire provinciale ou communale pour devenir une question d'intérêt national.

Le texte proposé par le Gouvernement vise tout simplement à instaurer une procédure qui tend à recueillir l'avis de la province et des communes intéressées aux fins de mettre le pouvoir concédant (le Roi) parfaitement au courant des intérêts en jeu. Le Roi pourra dès lors statuer en parfaite connaissance de cause.

Art. 5.

L'article 5 du projet est remplacé par le texte ci-après :

« Les concessions et autorisations sont accordées pour une durée indéterminée allant au moins jusqu'au 31 décembre 1982. Après cette date, le Roi pourra y mettre fin en révoquant l'ensemble de celles-ci, moyennant préavis d'un an prenant cours le 1^{er} janvier suivant sa notification. »

La durée de la nouvelle société devient ainsi indéterminée, mais avec une période minimum de trente ans.

Un amendement *5bis* (*Doc. n° 621, 1950-1951*) a été rejeté par la Commission. Il ne s'agit point ici d'une véritable concession en faveur d'une entreprise privée, mais d'une régie mixte à tarifs imposés ne permettant l'amortissement des 700 millions d'apport de capitaux privés que par une majoration des tarifs, à supporter par les usagers. En ce qui concerne les investissements nouveaux à l'expiration de la concession, ceux-ci resteront propriété de l'Etat à charge pour celui-ci d'assumer le service des emprunts.

Art. 6.

L'article 6 est adopté sans discussion.

Art. 7.

Le Ministre est d'accord pour admettre également la discussion de la formule tarifaire au sein de la Commission. A ce sujet, votre rapporteur se réfère au chapitre VI du présent rapport où l'on trouvera tous les renseignements utiles à ce sujet. L'article est adopté à l'unanimité des voix.

Art. 8.

Le Ministre a déposé un texte remanié de cet article qui est approuvé. Un amendement (*Doc. n° 190, 1951-1952*)

1951-1952) werd verworpen, daar de nieuwe tekst in ieder opzicht voldoening geeft. Hierna deze tekst :

« De Minister tot wiens bevoegdheid het stedelijk gemeenschappelijk vervoer behoort kan zich, bij met redenen omkleed besluit, verzetten tegen de tenuitvoerlegging van beslissingen die mochten strijdig zijn hetzij met de wet, hetzij met de statuten of met de lastkohieren.

« Zonder afbreuk te doen aan de naleving van bedoelde statuten en lastkohieren, kan hij zich, volgens dezelfde modaliteiten, verzetten tegen de tenuitvoerlegging van beslissingen die strijdig mochten zijn met het algemeen belang. »

Art. 9.

Op dit artikel werd een amendement ingediend ten einde de waarborg van de Staat, voor de rentedienst en de delging van de door de nieuwe Maatschappij uit te geven leningen, te beperken tot het beloop van een nominaal bedrag dat het dubbel van het statutair kapitaal niet mag te boven gaan (in plaats van het drievoud van dit kapitaal zoals bepaald in het ontwerp).

De Minister deed opmerken dat het de Staat steeds vrij zal staan deze waarborg toe te staan of te weigeren en dat men zich bovendien in ijdele onderstellingen zou verdiepen door zich reeds nu af te vragen op welk bedrag de waarborg werkelijk slaan zal. Hoe 't ook zij, wat van belang is, is een redelijk maximumbedrag vast te stellen met inachtneming van de mogelijke beleggingen verdeeld over een tijdperk dat een minimumduur van 30 jaar zal hebben. Trouwens, er moet ook op gewezen worden dat, in geval van ontbinding van de Maatschappij, de goederen die als nieuwe vastleggingen kosteloos zullen toegerekend worden aan de Staat die in de plaats van de Maatschappij treden zal voor de rentedienst en de delging van de obligatieschuld die zal worden aangegaan overeenkomstig de statutaire bepalingen.

Tengevolge van deze nadere toelichting, werd artikel 9 dan ook zonder wijziging door de meerderheid van uw Commissie goedgekeurd.

Art. 10.

De artikel 10 vergt geen commentaar en werd eenparig goedgekeurd.

Art. 11.

Het woord « betrokken » wordt op eenparig advies van uwe Commissie vervangen door « bediende ».

Art. 12.

Het artikel 12 werd op voorstel van de Minister geschrapt.

Art. 13.

Daar het de algemene wens was van de ganse Commissie dat de ondernemingsraad in de nieuwe maatschappij zou tot stand komen, daar waar hij in de oude Maatschappij der « Tramways Bruxellois » fungeert, met het gevolg dat hierbij nadruk gelegd wordt op het feit dat het personeel van deze instelling onderworpen zal zijn aan het privaatrecht en niet van het statuut van het Staatspersoneel zal genieten, werd artikel 13 in die zin omgevormd en met algemene stemmen aangenomen.

Art. 14.

Na de woorden « winst- en verliesrekening » werden volgende woorden ingelast : « en exploitatierekening ». Voor het overige werd de voorgestelde tekst aangenomen.

est rejeté, le texte nouveau donnant satisfaction à tous les points de vue. Ce texte est le suivant :

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

« Sans préjudice du respect desdits statuts et cahiers des charges, il peut s'opposer, suivant les mêmes modalités, à l'exécution de décisions qui seraient contraires à l'intérêt général. »

Art. 9.

A cet article, un amendement a été déposé aux fins de limiter la garantie de l'Etat, pour le service des intérêts et l'amortissement des emprunts à émettre par la nouvelle société, à concurrence d'un montant nominal qui n'excèdera pas le double du capital statutaire (au lieu du triple de ce capital comme le prévoit le projet de loi).

Le Ministre a fait remarquer que l'Etat aura toujours la faculté d'accorder ou de refuser cette garantie et qu'il serait vain, pour le surplus, de se demander dès à présent quel sera le montant réel de la garantie — facultative — de l'Etat. Il importe simplement de fixer un montant maximum raisonnable, compte tenu des investissements possibles s'échelonnant sur une période d'une durée minimum de 30 ans. D'ailleurs, il faut également souligner qu'en cas de dissolution de la société, les biens acquis au titre d'immobilisations nouvelles seront attribués gratuitement à l'Etat qui sera subrogé à la société pour le service des intérêts et l'amortissement de la dette obligataire qui aura été contractée conformément aux dispositions statutaires.

En présence de ces précisions, l'article 9 du projet de loi est adopté sans modification par la majorité de votre Commission.

Art. 10.

L'article 10 se passe de commentaires et est approuvé à l'unanimité.

Art. 11.

Le mot « intéressées » est, de l'avis unanime de votre Commission, remplacé par le mot « desservies ».

Art. 12.

Cet article est supprimé sur proposition du Ministre.

Art. 13.

La Commission désirant unanimement qu'un conseil d'entreprise soit créé dans la nouvelle société, d'autant plus qu'il fonctionne dans l'ancienne Société des Tramways Bruxellois, soulignant ainsi le fait que le personnel de cette institution sera soumis au droit privé et non au statut des agents de l'Etat, l'article 13 est remanié en conséquence et approuvé à l'unanimité des voix.

Art. 14.

Après les mots « compte de profits et pertes » sont ajoutés « et du compte d'exploitation ». Le restant du texte proposé est adopté.

Art. 15.

Dit artikel moest gewijzigd worden wegens het feit dat door het koninklijk besluit van 26 Juni 1951 de taxte op het vervoer dat de Trammaatschappijen per spoor en trolleybus verrichten, werd teruggebracht van 4.5 op 2.25 %. Deze wijziging bracht de weglating mede van § 3 betreffende het artikel 78² van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes.

Daar bovendien uitleg werd gevraagd wat §§ 4 en 5 betreft, heeft de Minister volgende nadere toelichting verstrekt, nadat hij er op gewezen had dat de Voorlopige Beheerscomité's van het Stedelijk Vervoer te Brussel en Antwerpen reeds een gelijkaardige regeling genieten om de tarieven niet al te zeer te bezwaren.

§ 4 strekt er niet toe de nieuwe Maatschappij vrij te stellen van de met het zegel gelijkgestelde taxte, van de overdrachtstaxte, enz.

§ 4 heeft ten doel de nieuwe Maatschappij *gelijk te stellen* met de Staat, wat artikel 208 van het Wetboek van de met het zegel gelijkgestelde taxes betreft. Merken wij, terloops, op dat deze gelijkstelling reeds werd toegestaan, o.m. aan de N.M.B.S.

Welk zal nu het practisch gevolg zijn van deze gelijkstelling? Heel eenvoudig dit: de nieuwe Maatschappij zal de taxes niet betalen indien de Staat zelf ze niet betaalt.

Dus de taxes die de Staat betaalt, zal de nieuwe Maatschappij ook betalen (namelijk voor de aankoop van tot voortverkoop bestemde voorwerpen en voor ingevoerde voorwerpen: motorrijtuigen, bv.).

§ 5 stelt eveneens de nieuwe Maatschappij gelijk met de Staat voor de toepassing van de wetten betreffende de taxes en directe belastingen ten bate van de Staat, de provinciën en gemeenten.

Wanneer men dan beweert dat de nieuwe Maatschappij aldus zal ontsnappen aan de mobiliënbelasting, aan de aanvullende personele belasting, enz., gaat men toch wat te ver want:

de Staat betaalt ook de mobiliënbelasting op de dividenden die hem toekomen voor aandelen die hij in sommige organismen bezit;

de aanvullende personele belasting betreft alleen natuurlijke personen.

In feite, strekt § 5 tot de nieuwe Maatschappij een bepaling uit die reeds wordt toegepast op de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen; hier ook geldt het minder een vrijstelling dan een gelijkstelling met de regeling van de Staat.

Indien de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ze niet geniet, mag men niet de datum uit het oog verliezen waarop ze werd opgericht, noch het feit dat haar juridische en economische structuur uiteraard verschillend is.

Art. 16.

Werd zonder bespreking aangenomen.

Het wetsontwerp werd in zijn geheel aangenomen in de nieuwe door de Commissie voorgestelde tekst met 9 stemmen tegen 7.

Art. 15.

Cet article a dû être modifié parce que l'arrêté royal du 26 juin 1951 a ramené la taxte de 4.5 à 2.25 % pour les transports que les Sociétés de Tramways effectuent par voie ferrée et par trolleybus. Cette modification a entraîné la suppression du § 3 visant l'article 78² du Code des taxes assimilées au timbre.

Des explications ayant, d'autre part, été demandées en ce qui concerne les §§ 4 et 5, le Ministre a fourni les précisions suivantes, après avoir rappelé que les Comités Provisoire de Gestion des Transports Urbains de Bruxelles et d'Anvers bénéficient déjà d'un régime analogue en vue de ne pas grever trop lourdement les tarifs.

Le § 4 ne tend pas à exonérer la nouvelle Société de la taxte assimilée au timbre, de la taxte de transmission, etc.

Le § 4 a pour but *d'assimiler* la nouvelle Société à l'Etat pour ce qui concerne l'article 208 du Code des taxes assimilées au timbre. Notons, en passant, que cette assimilation est déjà acquise pour la S.N.C.V. notamment.

Quel sera l'effet pratique de cette assimilation? Tout simplement celui-ci: la nouvelle Société ne paiera pas les taxes lorsque l'Etat ne les paie pas lui-même.

Donc, les taxes que l'Etat paie, la nouvelle Société les paiera aussi (notamment pour l'acquisition d'objets destinés à la revente et pour des objets importés: voitures automobiles par exemple).

De même, le § 5 assimile la nouvelle Société à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Dire que la nouvelle Société échappera ainsi à la taxte mobilière, à l'impôt complémentaire personnel, etc., serait sujet à caution car:

l'Etat paie aussi la taxte mobilière sur les dividendes lui revenant pour des actions qu'il détient dans certains organismes;

l'impôt complémentaire personnel ne vise que les personnes physiques.

En fait, le § 5 étend à la nouvelle Société une disposition appliquée déjà à la Société Nationale des Chemins de Fer belges; ici aussi il s'agit moins d'une exonération que d'une assimilation au régime de l'Etat.

Si la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux n'en bénéficie pas, il ne faut pas perdre de vue la date à laquelle remonte sa création, ni le fait que sa structure juridique et économique est essentiellement différente.

Art. 16.

Adopté sans discussion.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 9 voix contre 7 dans le nouveau texte présenté par la Commission.

C. — BESPREKING VAN DE STATUTEN
DER MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOMMUNAAL
VERVOER TE BRUSSEL.

Art. 2. — De woorden « Brusselse agglomeratie » werden vervangen door « streek van Brussel ».

Art. 7. — Een lid betoogt dat de Staat het recht zou moeten hebben aandelen bij te creëren, en tevens de meerderheid er van in het bezit geven van de openbare machten. Het feit dat deze laatste voldoende sterk vertegenwoordigd zijn in alle bestuursorganismen en tevens dat de Minister beschikt over het voogdijrecht is van aard om alle misbruiken te voorkomen. De structuur en de economie van de maatschappij zoals ze door de wet opgevat werden vereisen logisch dat er een machtsevenwicht tussen de beide takken tot stand kome.

Art. 11. — De samenstelling van de beheerraad werd op voorstel van de Minister door de Commissie grondig gewijzigd. Er zullen 22 beheerders aangewezen worden verdeeld als volgt :

De Koning benoemt de voorzitter en vijf beheerders.

De Koning benoemt een beheerder op voordracht door de bestendige deputatie van de Provinciale Raad van Brabant, en een beheerder op voordracht door het schepencollege der stad Brussel. De Koning benoemt vier beheerders op voordracht door de schepencolleges der andere deelnemende gemeenten.

Drie beheerders worden aangesteld door de twee meest representatieve organisaties van het personeel der maatschappij, en de organisatie die het meest aangesloten leden telt heeft recht op twee beheerders. Deze beheerders zullen gekozen worden uit het uitvoeringspersoneel met ten minste vijf jaar dienst, en zullen, voor de duur van hun mandaat, slechts om een gewichtige reden, die een afzetting zonder opzegging rechtvaardigt, uit hun ambt kunnen ontslagen worden.

De ondervoorzitter en acht beheerders worden op de algemene vergadering benoemd door de N.V. « Les Tramways Bruxellois ».

Het feit dat de beheerders, die het personeel vertegenwoordigen, aangesteld worden door de organisaties van het personeel en niet benoemd door de beheerraad geeft dus volledige voldoening aan de betrokken organisaties, die vrijelijk hun vertegenwoordigers tussen het personeel dat vijf jaren dienst telt, kiezen.

Alle incompatibiliteiten werden door een meerderheid van 9 leden tegen 7 bij 4 onthoudingen geschrapt. Hierdoor vervalt dus de voorlaatste paragraaf van artikel 11.

Een amendement (*Stuk n° 211*) werd verworpen met 11 stemmen tegen 7.

Art. 13. — Het 2^e en het 3^e lid van dit artikel worden door een andere tekst op initiatief van de Regering vervangen. Uw verslaggever verwijst hiervoor naar de door de Commissie aangenomen tekst in bijlage op het einde van dit verslag.

Art. 20. — Het feit dat de vertegenwoordiger van de Minister zetelt in de beheerraad met vetorecht, is een waarborg tegen mogelijke maatregelen of statutaire wijzigingen voor zover dezelve zouden indruisen tegen het algemeen belang. In paragraaf B werd het woord « machtigheden » vervangen door « vergunningen ».

Waar de belangrijke beslissingen moeten genomen worden met de $\frac{2}{3}$ der stemmen is zulks een gezonde beschikking aangezien in dergelijk geval mensen van beide geassocieerde takken, de openbare zowel als de privaatsector, akkoord zullen moeten gaan.

C. — EXAMEN DES STATUTS
DE LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX
DE BRUXELLES.

Art. 2. — Les mots « l'agglomération bruxelloise » sont remplacés par les mots « la région bruxelloise ».

Art. 7. — Un membre est d'avis que l'Etat devrait avoir le droit de créer des parts nouvelles et d'en attribuer la majorité aux pouvoirs publics. Le fait que ces derniers disposent d'une représentation suffisamment forte dans tous les organes de direction et que, d'autre part, le Ministre dispose du droit de tutelle, est de nature à prévenir tout abus. La structure et l'économie que la loi donne à la société exigent logiquement qu'un équilibre des forces s'établisse entre les deux branches associées.

Art. 11. — La composition du conseil d'administration a été profondément modifiée par la Commission sur proposition du Ministre. Vingt-deux administrateurs seront désignés et répartis de la manière suivante :

Le Roi nomme le président et cinq administrateurs.

Le Roi nomme un administrateur sur présentation de la députation permanente du Conseil provincial du Brabant et un administrateur sur présentation du collège échevinal de la ville de Bruxelles. Le Roi nomme quatre administrateurs sur présentation des collèges échevinaux des autres communes associées.

Trois administrateurs sont désignés par les deux organisations les plus représentatives du personnel de la société, l'organisation groupant le plus d'adhérents ayant droit à deux administrateurs. Ces administrateurs seront choisis parmi le personnel d'exécution ayant au moins cinq années de service, et pendant la durée de leur mandat, ils ne pourront être licenciés de leur emploi que pour motif grave justifiant un renvoi sans préavis.

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

Le fait que les administrateurs représentant le personnel sont désignés par les organisations du personnel et non nommés par le conseil d'administration donne donc entière satisfaction aux organisations intéressées, qui choisissent librement leurs représentants parmi le personnel comptant cinq années de service.

Toutes les incompatibilités ont été supprimées par une majorité de 9 voix contre 7 et 4 abstentions. Ainsi disparaît donc le pénultième alinéa de l'article 11.

Un amendement (*Doc. n° 211*) est rejeté par 11 voix contre 7.

Art. 13. — Le 2^e et le 3^e alinéa de cet article sont remplacés par un autre texte présenté par le Gouvernement. Votre rapporteur se réfère à ce propos au texte adopté par la Commission et annexé au présent rapport.

Art. 20. — Le fait que le représentant du Ministre siège au conseil d'administration avec droit de veto constitue une garantie contre d'éventuelles mesures ou modifications statutaires susceptibles de porter atteinte à l'intérêt général. Au littéra B du texte néerlandais, le mot « machtigheden » est remplacé par le mot « vergunningen ».

Le fait d'exiger une majorité des $\frac{2}{3}$ des voix lorsqu'il s'agit de prendre des décisions importantes est une disposition heureuse puisque en ce cas l'accord devra s'établir entre des représentants des deux branches associées, du secteur public comme du secteur privé.

Art. 21 en 22. — Worden volledig omgewerkt en gewijzigd. De reden hiertoe was de wens van de Commissie dat het personeel deelachtig zou zijn aan de werkzaamheden van het beheerscomité, waarbij op gelukkige wijze het principe van het medebeheer in de nieuwe maatschappij zal verwezenlijkt worden. Hierbij moge de personeelsafgevaardigde die aangeduid zal worden om in het beheerscomité zitting te nemen, bedenken dat medebeheer zowel plichten als rechten impliceert, plichten om de meest gezonde en voor het publiek gunstigste exploitatie te helpen bevorderen, rechten om in het raam van deze activiteit de rechtmatige belangen van het personeel te helpen vrijwaren. Er werd ook bedongen dat de personeelsafgevaardigde in de schoot van het beheerscomité alle dienstfaciliteiten dient te genieten nodig voor de uitoefening van zijn mandaat. Dit is het logisch gevolg van de opname van een afgevaardigde van het personeel; zijn medewerking zou onmogelijk zijn of kunnen gehinderd worden moest hij, bij statutaire beschikking, niet over de nodige dienstfaciliteiten kunnen beschikken.

Het is wel verstaan dat voor de toepassing van artikelen 11 en 21 (vertegenwoordiging van het personeel in beheerraad en beheerscomité door « uitvoeringspersoneel ») verstaan wordt gans het personeel der maatschappij uitgenomen de zes leden van de hogere directie. Zulks in antwoord op de vraag van een lid, dat beweerde dat in feite slechts een arbeider, onvoorbereid op zijn taak, zou kunnen zitting hebben in het beheerscomité.

Art. 28. — De woorden « N.V. « Les Tramways Bruxellois » » werden vervangen door « eigenaar van de maatschappelijke aandelen van reeks B ». De laatste paragraaf werd geschrapt.

Art. 33. — Na de woorden « over de balans » werden de woorden « over de exploitatierekening » toegevoegd.

Art. 41. — In artikelen 41, 42 en 47 wordt nadruk gelegd op de noodzakelijkheid van het spijzen van het Vernieuwingsfonds (7,5 % van de globale ontvangsten). Het lastenkohier en de tarievenformuul zijn derwijze opgemaakt dat deze spijziging verzekerd wordt. Hierbij moge onderstreept worden dat vanzelfsprekend al de ongebruikte geldmiddelen van het Vernieuwingsfonds bij het einde der concessie zonder meer verworven zijn aan de Staat.

Op het argument dat de openbare besturen minder vergoedingen zullen opstrijken dan thans, moet opgemerkt worden dat zij niet enkel zoals voorzien in artikel 41 een cijns zullen trekken gelijk aan 1 % van de ontvangsten der maatschappij, maar dat zij dank het in artikel 44 gestichte voorzieningsfonds tastbare voordelen zullen halen uit werken van urbanisatie en verbeteringswerken die de maatschappij op hare kosten, doch op grondgebied der onderscheidene aandeelhebbende gemeenten, zal doorvoeren. Men bedenke hier ook dat aan het lastenboek wijzigingen werden toegebracht die verzwaarde verplichtingen ten laste van de maatschappij leggen waaruit onrechtstreeks voordelen voor de gemeenten zullen spruiten. Een amendement ingediend op artikel 41 werd verworpen met 9 stemmen tegen 8 (Stuk n° 211).

De indieners van dit amendement zien niet in waarom de nieuwe Maatschappij een deel van of al de algemene onkosten van de N.V. « Les Tramways Bruxellois » te haren laste zou moeten nemen. Zij beschouwen deze toekenning als een gift bij gebreke van vooruitzicht omtrent de medewerking van de technische diensten van bedoelde private Maatschappij.

De Minister doet opmerken dat men ongelijk zou hebben het forfaitair karakter van deze toekenning van 1 % als voorwendsel te nemen om ze als een gift te beschouwen.

Art. 21 et 22. — Ces articles ont été complètement remaniés et modifiés. Le motif en fut le désir de la Commission de faire participer le personnel aux travaux du comité de gestion, appliquant ainsi de manière heureuse le principe de la cogestion dans la nouvelle société. Puisse le délégué du personnel appelé à siéger au comité de gestion se souvenir que la cogestion implique des devoirs et des droits: le devoir d'aider à promouvoir l'exploitation la plus rationnelle et la plus avantageuse pour le public, le droit d'aider, dans le cadre de cette activité, à sauvegarder les intérêts légitimes du personnel. Il est également entendu que le délégué du personnel au sein du comité de gestion devra bénéficier de toutes les facilités de service requises pour l'exécution de son mandat. C'est la conséquence logique de la désignation d'un délégué du personnel; sa collaboration serait empêchée ou entravée si des dispositions statutaires ne lui conféraient les facilités de service nécessaires.

Il est bien entendu que pour l'application des articles 11 et 21 (choix des représentants du personnel au sein du conseil d'administration et du comité de gestion parmi les « agents d'exécution ») il s'agit de tout le personnel de la société, à l'exception des six membres de la direction supérieure. Telle fut la réponse donnée à un membre qui prétendait qu'en fait ce ne serait qu'un ouvrier mal préparé à sa tâche qui pourrait siéger au comité de gestion.

Art. 28. — Les mots « la S.A. « Les Tramways Bruxellois » » sont remplacés par les mots « le propriétaire de parts sociales de série B ». Le dernier alinéa est supprimé.

Art. 33. — Après les mots « sur le bilan » sont ajoutés les mots « sur le compte d'exploitation ».

Art. 41. — Aux articles 41, 42 et 47, il a été insisté sur la nécessité d'alimenter le Fonds de renouvellement (7,5 % des recettes globales). Le cahier des charges et la formule tarifaire sont établis de manière à assurer son alimentation. Soulignons à cet égard qu'il va de soi que toutes les disponibilités inutilisées du Fonds de renouvellement reviendront, sans plus, à l'Etat à la fin de la concession.

A l'argument que les pouvoirs publics recevront moins de redevances qu'actuellement, on peut répondre qu'ils ne percevront pas seulement la redevance prévue à l'article 41 et égale à 1 % des recettes de la société, mais que, grâce au fonds de prévision prévu à l'article 44, ils retireront des avantages substantiels de travaux d'urbanisation et d'amélioration que la société effectuera à ses frais sur le territoire des diverses communes associées. Que l'on songe aussi aux modifications apportées au cahier des charges et qui imposent à la société des obligations accrues dont les communes auront indirectement des avantages. Un amendement présenté à l'article 41 est rejeté par 9 voix contre 8 (Doc. n° 211).

Les auteurs de cet amendement ne voient pas pourquoi la nouvelle Société devrait prendre à sa charge une partie ou l'ensemble des frais généraux de la S.A. « Les Tramways Bruxellois ». Ils envisagent cette allocation comme une libéralité en l'absence de prévisions quant au concours des services techniques de ladite Société privée.

Le Ministre a fait remarquer que l'on aurait tort de prendre prétexte du caractère forfaitaire de cette allocation de 1 % pour la considérer comme une libéralité.

Behalve dat ze de werkingskosten van de private Maatschappij moet dekken, welke het onmiddellijk gevolg zijn van de verlenging van haar maatschappelijk bestaan, door het beginsel zelf van het ontwerp gewild, is deze toekenning de forfaitaire terugbetaling van de diensten die de private Maatschappij, op menig gebied verrichten zal voor het publiekrechtelijk organisme.

De openbare besturen zullen dus moeten zorgen dat deze medewerking van de private sector zo volledig en zo vruchtbaar mogelijk weze. Als men 't zo beschouwt, zal de afnemings van 1 % de nieuwe Maatschappij er van ontslaan diensten voor documentatie, onderzoek en studie uit te breiden welke een niet te verwaarlozen deel van de ontvangsten kunnen opslorpen.

Uit wat voorafgaat kan men dan ook afleiden dat de private Maatschappij wegens de positie die zij in de zakenwereld heeft verworven, in feite een handelsfonds inbrengt en dat ze dus, in het kader van artikel 41, niet minder gunstig dan de openbare sector mag behandeld worden.

Dit was ook de mening van de meerderheid van uw Commissie.

Art. 42. — Het eerste lid van dit artikel wordt vervangen door een nieuwe tekst van de Regering (zie bijlage op het einde van dit verslag).

Art. 43. — Er weze opgemerkt dat dit verzekeringsfonds niet mag dienen om zekere winsten op te slopen of te camoufleren. Het zal de taak zijn van de Regeringscommissaris hierover te waken.

Art. 44. — Een amendement (*Stuk n° 211*) op dit artikel werd verworpen met 9 stemmen tegen 8.

Het verhaalbaar dividend van 4.5 % op de nominale waarde van de aandelen is een redelijke interest, aangezien vele Staatsrenten ook 4 tot 5.5 % netto interest opleveren.

Het Fonds voor voorziening en openbaar nut zal desgevallend ook kunnen aangewend worden om zekere tariefverminderingen door te voeren. Dat is dan ook de reden waarom hieraan een aanzienlijk deel der winsten wordt toevertrouwd.

Het overblijvend vijfde, voorbehouden aan de private sector, zal voor hem slechts een aanmoediging zijn om een gezond beheer van het net te verzekeren. Al zal op dit aandeel de mobiliënbelasting (30 %) worden toegepast, zodat de private Maatschappij, per slot van rekening, slechts 14 % zal ontvangen van alles wat het bedrijf zou kunnen opbrengen boven de som nodig om het eerste dividend uit te keren.

Art. 44, b), 2°. — Dit winstgedeelte moet werkelijk beschouwd worden als een dividend ten voordele van het personeel alhoewel de raad van beheer de regels dient vast te stellen volgens dewelke de uitkeringen zullen geschieden.

Art. 45. — Aangezien men vanwege de privaatsector (aandeelhouders reeks B) eist dat zij zich voor dertig jaar zouden verbinden zonder zich te kunnen terugtrekken of zonder zich van hunne aandelen te kunnen ontmaken, is het maar billijk dat men hen zekere waarborgen geve voor de interest gedurende deze dertig jaar van het door hen geïnvesteerde kapitaal.

Men mag trouwens niet vergeten dat deze waarborg in twee richtingen speelt bij een afwijking van 10 % hoger of lager van de indexen der levensduurte volgens de berekeningen voorzien in dit artikel.

Daar de schatting van de inbreng der aandeelhouders van reeks B dateert van voor de muntaanpassing van Septem-

Outre qu'elle doit couvrir les frais de fonctionnement de la Société privée, lesquels sont une conséquence immédiate de la prorogation de son existence sociale, voulue par le principe même du projet, cette allocation constitue le remboursement forfaitaire des services que, dans de multiples domaines, la Société privée apportera à l'organisme de caractère public.

Il appartiendra aux pouvoirs publics associés de veiller à ce que ce concours du secteur privé soit aussi complet et fructueux que possible. A ce compte, le prélèvement de 1 % dispensera la nouvelle Société de développer des services de documentation, de recherches et d'études, susceptibles d'absorber une part non négligeable des recettes.

Il apparaît clairement de ce qui précède que, par la position qu'elle s'est acquise dans le monde des affaires, la Société privée apporte, en fait, un fonds de commerce et que, dans le cadre de l'article 41, elle ne peut dès lors être traitée moins favorablement que le secteur public.

Tel fut aussi l'avis de la majorité de votre Commission.

Art. 42. — Le premier alinéa de cet article est remplacé par un texte nouveau du Gouvernement (cf. annexe au présent rapport).

Art. 43. — Remarquons que ce fonds d'assurance ne peut servir à résorber ou à camoufler certains bénéfices. Il incombera au commissaire du Gouvernement d'y veiller.

Art. 44. — Un amendement à cet article (*Doc. n° 211*) est rejeté par 9 voix contre 8.

Le dividende récupérable de 4.5 % de la valeur nominale des parts est un intérêt raisonnable, puisque beaucoup de rentes d'Etat produisent également de 4 à 5.5 % d'intérêt net.

Le Fonds de prévision et d'utilité publique pourra le cas échéant être utilisé pour opérer certaines réductions des tarifs. C'est la raison pour laquelle une partie considérable des bénéfices y est affectée.

Le cinquième restant, réservé au secteur privé, ne constituera guère pour lui qu'un encouragement à assurer une saine gestion du réseau. Cette quote-part sera d'ailleurs amputée de la taxe mobilière (30 %), et, en définitive, la Société privée ne touchera que 14 % de tout ce que l'exploitation pourra rapporter au delà de la somme nécessaire pour payer le premier dividende.

Art. 44, b), 2°. — Cette part des bénéfices doit être réellement considérée comme un dividende en faveur du personnel, bien que le conseil d'administration doive fixer les règles suivant lesquelles s'effectueront les paiements.

Art. 45. — Etant donné que l'on demande aux actionnaires du secteur privé (parts série B) qu'ils s'engagent pour trente ans sans pouvoir se dégager ni se défaire de leurs parts, l'équité exige que certaines garanties leur soient fournies quant à l'intérêt que produiront pendant ces trente ans les capitaux investis par eux.

Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue que cette garantie joue dans les deux sens en cas d'augmentation ou de diminution de 10 % de l'indice du coût de la vie, suivant les calculs prévus au présent article.

L'estimation de l'apport des actionnaires de la série B datant d'avant l'ajustement monétaire de septembre 1949,

ber 1949, zou de geschatte waarde reeds met 12 % dienen verhoogd wat, op 700 miljoen, 84 miljoen frank betekent. Zulks werd evenwel nooit overwogen.

Een amendement voorstellende dit artikel te schrappen werd verworpen met 12 stemmen tegen 6.

Art. 46. — Een amendement dat het laatste gedeelte van lid 2 liet wegvallen, werd met 12 tegen 7 stemmen verworpen.

Art. 47. — Het laatste lid van artikel 47 werd vervangen door navolgende tekst: « De goederen die bij toepassing van de bepalingen van hoofdstuk IV « nieuwe vastleggingen » aan de Maatschappij toebehoren, alsmede het saldo van het bij artikel 42 voorzien vernieuwings- en afschrijvingsfonds, worden kosteloos toegekend aan de Staat die in de rechten van de Maatschappij treedt om te voorzien in de dienst van de interest en aflossing van de obligatieschuld die zal aangegaan worden overeenkomstig de beschikkingen van artikelen 38 en 42 van onderhavige statuten ».

Het ligt voor de hand dat de Staat bij de ontbinding of liquidatie van de maatschappij de goederen die haar bezit uitmaken moet inkopen. Het is evenwel bedongen dat zulks slechts zal geschieden op grond van expertise waarbij voor de voorraden de waarde van de dag, en voor de gebouwen, het rollend materiaal, de installaties en de werktuigen de exploitatiewaarde bij de ontbinding van de maatschappij zullen vergoed worden.

De statuten werden aangenomen met 12 stemmen tegen 6.

Het ganse wetsontwerp werd goedgekeurd met 12 stemmen tegen 6.

Dit verslag werd goedgekeurd met 10 stemmen en drie onthoudingen.

De Verslaggever,
G. LOOS.

De Voorzitter,
F. BRUNFAUT.

la valeur d'estimation devrait déjà être majorée de 12 %, ce qui, sur 700 millions, représente 84 millions de francs. Ceci ne fut toutefois jamais pris en considération.

Un amendement proposant la suppression de cet article est rejeté par 12 voix contre 6.

Art. 46. — Un amendement supprimant la seconde partie du second alinéa est rejeté par 12 voix contre 7.

Art. 47. — Le dernier alinéa de l'article 47 est remplacé par le texte suivant: « Les biens appartenant à la Société en application des dispositions stipulées au chapitre IV « immobilisations nouvelles » de même que le solde du Fonds de renouvellement et d'amortissement prévu à l'article 42, seront attribués gratuitement à l'Etat, qui sera subrogé à la Société pour le service des intérêts et l'amortissement de la dette obligataire qui aura été contractée conformément aux dispositions des articles 38 et 42 des présents statuts ».

Il va sans dire qu'en cas de dissolution ou de liquidation de la société, l'Etat doit racheter les biens qui constituent la propriété de cette dernière. Il est entendu toutefois qu'il n'en sera ainsi que moyennant expertise qui permettra de fixer le montant de l'indemnisation, des approvisionnements à leur valeur du jour et des immeubles, du matériel roulant, des installations et des outillages à la valeur d'exploitation au moment de la dissolution de la société.

Les statuts sont approuvés par 12 voix contre 6.

L'ensemble du projet de loi a été approuvé par 12 voix contre 6.

Le présent rapport a été approuvé par 10 voix et trois abstentions.

Le Rapporteur,
G. LOOS.

Le Président,
F. BRUNFAUT.

TEKST
VOORGESTELD DOOR DE COMMISSIE.

Eerste artikel.

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

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

Art. 2.

Bij deze wet is de Koning er toe gemachtigd: namens de Staat al de goederen in te brengen welke tot deze laatste zijn teruggekeerd bij de verstrijking van de concessie die aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleend was.

namens de provincie Brabant, de stad Brussel en de in het eerste artikel van de statuten vermelde gemeenten al de

TEXTE
PROPOSE PAR LA COMMISSION.

Article premier.

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

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

Art. 2.

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

à effectuer, au nom de la province de Brabant, de la ville de Bruxelles et des communes citées à l'article premier

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

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

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

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

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

Art. 3.

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

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

De concessies en vergunningen waarvan het nut behoorlijk zal vastgesteld zijn zullen echter aan andere organismen van openbaar nut kunnen verleend worden indien, binnen de termijn van een jaar na dezer aanvraag om concessie of vergunning, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel geen gelijkaardige aanvraag voor zichzelf heeft ingediend of indien zij de geconcessioneerde lijn niet binnen de termijn, die zal vastgesteld geweest zijn, in bedrijf gesteld heeft.

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

Voor de toepassing van deze wet kan de Koning het begrip streek van Brussel uitbreiden tot andere aan voormelde gemeenten grenzende gemeenten.

des statuts, apport de tous les biens qui ont fait retour à ces pouvoirs publics à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ».

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

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

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

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

Art. 3.

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

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

Toutefois, les concessions et autorisations dont l'utilité sera dûment établie, peuvent être accordées à d'autres organismes d'intérêt public si, dans le délai d'une année de leur demande d'octroi de concession ou d'autorisation, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles n'a point fait semblable demande pour elle-même ou si elle n'a pas mis en exploitation la ligne concédée dans le délai qui aura été fixé.

Par région bruxelloise, au sens du présent article, il faut entendre la ville de Bruxelles et les communes de: Anderlecht, Audergem, Berchem-Sainte-Agathe, Diegem, Drogenbos, Etterbeek, Evere, Forest, Ganshoren, Grand-Bigard, Ixelles, Jette, Koekelberg, Kraainem, Machelen-lez-Vilvorde, Molenbeek-Saint-Jean, Ruisbroeck, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaarbeek, Tervuren, Uccle, Vilvorde, Watermael-Boitsfort, Wesembeek-Oppem, Woluwe-Saint-Etienne, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre.

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

Art. 4.

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

Art. 5.

De concessies en vergunningen worden verleend voor een onbepaalde duur, die ten minste tot op 31 December 1982 strekt.

Na deze datum zal de Koning er een einde kunnen aan maken door ze gezamenlijk in te trekken, op voorwaarde van inachtneming van een opzeggingstermijn van één jaar ingaande 1 Januari na de kennisgeving van die opzegging.

Art. 6.

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

Art. 7.

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

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

Art. 8.

De Minister onder wie het gemeenschappelijk stedelijk vervoer ressorteert mag zich, bij gemotiveerd besluit, verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die strijdig mochten zijn hetzij met de wet, hetzij met de statuten of met de lastkohieren.

Hij mag zich, met inachtneming van dezelfde modaliteiten en zonder afbreuk te doen aan de naleving van die statuten en lastkohieren, verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die mochten strijdig zijn met het algemeen belang.

Art. 9.

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

De Koning wordt er toe gemachtigd die waarborg te verlenen.

Art. 10.

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

Art. 4.

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

Art. 5.

Les concessions et autorisations sont accordées pour une durée indéterminée, allant au moins jusqu'au 31 décembre 1982.

Après cette date, le Roi pourra y mettre fin en révoquant l'ensemble de celles-ci, moyennant préavis d'un an prenant cours le 1^{er} janvier suivant sa notification.

Art. 6.

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

Art. 7.

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

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

Art. 8.

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

Sans préjudice du respect desdits statuts et cahiers des charges, il peut s'opposer, suivant les mêmes modalités, à l'exécution de décisions qui seraient contraires à l'intérêt général.

Art. 9.

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

Le Roi est autorisé à accorder cette garantie.

Art. 10.

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

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

Art. 11.

Aan de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » mag door de provincie Brabant, de stad Brussel en de bediende gemeenten generlei cijns, belasting of taxe, zelfs voor verstrekte diensten, opgelegd worden uit hoofde van de concessies of vergunningen welke zij zal verkregen hebben.

Art. 12.

Geschrapt.

Art. 13.

De « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » is onderworpen aan de wet van 20 September 1948, houdende organisatie van het bedrijfsleven, en aan de wetgeving op de paritaire comité's.

Art. 14.

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

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

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

Art. 15.

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

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

§ 2. Artikel 59, 42^o, van het Wetboek der zegelrechten, wordt aangevuld met de woorden :

« de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel ».

§ 3. Geschrapt.

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

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

Art. 11.

La « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » ne peut être assujettie par la province de Brabant, la ville de Bruxelles et les communes desservies à aucune redevance, impôt, taxe même rémunératoire du chef des concessions ou autorisations qui lui auront été octroyées.

Art. 12.

Supprimé.

Art. 13.

La « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » est soumise à la loi du 20 septembre 1948, portant organisation de l'économie, et à la législation sur les commissions paritaires.

Art. 14.

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

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

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

Art. 15.

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

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

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

« la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

§ 3. Supprimé.

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

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

Art. 16.

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

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

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

Art. 16.

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

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

MAATSCHAPPIJ
VOOR HET INTERCOMMUNAAL VERVOER
TE BRUSSEL.

STATUTEN.

HOOFDSTUK I.

Oprichting — Doel — Zetel — Duur — Kapitaal
Leningen.

Eerste artikel.

Door :

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

a) de provincie Brabant,

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

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

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

Haar verbintenissen worden geacht daden van koophandel te zijn.

Haar rechtstoestand wordt beheerst door de wet vanen door deze statuten.

SOCIÉTÉ
DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX
DE BRUXELLES.

STATUTS.

CHAPITRE I.

Constitution — Objet — Siège — Durée — Capital
Emprunts.

Article premier.

Il est constitué par :

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

a) la province de Brabant;

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

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

Ses engagements sont réputés commerciaux.

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

Art. 2.

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

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

Art. 3.

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

Art. 4.

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

Art. 5.

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

Art. 6.

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

Art. 7.

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

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

2° door de provincie Brabant, de Stad Brussel en de in het eerste artikel opgenoemde gemeenten, vertegenwoordigd door de Belgische Staat, handelende krachtens het bepaalde in artikel 2 der wet van, al de vastgelegde goederen waarvan die openbare besturen eigenaar geworden zijn door het feit van het verstrijken van de aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » verleende concessie en die vertegenwoordigd zijn door vast materieel van de sporen en dezer aanhorigheden, zoals draden, feeders, palen, ondergrondse kanalen en andere werken uitgevoerd op of onder de openbare weg die tot de wegen van die openbare besturen behoort.

3° door de N.V. « Les Tramways Bruxellois », al de haar toebehorende vastgelegde goederen die, op de datum van de verstrijking van de haar verleende concessies, voor

Art. 2.

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

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

Art. 3.

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

Art. 4.

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

Art. 5.

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

Art. 6.

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

Art. 7.

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

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

2° par la province de Brabant, la Ville de Bruxelles et les communes énumérées à l'article premier, représentées par l'Etat belge, agissant en vertu des stipulations de l'article 2 de la loi du tous les biens immobilisés dont ces pouvoirs publics sont devenus propriétaires par le fait de l'expiration de la concession octroyée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois » et représentés par du matériel fixe des voies et de leurs dépendances, tels que fils, feeders, poteaux, caniveaux et autres ouvrages, exécutés sur ou sous la voie publique appartenant à la voirie de ces pouvoirs publics.

3° par la S.A. « Les Tramways Bruxellois », tous les biens immobilisés lui appartenant qui, à la date d'expiration des concessions qui lui avaient été octroyées, servaient à

de exploitatie van het net dienden en niet kosteloos aan de openbare besturen zijn toegevallen. De voorraden zijn niet begrepen in deze inbreng.

In betaling van die inbrengen worden de 140.000 maatschappelijke aandelen toegekend als volgt :

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

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

Art. 8.

De Maatschappij is slechts aansprakelijk tot beloop van haar kapitaal.

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

Art. 9.

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

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

HOOFDSTUK II.

Bestuur — Toezicht.

Art. 10.

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

§ 1. Raad van beheer.

Art. 11.

De raad van beheer bestaat uit een voorzitter, een ondervoorzitter en 22 beheerders, allen van Belgische nationaliteit, benoemd als volgt :

1° De voorzitter en vijf beheerders worden benoemd door de Koning;

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

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

4° Vier beheerders worden benoemd door de Koning, op voordracht op een dubbele lijst opgemaakt door de schepencolleges der andere deelhebbende gemeenten;

5° Drie beheerders worden aangesteld door de twee meest representatieve organisaties van het personeel der Maatschappij, met dien verstande dat de organisatie die het meest aangesloten telt recht heeft op twee beheerders.

Die beheerders moeten gekozen worden uit het uitvoeringspersoneel met ten minste vijf jaar dienst.

De aldus aangestelde beheerders zullen, zolang hun man-

l'exploitation du réseau, et qui ne sont pas revenus gratuitement aux pouvoirs publics. Les approvisionnements ne sont pas compris dans le présent apport.

En représentation de ces apports, les 140.000 parts sociales sont attribuées à raison de :

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

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

Art. 8.

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

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

Art. 9.

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

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

CHAPITRE II.

Administration — Surveillance.

Art. 10.

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

§ 1. Conseil d'administration.

Art. 11.

Le conseil d'administration est composé d'un président, d'un vice-président et de 22 administrateurs, tous de nationalité belge nommés de la manière suivante :

1° Le président et cinq administrateurs sont nommés par le Roi;

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

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

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

5° Trois administrateurs sont désignés par les deux organisations les plus représentatives du personnel de la Société, l'organisation groupant le plus d'affiliés ayant droit à deux administrateurs.

Ces administrateurs devront être choisis parmi le personnel d'exécution ayant au moins cinq années de service.

Jusqu'à la fin de leur mandat, les administrateurs ainsi

daat duurt, slechts om een gewichtige reden, die een afzetting zonder opzegging rechtvaardigt, uit hun ambt kunnen ontslagen worden.

6° De ondervoorzitter en acht beheerders worden op de algemene vergadering benoemd door de N.V. « Les Tramways Bruxellois ».

De onder 1°, 2°, 3°, 4° en 5° bedoelde voorzitter en beheerders hebben elk een plaatsvervanger.

Voor de onder 6° bedoelde ondervoorzitter en beheerders samen, zijn er 4 plaatsvervangende beheerders.

In het algemeen zijn de voor de voordracht en de benoeming van de werkende beheerders vastgestelde regelen toepasselijk voor de voordracht en de benoeming van de plaatsvervangende beheerders.

Indien sommige der onder 2°, 3° en 4° bedoelde openbare besturen niet mochten verlangen van de vereniging deel uit te maken, zou de Minister van Verkeerswezen het recht hebben het getal van 6 voor die openbare besturen bestemde mandaten ten bate van de Staat te verminderen. Deze vermindering zal gelijk zijn aan één mandaat per gedeelte van 7.000 maatschappelijke aandelen die goederen vertegenwoordigen waarvoor het recht van naasting door de Staat zal uitgeoefend worden.

Artikel 60 van de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen is toepasselijk op de voorzitter, ondervoorzitter en leden van de raad van beheer.

Art. 12.

Het mandaat van beheerder en van plaatsvervangend beheerder duurt zes jaar; om de drie jaar verstrijken de helft van de mandaten die aan de houders van de maatschappelijke aandelen van reeks A en B en aan de personeelsgroeperingen toekomen.

De eerste maal wordt bij loting voor ieder van deze drie groepen bepaald welke beheerders en plaatsvervangende beheerders na 3 jaar uittreden. Het mandaat van de uittredende beheerders is hernieuwbaar.

Art. 13.

De beheerders houden op van de raad van beheer deel uit te maken bij het verstrijken van het mandaat tijdens hetwelk zij de leeftijd van 65 jaar bereikt hebben.

De beheerders, die de houders van de maatschappelijke aandelen van reeks A vertegenwoordigen, kunnen door de Koning afgezet worden; voor de onder 2°, 3° en 4° van artikel 11 bedoelde beheerders, zal die afzetting worden uitgesproken op eensluidend advies van de openbare besturen die ze voorgedragen hebben.

De beheerders, die de N.V. « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigen, kunnen door de algemene vergadering afgezet worden op eensluidend advies van die Maatschappij.

De beheerders, die de beroepsorganisaties vertegenwoordigen, kunnen afgezet worden door de vertegenwoordigde beroepsorganisatie.

Overleden, ontslagnemende of afgezette beheerders worden vervangen onder de bij artikel 11 vastgestelde voorwaarden, met dien verstande dat de nieuwe beheerder het mandaat voleindigt van diegene die hij vervangt.

De bepalingen van dit artikel zijn insgelijks toepasselijk op de plaatsvervangende beheerders.

Art. 14.

De benoemingen, ontslagnemingen of afzettingen van beheerders of plaatsvervangende beheerders worden in het *Staatsblad* bekendgemaakt.

désignés ne pourront être licenciés de leur emploi que pour motif grave justifiant un renvoi sans préavis.

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

Le président et les administrateurs visés sub 1°, 2°, 3° 4° et 5° auront chacun un suppléant.

Pour l'ensemble des vice-président et administrateurs visés sub 6°, il y aura 4 administrateurs suppléants.

D'une manière générale, les règles fixées pour la présentation et la nomination des administrateurs effectifs sont applicables pour la présentation et la nomination des administrateurs suppléants.

Si certains des pouvoirs publics visés sub 2°, 3° et 4° ne désiraient pas faire partie de l'association, le Ministre des Communications aurait le droit de réduire au profit de l'Etat le nombre de 6 mandats réservés à ces pouvoirs publics. Cette réduction sera d'un mandat par tranche de 7.000 parts sociales représentatives de biens pour lesquels s'exercera le droit de reprise de l'Etat.

L'article 60 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales est applicable aux président, vice-président et membres du conseil d'administration.

Art. 12.

Les mandats d'administrateur et d'administrateur suppléant ont une durée de six ans; tous les trois ans, la moitié des mandats revenant aux possesseurs des parts sociales des séries A et B et aux groupements de personnel, viendront à expiration.

Pour la première fois un tirage au sort indiquera, dans chacun de ces trois groupes, les administrateurs et administrateurs suppléants sortant après 3 ans. Les mandats des administrateurs sortants sont renouvelables.

Art. 13.

Les administrateurs cessent de faire partie du conseil d'administration à la fin du mandat au cours duquel ils ont atteint l'âge de 65 ans.

Les administrateurs représentant les propriétaires des parts sociales de série A peuvent être révoqués par le Roi; pour les administrateurs visés sub 2°, 3° et 4° de l'article 11, cette révocation sera prononcée de l'avis conforme des pouvoirs publics qui les ont présentés.

Les administrateurs représentant la S.A. « Les Tramways Bruxellois » peuvent être révoqués par l'assemblée générale de l'avis conforme de ladite Société.

Les administrateurs représentant les organisations professionnelles peuvent être révoqués par l'organisation professionnelle représentée.

Il sera pourvu au remplacement d'administrateurs décédés, démissionnaires ou révoqués dans les conditions établies à l'article 11, chaque nouvel administrateur achevant le mandat de celui qu'il remplace.

Les dispositions du présent article sont également applicables aux administrateurs suppléants.

Art. 14.

Les nominations, démissions ou révocations d'administrateurs ou d'administrateurs suppléants sont publiées au *Moniteur belge*.

Art. 15.

De Raad vergadert telkens als de zaken van de Maatschappij zulks vereisen. Hij wordt bijeengeroepen door de voorzitter of diens plaatsvervanger.

Op verzoek van drie beheerders is de Voorzitter of dezes plaatsvervanger gehouden de Raad binnen veertien dagen, op dag en uur door hem vastgesteld, bijeen te roepen.

De oproepingsbrief vermeldt de agenda, vastgesteld door de voorzitter, diens plaatsvervanger of die van de leden die de bijeenroeping uitgelokt hebben. Hij wordt acht dagen vóór de voor de vergadering vastgestelde datum opgezonden.

Art. 16.

De plaatsvervangende beheerder heeft in opdracht, van rechtswege en zonder rechtvaardiging :

1. een verhinderd beheerder op een vergadering van de raad van beheer of van het beheerscomité te vervangen,
2. een opengelaten plaats tot bij nieuwe benoeming voorlopig te bekleden.

De plaatsvervangende beheerder geniet, in vorenbedoelde gevallen, de prerogatieven van de beheerder die hij vervangt, zelfs indien deze laatste speciale functies vervult, zoals deze van voorzitter, ondervoorzitter, gemachtigd beheerder.

Art. 17.

De raad beraadslaagt slechts geldig zo ten minste de helft van zijn leden aanwezig of vervangen zijn. De beslissingen worden genomen bij eenvoudige meerderheid van stemmen, behalve in de gevallen voorzien onder littera's B en C van artikel 20.

Elk aanwezige beheerder beschikt over één stem, met dien verstande dat in geval van staking van stemmen de stem van de voorzitter beslissend is.

Art. 18.

Indien tijdens een vergadering de raad van beheer niet in voldoende getale is om geldig te beraadslagen, kan hij, na een nieuwe bijeenroeping bij aangetekende brief, geldig beraadslagen over de zaken die voor de tweede maal op de agenda staan, om het even hoeveel leden aanwezig of vervangen zijn. In de gevallen voorzien onder littera's B en C van artikel 20 worden de beslissingen nochtans slechts geldig genomen bij meerderheid der 2/3 van de aanwezige stemmen.

Art. 19.

De beraadslagingen van de raad van beheer worden vastgesteld bij notulen die in een ten zetel van de Maatschappij gehouden bijzonder register ingeschreven worden. Zij worden ondertekend door de leden van de raad die aan de beraadslaging hebben deelgenomen of ten minste door de helft van deze. De afschriften of uittreksels van de notulen worden ondertekend door twee beheerders.

Art. 20.

De raad van beheer heeft, ongeacht de bij artikel 22 hierna opgenoemde opdrachten, de meest uitgebreide macht om de Maatschappij te besturen en te beheren, inzonderheid :

A. — De raad, bij eenvoudige meerderheid van stemmen :

verkrijgt, verkoopt, staat af of draagt over alle roerende

Art. 15.

Le Conseil se réunit toutes les fois que l'exigent les affaires de la société. Il est convoqué par le président ou son suppléant.

Sur la demande de trois administrateurs, le président ou son suppléant est tenu de convoquer le Conseil, aux jour et heure indiqués par lui, dans la quinzaine.

Toute convocation contient l'ordre du jour arrêté par le président, son suppléant ou ceux des membres qui l'ont provoquée. Elle est envoyée huit jours avant la date fixée pour la réunion.

Art. 16.

L'administrateur suppléant a pour mission, de plein droit et sans avoir à en justifier :

1. de remplacer à une réunion du conseil d'administration ou du comité de gestion un administrateur empêché,
2. de remplir provisoirement jusqu'à nouvelle nomination, une place laissée vacante.

L'administrateur suppléant jouira, dans les cas précités, des prérogatives de l'administrateur qu'il remplace même si ce dernier remplit des fonctions spéciales, telles que celles de président, vice-président, administrateur délégué.

Art. 17.

Le conseil ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents ou remplacés. Les délibérations sont prises à la majorité simple, sauf dans les cas repris aux littera B et C de l'article 20.

Chaque administrateur présent dispose d'une voix, celle du président étant prépondérante en cas de partage des voix.

Art. 18.

Si, lors d'une séance, le conseil d'administration n'est pas en nombre pour délibérer valablement, il peut, après une nouvelle convocation envoyée par lettre recommandée et quel que soit le nombre des membres présents ou remplacés, délibérer valablement sur les objets qui sont mis pour la deuxième fois à l'ordre du jour. Toutefois, dans les cas repris aux littera B et C de l'article 20, les décisions ne seront valablement prises qu'à la majorité des 2/3 des voix présentes.

Art. 19.

Les délibérations du conseil d'administration sont consignées dans des procès-verbaux et réunies dans un registre spécial tenu au siège de la Société. Ils sont signés par les membres du conseil qui ont pris part à la délibération ou tout au moins par la moitié d'entre eux. Les copies ou extraits des procès-verbaux sont signés par deux administrateurs.

Art. 20.

Sans préjudice des délégations reprises à l'article 22 ci-après, le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour administrer et gérer la Société, notamment :

A. — A la majorité simple des voix, le conseil :

acquiert, vend, cède ou transfère tous biens mobiliers,

goederen, huurt of verhuurt alle roerende of onroerende goederen,

verstreckt de waarborgen tot zekerheid van de door de Maatschappij aangegane verbintenissen en aanvaardt de waarborgen tot zekerheid van de jegens deze laatste aangegane verbintenissen,

geeft handlichting van alle hypothécaire inschrijvingen, geeft handlichting van alle beslagleggingen en verzet, dit alles zonder van de delging van de schuldvorderingen der Maatschappij te moeten doen blijken,

verleent toelating tot alle rechtsvorderingen zowel bij eis als bij verweer,

ontvangt alle aan de Maatschappij verschuldigde sommen en bepaalt de beleggingen van de beschikbare gelden en beschikt over de gelden welke de Maatschappij in deposito of op rekening-courant bezit.

B. — Bij meerderheid van de twee derde der stemmen en na studiën waarmede de raad het bij artikel 21 voorzien beheerscomité zal belast hebben, beslist hij over :

de voorstellen tot wijziging in de statuten,
de nieuwe vastleggingen voorzien bij artikel 38,
de uitgifte van leningen of verzoeken om kredietopening,

de nieuwe concessies, vergunningen, uitbreidingen, verlengingen van lijnen,

de wijzigingen in de concessieakten of in de bestaande overeenkomsten met de openbare besturen.

de wijzigingen, modernisering, vernieuwingen van het net, het materieel of de inrichtingen,

de verwervingen of vervreemdingen van onroerende goederen; het in bezit stellen van de goederen zal, in voorkomend geval, geschieden zoals in zake van openbaar nut verklaarde werken, ten verzoeken en op kosten van de Maatschappij,

de verandering van de wijze van tractie,

de benoeming of de afzetting van de leden van het bestuurspersoneel, de vaststelling van dezer wedde, gratificatiën en de deelnemingen in de winst,

het vaststellen van de bezoldigingen van het uitvoeringspersoneel.

C. — Bij meerderheid van de twee derde der stemmen kan de raad, binnen een termijn van één maand, elke beslissing teniet doen die door het beheerscomité genomen werd binnen het raam van de bij artikel 22 aan dit laatste verleende opdracht.

§ 2. Beheerscomité.

Art. 21.

Er wordt een beheerscomité opgericht, samengesteld uit een voorzitter en zeven leden gekozen uit de beheerders.

De functies van voorzitter van het beheerscomité worden van rechtswege waargenomen door de ondervoorzitter van de raad van beheer.

Een beheerder die de Staat vertegenwoordigt en niet de functies van voorzitter van de raad van beheer vervult, maakt deel uit van het beheerscomité; hij wordt aangewezen door de beheerders die de Staat vertegenwoordigen.

Zijn van rechtswege lid, de vertegenwoordiger van de provincie Brabant en de vertegenwoordiger van de stad Brussel.

Indien de provincie geen deelhebber wordt, zal het tweede lid aangewezen worden door de beheerders die de Staat vertegenwoordigen.

prend ou donne en location tous biens mobiliers ou immobiliers,

fournit les garanties pour sûreté des engagements contractés par la Société et accepte les garanties offertes pour sûreté des engagements pris envers celle-ci,

donne mainlevée de toutes inscriptions hypothécaires,

donne mainlevée de toutes saisies et oppositions, le tout sans devoir justifier de l'extinction des créances de la Société,

autorise toutes actions judiciaires tant en demandant qu'en défendant,

reçoit toutes sommes dues à la Société et détermine le placement des fonds disponibles et dispose des fonds que la Société possède en dépôt ou en compte courant.

B. — A la majorité des deux tiers des voix et après études dont il aura chargé le comité de gestion, prévu à l'article 21, le conseil statue sur :

les propositions de modifications aux statuts,

les immobilisations nouvelles prévues à l'article 38,

les émissions d'emprunts ou demandes d'ouverture de crédit,

les nouvelles concessions, autorisations, extensions, prolongements de lignes,

les modifications aux actes de concessions ou aux conventions existantes avec les pouvoirs publics,

les modifications, modernisations, renouvellements du réseau, du matériel ou des installations,

les acquisitions ou aliénations de biens immobiliers; la mise en possession des biens aura lieu le cas échéant, comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique à la diligence et aux frais de la Société,

le changement du mode de traction,

la nomination ou la révocation des membres du personnel de direction, la fixation de leurs traitements, gratifications et participation dans les bénéfices,

la détermination des rémunérations du personnel d'exécution.

C. — A la majorité des deux tiers des voix, le conseil peut annuler, dans un délai d'un mois, toute décision prise par le comité de gestion dans le cadre de la délégation lui conférée à l'article 22.

§ 2. Comité de gestion.

Art. 21.

Il est créé un comité de gestion composé d'un président et de sept membres choisis parmi les administrateurs.

Les fonctions de président du comité de gestion sont exercées de droit par le vice-président du conseil d'administration.

Un administrateur représentant l'Etat et ne remplissant pas les fonctions de président du conseil d'administration fera partie du comité de gestion; il est désigné par les administrateurs représentant l'Etat.

Seront de droit membres, le représentant de la province de Brabant et le représentant de la ville de Bruxelles.

Si la province ne devient pas associée, les administrateurs représentant l'Etat désigneront le deuxième membre.

Indien de stad Brussel geen deelhebber wordt, zal het derde lid aangewezen worden door de beheerders die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigen.

Een beheerder die het personeel vertegenwoordigt maakt deel uit van het beheerscomité; hij wordt aangewezen door de drie beheerders die door de twee meest representatieve organisaties van het personeel der Maatschappij aangewezen zijn. Dit lid van het beheerscomité zal de dienstfaciliteiten genieten die voor de uitoefening van zijn mandaat vereist zijn.

Door de beheerders die de N.V. « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigen, worden drie leden aangewezen onder wie de gemachtigde beheerder wiens functies bij artikel 22 voorzien zijn.

De beslissingen van het beheerscomité worden genomen op de wijze als voorzien bij artikel 22 hierna, met dien verstande dat in geval van staking van stemmen de stem van de voorzitter beslissend is.

Art. 22.

Het beheerscomité is belast met de bestudering van de aan de raad van beheer voor te leggen kwesties en met de uitvoering van de beslissingen van deze laatste.

Tot de bevoegdheid van het beheerscomité behoren bovendien onverminderd de in de littera C van artikel 20 bepaalde rechten van de raad van beheer :

A. — Met eenvoudige meerderheid van stemmen :
de toepassing van de overeenkomsten en lastkohieren betreffende de concessies, alsmede van de collectieve overeenkomsten met het personeel,

het opmaken van de maandelijks rekeningen;

B. — Met meerderheid van twee derden der stemmen :
de beslissing op het stuk van de nieuwe collectieve overeenkomsten met het personeel,

het opmaken van de koopovereenkomsten en bestekken en het plaatsen van de nodige bestellingen voor de uitvoering van de werken waartoe door de raad van beheer besloten werd,

het opmaken van de ontwerpen van jaarrekeningen;
de benoeming en de afzetting van het uitvoeringspersoneel.

Aan de gemachtigde beheerder zijn, onder het gezag en de controle van het beheerscomité, de bevoegdheden opgedragen betreffende :

het dagelijks bestuur;
het vaststellen der uurregelingen;
het opmaken van de exploitatiereglementen;
het opmaken van de koopovereenkomsten en bestekken en het plaatsen van de nodige bestellingen voor de lopende exploitatie.

Buiten de aan de gemachtigde beheerder krachtens deze statuten toegekende bevoegdheden, kan het beheerscomité hem een gedeelte van zijn bevoegdheden of van zijn opdrachten opdragen.

De gemachtigde beheerder verzekert op permanente wijze de verbinding van het beheerscomité met de directeur-generaal en neemt tijdelijk de functies van de directeur-generaal waar, ingeval deze post openstaat.

Si la ville de Bruxelles ne devient pas associée, les administrateurs représentant les communes associées désigneront le troisième membre.

Un administrateur représentant le personnel fera partie du comité de gestion; il est désigné par les trois administrateurs désignés par les deux organisations les plus représentatives du personnel de la Société. Ce membre du comité de gestion disposera des facilités de service requises pour l'exercice de son mandat.

Les administrateurs représentant la S.A. « Les Tramways Bruxellois » désigneront trois membres, dont l'administrateur-délégué dont les fonctions sont prévues par l'article 22.

Les délibérations du comité de gestion sont prises de la manière stipulée à l'article 22 ci-après, le président disposant d'une voix prépondérante en cas de partage des voix.

Art. 22.

Le comité de gestion étudie les questions à soumettre au conseil d'administration et exécute les décisions de ce dernier.

En outre, sans préjudice des droits du conseil d'administration stipulés au littera C de l'article 20 :

A. — A la majorité simple des voix, le comité de gestion :
applique les conventions et cahiers des charges de concessions et les conventions collectives avec le personnel.

arrête les comptes mensuels;

B. — A la majorité des deux tiers des voix, le comité de gestion :
statue sur les nouvelles conventions collectives avec le personnel,

établit les traités et devis et passe les commandes nécessaires à l'exécution des travaux décidés par le conseil d'administration,

arrête les projets de comptes annuels,
nomme et révoque le personnel d'exécution.

L'administrateur-délégué est investi, sous l'autorité et le contrôle du comité de gestion, des pouvoirs relatifs à :

la gestion journalière,
la fixation des horaires,
l'établissement des règlements d'exploitation,
l'établissement des traités et devis et la passation des commandes nécessaires à l'exploitation courante,

Outre les pouvoirs conférés à l'administrateur-délégué aux termes des présents statuts, le comité de gestion peut lui déléguer une partie de ses pouvoirs ou de ses missions.

L'administrateur-délégué réalisera d'une manière permanente la liaison du comité de gestion avec le directeur général et assumera temporairement les fonctions de directeur général en cas de vacance de ce poste.

Art. 23.

Op de voordracht van het beheerscomité benoemt de raad van beheer, bij meerderheid van de twee derde der stemmen, buiten zijn leden, een directeur-generaal, bepaalt dezes bevoegdheden en emolumenten. De directeur-generaal woont, met raadgevende stem, de vergaderingen van de raad van beheer en van het beheerscomité bij.

Art. 24.

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

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

Art. 25.

De rechtsvorderingen, zowel bij eis als bij verweer, worden in naam van de Maatschappij ingesteld of vervolgd, op vervolging en ten verzoeken van haar directeur-generaal.

Art. 26.

De voorzitter, de ondervoorzitter, de gemachtigde beheerder, de leden van de raad van beheer en van het beheerscomité en hun plaatsvervangers, alsmede de bij artikel 37 voorziene Regeringscommissaris, hebben recht op emolumenten of vergoedingen die door de algemene vergadering worden vastgesteld, onder goedkeuring door de Minister van Verkeerswezen.

Art. 27.

De raad van beheer en het beheerscomité bepalen elk bij een huishoudelijk reglement op welke wijze zij hun bevoegdheden uitoefenen, onder inachtneming van deze statuten.

Art. 28.

Op de verrichtingen van de Maatschappij wordt toezicht gehouden door een college van drie commissarissen van Belgische nationaliteit die door de algemene vergadering benoemd en afgezet worden. Hun mandaat duurt één jaar.

Twee commissarissen worden voorgedragen door de eigenaars van de maatschappelijke aandelen van reeks A. Eén commissaris wordt voorgedragen door de eigenaar van de maatschappelijke aandelen van reeks B.

De uittredende commissarissen zijn herkiesbaar. Zij houden op van het college van commissarissen deel uit te maken uiterlijk bij de verstrijking van het mandaat tijdens hetwelk zij de leeftijd van 65 jaar bereikt hebben.

Hun emolumenten of presentiegelden worden door de algemene vergadering vastgesteld.

De commissarissen hebben, samen of afzonderlijk, een onbeperkt recht van toezicht en contrôle op al de verrichtingen van de Maatschappij; zij mogen, zonder verplaatsing, kennis nemen van de boeken, de briefwisseling, de notulen en in het algemeen van al de schrifturen der Maatschappij. Elk semester wordt hun door de raad van beheer een staat bezorgd, die de actieve en passieve toestand beknopt opgeeft. De commissarissen moeten de uitslag van hun opdracht, samen met de voorstellen die zij passend achten, aan de algemene vergadering voorleggen en deze doen kennen op welke wijze zij de inventarissen gecontroleerd hebben.

Art. 23.

Sur proposition du comité de gestion, le conseil d'administration nommé, à la majorité des deux tiers des voix, un directeur général, choisi hors de son sein, détermine ses pouvoirs et ses émoluments. Le directeur général assiste, avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration et du comité de gestion.

Art. 24.

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

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

Art. 25.

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, sont intentées ou suivies au nom de la Société, poursuites et diligences de son directeur général.

Art. 26.

Le président, le vice-président, l'administrateur-délégué, les membres du conseil d'administration et du comité de gestion et leurs suppléants ainsi que le commissaire du Gouvernement, prévu à l'article 36, ont droit à des émoluments ou indemnités fixés par l'assemblée générale, sous l'approbation du Ministre des Communications.

Art. 27.

Le conseil d'administration et le comité de gestion déterminent chacun par un règlement d'ordre intérieur, le mode suivant lequel ils exercent leurs attributions, en se conformant aux présents statuts.

Art. 28.

Les opérations de la Société sont surveillées par un collège de trois commissaires aux comptes, de nationalité belge nommés et révocables par l'assemblée générale. Leur mandat est annuel.

Deux commissaires seront présentés par les propriétaires des parts sociales de série A. Un commissaire sera présenté par le propriétaire de parts sociales de série B.

Les commissaires sortants peuvent être nommés pour un nouveau terme. Ils cessent de faire partie du Collège des Commissaires au plus tard à l'expiration du mandat au cours duquel ils ont atteint l'âge de 65 ans.

Leurs émoluments ou jetons de présence sont fixés par l'assemblée générale.

Les commissaires ont, conjointement ou séparément, un droit illimité de surveillance et de contrôle sur toutes les opérations de la Société; ils peuvent prendre connaissance sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures de la Société. Il leur est remis chaque semestre, par le conseil d'administration, un état résumant la situation active et passive. Les commissaires doivent soumettre à l'assemblée générale les résultats de leur mission avec les propositions qu'ils croient convenables et lui faire connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

HOOFDSTUK III.

De algemene vergaderingen.

Art. 29.

De algemene vergaderingen worden gehouden in de Brusselse agglomeratie, op de plaats welke door de raad van beheer in de oproepberichten is aangegeven.

De oproepingen vermelden de door de raad van beheer vastgestelde agenda en worden door de voorzitter of dezes plaatsvervanger bij aangetekende brief aan de deelgenoten gezonden, ten minste vijftien dagen vóór de datum die voor de vergadering bepaald is.

Art. 30.

De algemene vergadering bestaat uit de eigenaars van de maatschappelijke aandelen.

De Staat, de Provincie, elke deelhebbende gemeente en de N.V. « Les Tramways Bruxellois » worden ieder vertegenwoordigd door een of meer speciaal daartoe aangevozen mandatarissen. De raad van beheer heeft het recht de tekst vast te stellen van de volmacht die voor de uitoefening van die mandaten nodig is.

Alleen die mandatarissen zijn stemgerechtigd. Zij hebben zoveel stemmen als zij maatschappelijke aandelen vertegenwoordigen.

Een presentielijst met de naam van de deelgenoten, van dezer mandatarissen en het getal aandelen die zij vertegenwoordigen, wordt door ieder van die mandatarissen getekend bij hun intrede in de vergadering.

De algemene vergadering is regelmatig samengesteld om het even hoeveel aandelen vertegenwoordigd zijn, behoudens de bij artikel 35 voorziene uitzondering. Haar beslissingen binden al de deelgenoten.

Art. 31.

Elke algemene vergadering wordt voorgezeten door de voorzitter van de raad van beheer of door dezes plaatsvervanger. De directeur-generaal neemt het ambt van secretaris waar.

De andere aanwezige leden van de raad van beheer vullen het bureel aan, dat zich twee mandatarissen van de deelgenoten als stemopnemers toevoegt.

De beslissingen worden bij meerderheid van stemmen genomen, behalve wat gezegd is in artikel 35.

Bij staking van stemmen wordt elk voorstel, waarover gestemd wordt, verworpen.

De geheime stemming kan gevraagd worden door drie deelgenoten. Wanneer het over kwesties van personen gaat, geschiedt de geheime stemming van rechtswege.

Art. 32.

De gewone algemene vergadering komt van rechtswege elk jaar bijeen op de tweede Dinsdag der maand Mei.

De raad van beheer kan beslissen buitengewone algemene vergaderingen bijeen te roepen. Hij is er toe gehouden zulks binnen 30 dagen te doen, op verzoek van één of meer deelgenoten die samen een vijfde van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen. Het verzoek vermeldt de op de agenda te plaatsen onderwerpen.

CHAPITRE III.

Les assemblées générales.

Art. 29.

Les assemblées générales ont lieu dans l'agglomération bruxelloise, à l'endroit désigné par le conseil d'administration dans les avis de convocation.

Les convocations contiennent l'ordre du jour arrêté par le conseil d'administration et sont adressées aux associés à l'intervention du président ou de son suppléant par lettre recommandée, quinze jours au moins avant la date fixée pour l'assemblée.

Art. 30.

L'assemblée générale se compose des propriétaires des parts sociales.

L'État, la Province, chaque commune associée et la S.A. « Les Tramways Bruxellois » sont représentés chacun par un ou plusieurs mandataires spécialement désignés à cette fin. Le conseil d'administration a le droit d'arrêter le texte de la procuration nécessaire à l'exercice de ces mandats.

Ces mandataires ont seuls voix délibérative. Ils ont autant de voix qu'ils représentent de parts sociales.

Une liste de présence indiquant les noms des associés, de leurs mandataires et le nombre de parts qu'ils représentent est signée par chacun de ces mandataires en entrant à l'assemblée.

L'assemblée générale est régulièrement constituée quel que soit le nombre de parts représentées, sauf l'exception prévue à l'article 35. Ses décisions engagent tous les associés.

Art. 31.

Toute assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration ou par son suppléant. Le directeur général exercera les fonctions de secrétaire.

Les autres membres présents du conseil d'administration complètent le bureau qui s'adjoint deux mandataires des associés en qualité de scrutateurs.

Les décisions sont prises à la majorité des voix, sauf ce qui est dit à l'article 35.

En cas de parité des voix, toute proposition soumise au vote est rejetée.

Le scrutin secret peut être demandé par trois associés. Quand il s'agit de questions de personnes, le scrutin secret est de droit.

Art. 32.

L'assemblée générale ordinaire se réunit, de plein droit, tous les ans le deuxième mardi du mois de mai.

Le conseil d'administration peut décider la convocation d'assemblées générales extraordinaires. Il est tenu de le faire dans les 30 jours, sur la demande d'un ou plusieurs associés représentant ensemble le cinquième du capital social. La demande indique les objets à porter à l'ordre du jour.

Art. 33.

De gewone algemene vergadering krijgt mededeling van het verslag van de raad van beheer over de verrichtingen en de toestand van de Maatschappij, alsook van het verslag van het college van commissarissen. Zij doet uitspraak over de conclusiën van die verslagen, over de balans, over de exploitatierekening en over de winst- en verliesrekening, en geeft, bij een bijzondere stemming, ontlasting aan de raad van beheer en aan de commissarissen. In voorkomend geval, spreekt zij zich uit over de andere op de agenda geplaatste punten.

Art. 34.

De algemene vergaderingen kunnen slechts beraadslagen en beslissen over kwesties die op de agenda staan.

Art. 35.

Wanneer over wijzigingen in de statuten dient beraadslaagd, is de vergadering slechts geldig samengesteld indien de mandatarissen der deelgenoten, die op de vergadering aanwezig zijn, ten minste de helft van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen en de tekst der voorgestelde wijzigingen in de oproepingen opgegeven is. De meerderheid van de twee derden der vertegenwoordigde stemmen is nodig voor de goedkeuring van die wijzigingen.

Om geldig te zijn, moet elke wijziging in de statuten door de Koning goedgekeurd worden.

Art. 36.

De notulen van de gewone en buitengewone algemene vergaderingen worden ondertekend door de voorzitter van de vergadering en de stemopnemers.

Art. 37.

Buiten en behalve de beheerders die de openbare besturen vertegenwoordigen, wordt door de Minister van Verkeerswezen een Regeringscommissaris benoemd. Deze commissaris wordt opgeroepen tot al de vergaderingen van de raad van beheer, van het beheerscomité en van de algemene vergadering, aan welke vergaderingen hij mag deelnemen met raadgevende stem.

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

In de notulen van de vergadering wordt daarvan op staande voet melding gemaakt; een eensluidend verklaard uittreksel wordt hem onverwijld toegezonden. Indien de Minister de betrokken beslissing niet binnen 30 dagen na de datum er van vernietigt, mag zij uitgevoerd worden.

HOOFDSTUK IV.

Nieuwe vastleggingen.

Art. 38.

De uitgaven voor nieuwe beleggingen die de industriële potentie van de Maatschappij kunnen verhogen, worden op een rekening « Nieuwe vastleggingen » aangerekend,

Art. 33.

L'assemblée générale ordinaire reçoit communication du rapport du conseil d'administration, sur les opérations et la situation de la Société, ainsi que du rapport du collège des commissaires. Elle statue sur les conclusions de ces rapports, sur le bilan, sur le compte d'exploitation et sur le compte de profits et pertes et donne décharge, par un vote spécial, au conseil d'administration et aux commissaires. Elle statue éventuellement sur les autres questions portées à l'ordre du jour.

Art. 34.

Les assemblées générales ne peuvent délibérer et statuer que sur les questions portées à l'ordre du jour.

Art. 35.

Lorsqu'il s'agit de délibérer sur les modifications aux statuts, l'assemblée n'est valablement constituée que si les mandataires des associés qui assistent à la séance représentent la moitié au moins du capital social et que les convocations mentionnent le texte des modifications proposées. La majorité des deux tiers des voix représentées est nécessaire pour l'adoption de ces modifications.

Pour être valable, toute modification aux statuts doit être approuvée par le Roi.

Art. 36.

Les procès-verbaux des assemblées générales ordinaires et extraordinaires sont signés par le président de l'assemblée et les scrutateurs.

Art. 37.

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

Pour l'exercice de la faculté réservée au Ministre en vertu de l'article 8 de la loi du _____, ce commissaire disposera, dans les limites et aux fins prévues audit article, du droit de suspendre l'exécution d'une décision prise par l'un de ces organes.

Mention en sera faite au procès-verbal de la réunion, séance tenante; un extrait certifié conforme lui sera adressé sans délai. Si le Ministre n'annule pas la décision en cause dans les 30 jours de sa date, elle pourra être exécutée.

CHAPITRE IV.

Immobilisations nouvelles.

Art. 38.

Les dépenses d'investissements nouveaux susceptibles d'accroître le potentiel industriel de la Société seront imputées à un compte « Immobilisations nouvelles », mais sous

doch na aftrek van het gedeelte dat overeenstemt met uitgaven voor vernieuwing of vervanging.

De industriële potentie wordt voornamelijk gekenmerkt door het vermogen in plaatsen-km van het net.

De uitgaven van die aard worden gedekt door obligatieleningen.

HOOFDSTUK V.

Inventaris — Balans — Verdeling — Reserve.

Art. 39.

Het maatschappelijk jaar vangt aan op één Januari en eindigt op een en dertig December daaropvolgend. Het eerste dienstjaar omvat evenwel de tijd verlopen tussen de oprichting van de Maatschappij en een en dertig December negentienhonderd twee en vijftig.

Art. 40.

Ieder jaar, op 31 December, worden de maatschappelijke schrifturen afgesloten en maakt de raad van beheer een inventaris, een balans, de exploitatierekening en de winst- en verliesrekening op.

Ten minste één maand vóór de algemene vergadering, stelt hij, ten maatschappelijken zetel, al de nodige stukken voor het nazien van de schrifturen ter beschikking van de commissarissen.

Vijftien dagen vóór de vergadering worden de balans en de winst- en verliesrekening ten maatschappelijken zetel ter inzage gelegd, ter beschikking van de deelgenoten.

Art. 41.

De exploitatierekening omvat :

A. — *Als ontvangsten :*

- a) de verkeersontvangsten;
- b) de publiciteitsontvangsten;
- c) de opbrengsten van eventuele verhuringen;
- d) de andere bedrijfsontvangsten.

B. — *Als uitgaven :*

a) de eigenlijke exploitatie- en onderhoudsuitgaven, met inbegrip van de eventuele taksen op ontvangsten;

b) de opnemingen voorzien tot stijving van een fonds voor de vernieuwing en de afschrijving van het materieel en de installaties;

c) de opnemingen voorzien tot stijving van een verzekeringsfonds;

d) de opnemingen tot verzekering van de dienst der leningen die nodig zijn voor het uitvoeren van nieuwe vastleggingen (behalve wat betreft het gedeelte dat ten laste van het vernieuwingsfonds mocht komen);

e) een som, gelijk aan 1 % van de onder A hiervoren bedoelde ontvangsten, die aan de N.V. « Les Tramways Bruxellois » wordt toegekend om haar toe te laten haar algemene kosten en de uitgaven ingevolge de medewerking van haar ter beschikking van het beheerscomité gestelde technische diensten te dekken;

f) een cijns gelijk aan 1 % van de onder A hiervoren bedoelde ontvangsten, ten bate van de deelhebbende openbare besturen.

déduction de la fraction qui correspond à des dépenses de renouvellement ou de remplacement.

Le potentiel industriel est caractérisé principalement par la puissance en places-km du réseau.

Les dépenses de cette nature sont couvertes par la voie d'emprunts obligataires.

CHAPITRE V.

Inventaire — Bilan — Répartition — Réserve.

Art. 39.

L'année sociale commence le premier janvier et finit le trente et un décembre suivant. Toutefois, le premier exercice comprendra le temps écoulé depuis la constitution de la Société jusqu'au trente et un décembre mil neuf cent cinquante-deux.

Art. 40.

Chaque année, le 31 décembre, les écritures sociales sont clôturées et le conseil d'administration dresse un inventaire et arrête le bilan, le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes.

Un mois au moins avant l'assemblée générale, il met à la disposition des commissaires, au siège social, toutes les pièces nécessaires à la vérification des écritures.

Quinze jours avant l'assemblée, le bilan et le compte de profits et pertes seront déposés au siège social, à la disposition des associés.

Art. 41.

Le compte d'exploitation comprendra :

A. — *En recettes :*

- a) les recettes du trafic;
- b) les recettes de publicité;
- c) les produits de location éventuels;
- d) les autres recettes d'exploitation.

B. — *En dépenses :*

a) les dépenses d'exploitation et d'entretien proprement dites, y compris les taxes éventuelles sur recettes;

b) les prélèvements prévus pour alimenter un fonds de renouvellement et d'amortissement du matériel et des installations;

c) les prélèvements prévus pour alimenter un fonds d'assurance;

d) les prélèvements pour assurer le service des emprunts nécessaires à la réalisation d'immobilisations nouvelles (sauf en ce qui concerne la partie qui serait imputable au fonds de renouvellement);

e) une somme correspondant à 1 % des recettes reprises en A ci-dessus attribuée à la S.A. « Les Tramways Bruxellois », afin de lui permettre de couvrir ses frais généraux et les dépenses dérivant du concours de ses services techniques mis à la disposition du comité de gestion;

f) une redevance correspondant à 1 % des recettes reprises en A ci-dessus, au profit des pouvoirs publics associés.

Art. 42.

Het vernieuwings- en afschrijvingsfonds wordt gestijfd door een jaarlijkse dotatie die door de raad van beheer wordt vastgesteld op voorstel van het beheerscomité, overeenkomstig de beschikkingen van de lastkohieren. De opbrengst van de verkoop der vernieuwde of vervangen goederen wordt er bij geboekt.

Het is bestemd om te voorzien in de uitgaven voor vernieuwing of vervanging van de installaties en van het materieel, alsmede om de last te dragen van de rente en de aflossing van de eventueel daartoe aangegane leningen.

Art. 43.

Het verzekeringsfonds werkt volgens de regelen, door de raad van beheer aangenomen op voorstel van het beheerscomité.

Art. 44.

De winst van elk dienstjaar, voortvloeiende uit de in artikel 41 bedoelde exploitatierekening, wordt verdeeld als volgt:

a) de nodige som om aan de maatschappelijke aandelen van reeks B een verhaalbaar dividend, belastingen afgetrokken, toe te kennen, gelijk aan 4.5 % van hun nominale waarde, eventueel aangepast overeenkomstig het bepaalde in artikel 45;

b) het saldo wordt toegekend in de verhouding van:

1° drie vijfde aan een « Fonds voor voorziening en openbaar nut »;

2° één vijfde aan het gezamenlijke van het personeel, volgens door de raad van beheer vast te stellen regelen;

3° één vijfde aan de maatschappelijke aandelen van reeks B.

Art. 45.

Voor de toepassing van het bepaalde in littera a) van het vorig artikel wordt de waarde vastgesteld van een index gevormd door de som $g + d$, waarin g en d respectievelijk het op een beschouwde periode betrekking hebbend wiskundig gemiddelde van de waarden van het index der groothandelprijzen en van het index der kleinhandelprijzen die door de Staat gepubliceerd worden, vertegenwoordigen.

Een aanvangswaarde van dit index gelijk aan $g_0 + d_0$ wordt berekend voor de periode van 12 maanden die de datum van de oprichting der Maatschappij voorafgaat.

Naderhand wordt de waarde van het index $g + d$ berekend voor elke periode die een dienstjaar vormt.

Telkens als de waarde van dat index $g + d$ een verschil van 10 % met betrekking tot de aanvangswaarde $g_0 + d_0$ vertoont, wordt op het aan de maatschappelijke aandelen van reeks B toe te kennen eerste dividend een aanpassingscoëfficiënt gelijk aan $\frac{g+d}{g_0+d_0}$ toegepast.

Ingeval de indexen der groothandels- en der kleinhandelprijzen (of een dezer) niet meer mochten gepubliceerd worden of op andere grondslagen dan gedurende het referentiejaar mochten worden opgemaakt, zoeken een beheerder, die de Staat vertegenwoordigt, en een beheerder, die de N.V. « Les Tramways Bruxellois » vertegenwoordigt, in gemeen overleg, de bepaling van een zodanige nieuwe aanpassingscoëfficiënt dat het aan de maatschappelijke aandelen van reeks B toegekend dividend zijn koopkracht behoudt.

Art. 42.

Le fonds de renouvellement et d'amortissement est alimenté par une dotation annuelle fixée par le conseil d'administration sur proposition du comité de gestion, conformément aux stipulations des cahiers des charges. Il reçoit le produit de la vente des biens renouvelés ou remplacés.

Il est destiné à faire face aux dépenses de renouvellement ou de remplacement des installations et du matériel, ainsi qu'à supporter la charge d'intérêt et d'amortissement des emprunts éventuellement contractés à cet effet.

Art. 43.

Le fonds d'assurance fonctionne suivant des règles adoptées par le conseil d'administration, sur proposition du comité de gestion.

Art. 44.

Les bénéfices de chaque exercice, résultant du compte d'exploitation repris à l'article 41, seront répartis comme suit:

a) la somme nécessaire pour attribuer aux parts sociales de série B, un dividende récupérable, impôts déduits, représentant 4.5 % de leur valeur nominale, le montant de ce dividende devant éventuellement être réadapté conformément aux dispositions de l'article 45;

b) le solde sera attribué à raison de:

1° trois cinquièmes à un « Fonds de prévision et d'utilité publique »,

2° un cinquième à l'ensemble du personnel selon des règles à arrêter par le conseil d'administration,

3° un cinquième aux parts sociales de série B.

Art. 45.

Pour l'application des dispositions faisant l'objet du littera a), de l'article précédent, il sera établi la valeur d'un indice constitué par la somme $g + d$ dans laquelle g et d représentent respectivement la moyenne arithmétique des valeurs de l'indice des prix de gros et de l'indice des prix de détail publiés par l'Etat et relative à une période considérée.

Une valeur initiale de cet indice égale à $g_0 + d_0$ sera calculée pour la période des 12 mois précédant la date de constitution de la Société.

Par la suite la valeur de l'indice $g + d$ sera calculée pour chaque période constituant un exercice.

Chaque fois que la valeur de cet indice $g + d$ présentera une différence de 10 % par rapport à la valeur initiale $g_0 + d_0$, le premier dividende à attribuer aux parts sociales de série B sera affecté d'un coefficient de réadaptation, égal à $\frac{g+d}{g_0+d_0}$.

Au cas où les indices des prix de gros et des prix de détail (ou l'un de ceux-ci) cesseraient d'être publiés ou seraient établis sur des bases différentes de celles utilisées pendant l'année de référence, un administrateur représentant l'Etat et un administrateur représentant la S.A. « Les Tramways Bruxellois » rechercheront d'un commun accord la définition d'un nouveau coefficient de réadaptation, tel que le dividende attribué aux parts sociales de série B conserve son pouvoir d'achat.

Kunnen zij het niet eens worden, dan wijzen zij een scheidsrechter aan die tot opdracht heeft het geschil te beslechten.

Mochten zij het over die aanwijzing ook niet eens kunnen worden, dan geschiedt zij door de voorzitter van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel, op verzoek van de meest gereede partij. De scheidsrechter beslist als middelaar en is ontslagen van de procedure-formaliteiten, behalve het contradictoір verhoor en het neerleggen van de beslissing, indien een der partijen daarom verzoekt.

Intussen wordt de aanpassingscoëfficiënt van een dienstjaar verder vastgesteld door deze die voor het laatst door middel van het index $g+d$ werd berekend te vermenigvuldigen met de coëfficiënt van de verandering welke sedert dien is ingetreden in de vervoerprijzen voortvloeiende uit de toepassing van de bepalingen van het lastkohier der Maatschappij.

Art. 46.

Het bij artikel 44 onder *b*), 1° voorzien Fonds voor voorziening en openbaar nut is bestemd om tot doeleinden, die voor de gebruikers nuttig zijn, te worden aangewend bij beslissing van de raad van beheer, genomen bij eenvoudige meerderheid van stemmen, een saldo ten bedrage van ten minste 6 % der jaarlijkse ontvangsten moet evenwel gereserveerd worden.

Dit saldo dient om het eventueel tekort van de exploitatierekening te dekken; daarenboven, indien de overeenkomstig artikel 44 te verdelen winst ontoereikend mocht zijn om het onder *a*) van dat artikel voorzien aandeel toe te kennen, wordt het verschil op dat saldo afgenomen.

HOOFDSTUK VI.

Naasting — Ontbinding van de Maatschappij — Liquidatie.

Art. 47.

Bij het intrekken, door de Koning, overeenkomstig de Hem bij artikel 5 van de wet van verleende macht, van het gezamenlijke der concessies en vergunningen, zal de Staat al de goederen der Maatschappij, behalve die bedoeld in het laatste lid van dit artikel, vóór alle inbezitneming naasten door betaling in speciën. De voorraden zullen betaald worden tegen hun waarde van de dag en de vastgelegde goederen (gebouwen, installaties, rollend materieel, werktuigen, enz.) tegen hun exploitatiewaarde op die datum.

Die waarden worden vastgesteld door een college van drie deskundigen, waarvan de conclusiën niet voor beroep vatbaar zijn. De eerste deskundige wordt aangewezen door de Staat en de tweede door de N.V. « Les Tramways Bruxellois », beide binnen een termijn van één maand ingaande op de datum van de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van het besluit waarbij het gezamenlijke der concessies en machtigingen wordt ingetrokken. De derde deskundige wordt door de eerste twee in gemeen overleg gekozen binnen één maand na de aanvaarding van hun opdracht en, zo zij het niet eens kunnen worden, wordt hij door de voorzitter van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel aangewezen, op verzoek van de meest gereede partij.

Aan het aldus samengesteld college van drie deskundigen wordt een termijn van tien maanden toegestaan voor het vervullen van zijn opdracht en het neerleggen van zijn conclusiën.

A défaut d'accord, ils procéderont à la désignation d'un arbitre chargé de les départager.

Si, enfin, ils ne pouvaient se mettre d'accord sur cette désignation, il y sera procédé par le président du Tribunal de première instance de Bruxelles, sur requête de la partie la plus diligente. L'arbitre statuera comme amiable compositeur et sera dispensé des formalités de procédure, sauf l'audition contradictoire et le dépôt de la sentence, si l'une des parties le requiert.

Entretemps, le coefficient de réadaptation d'un exercice continuera à être établi en multipliant celui qui aura été calculé pour la dernière fois au moyen de l'indice $g+d$, par le coefficient de la variation survenue depuis lors dans les prix de transport résultant de l'application des clauses du cahier des charges de la Société.

Art. 46.

Le Fonds de prévision et d'utilité publique prévu à l'article 44 sub *b*), 1°, a pour objet d'être affecté à des fins utiles aux usagers par décision du conseil d'administration, prise à la majorité simple des voix, un solde atteignant un montant minimum de 6 % des recettes annuelles devant être réservé.

Ce solde servira à la couverture du déficit éventuel du compte d'exploitation; en outre, au cas où le bénéfice, à répartir, conformément à l'article 44, serait insuffisant pour attribuer la part prévue sub *a*) de cet article, la différence sera prélevée sur ledit solde.

CHAPITRE VI.

Rachat — Dissolution de la Société — Mise en liquidation

Art. 47.

Au retrait de l'ensemble des concessions et autorisations, par le Roi, conformément aux pouvoirs qui Lui sont conférés par l'article 5 de la loi du, l'Etat rachètera, par paiement en espèces et avant toute prise de possession, tous les biens de la Société, hormis ceux qui font l'objet du dernier alinéa du présent article. Les approvisionnements seront payés à leur valeur du jour et les biens immobilisés (immeubles, installations, matériel roulant, outillages, etc.) à la valeur d'exploitation à cette date.

Ces valeurs seront établies par un collège de trois experts, dont les conclusions seront sans appel. Le premier expert sera désigné par l'Etat et le deuxième par la S.A. « Les Tramways Bruxellois », tous deux dans un délai d'un mois prenant cours à la date de publication au *Moniteur Belge* de l'arrêté révoquant l'ensemble des concessions et autorisations. Le troisième expert sera choisi de commun accord par les deux premiers dans le mois de l'acceptation de leur mission et, à défaut d'accord, il sera désigné par le président du Tribunal de première instance de Bruxelles, à la requête de la partie la plus diligente.

Un délai de dix mois sera imparti au collège des trois experts ainsi constitué pour l'accomplissement de sa mission et le dépôt de ses conclusions.

De goederen die bij toepassing van de bepalingen van hoofdstuk IV « nieuwe vastleggingen » aan de Maatschappij toebehoren, alsmede het saldo van het bij artikel 42 voorzien Vernieuwings- en afschrijvingsfonds, worden kosteloos toegekend aan de Staat die in de rechten van de Maatschappij treedt om te voorzien in de dienst van de interest en aflossing van de obligatieschuld die zal aangegaan worden overeenkomstig de beschikkingen van artikelen 38 en 42 van onderhavige statuten.

Art. 48.

De intrekking van het gezamenlijke der concessies en vergunningen heeft van rechtswege de ontbinding van de Maatschappij en dezer in-liquidatie-stelling tot gevolg.

Art. 49.

De liquidatie wordt verzekerd door de zorg van de voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van beheer, die van rechtswege als liquidatoren zullen optreden; zij zullen de vaste emolumenten, welke zij vroeger genoten, blijven trekken tot bij de sluiting der liquidatie.

Art. 50.

Het netto-actief, na aanzuivering van de schulden en lasten van de Maatschappij, wordt onmiddellijk op een-vormige wijze verdeeld over al de maatschappelijke aandelen.

HOOFDSTUK VII.

Allerhande bepalingen of overgangsbepalingen.

Art. 51.

De Maatschappij zal, op de datum dat het koninklijk besluit houdende goedkeuring van haar oprichting in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt wordt, het actief en het passief van het voorlopig beheerscomité overnemen op grond van de rekeningen die werden afgesloten door een college van 4 leden, waarvan 2 door de raad van beheer der Maatschappij en 2 door het voorlopig beheerscomité zullen aangesteld worden.

Het verslag van dat college zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de raad van beheer der Maatschappij en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren.

Art. 52.

Het onder het regime van het voorlopig beheerscomité op die datum in dienst zijnde personeel zal door de Maatschappij worden overgenomen tegen de bestaande algemene arbeids- en pensioensvoorwaarden.

Art. 53.

In afwachting van de eerste gewone algemene vergadering en bij afwijking van artikelen 11, 12 en 28, voorziet het koninklijk besluit houdende goedkeuring van haar oprichting voorlopig in de benoeming van de leden van een eerste raad van beheer en van een eerste college van commissarissen, op voordrachten welke door de Minister, tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren, worden gedaan in overleg met de openbare besturen, de beroepsorganisaties en de Maatschappij « Les Tramways Bruxellois », ieder voor de mandaten die er krachtens artikel 11 en 28 aan toekomen.

Les biens appartenant à la Société en application des dispositions stipulées au chapitre IV « immobilisations nouvelles » de même que le solde du fonds de renouvellement et d'amortissement prévu à l'article 42, seront attribués gratuitement à l'État, qui sera subrogé à la Société pour le service des intérêts et l'amortissement de la dette obligataire qui aura été contractée conformément aux dispositions des articles 38 et 42 des présents statuts.

Art. 48.

Le retrait de l'ensemble des concessions et autorisations entraînera de plein droit la dissolution de la Société et sa mise en liquidation.

Art. 49.

La liquidation sera assurée par les soins du président et du vice-président du conseil d'administration qui exerceront de plein droit les fonctions de liquidateurs; ils continueront à percevoir jusqu'à la clôture de la liquidation les émoluments fixes dont ils bénéficiaient antérieurement.

Art. 50.

L'actif net, après apurement des dettes et charges incombant à la Société, sera immédiatement réparti uniformément entre toutes les parts sociales.

CHAPITRE VII.

Dispositions diverses ou transitoires.

Art. 51.

La Société reprendra à la date de la publication au *Moniteur belge* de l'arrêté royal approuvant sa création, la situation active et passive du comité provisoire de gestion, sur la base des comptes arrêtés par un collège de 4 membres, dont 2 seront désignés par le conseil d'administration de la Société et 2 par le comité provisoire de gestion.

Le rapport de ce collège sera soumis à l'approbation du conseil d'administration de la Société et à celle du Ministre ayant les tramways dans ses attributions.

Art. 52.

Le personnel en service à cette date sous le régime du comité provisoire de gestion, sera repris par la Société aux conditions générales de travail et de pension existantes.

Art. 53.

En attendant la première assemblée générale ordinaire et par dérogation aux articles 11, 12 et 28, l'arrêté royal approuvant sa constitution comportera, à titre provisoire, la nomination des membres d'un premier conseil d'administration et d'un premier collège de commissaires, sur propositions faites par le Ministre ayant les tramways dans ses attributions, d'accord avec les pouvoirs publics, les organisations professionnelles et la Société « Les Tramways Bruxellois », chacun pour les mandats qui lui reviennent en vertu des articles 11 et 28.

BIJLAGE AAN DE STATUTEN.

ARTIKEL 7 DER STATUTEN.

Verdeling van de maatschappelijke aandelen der reeks A.

Staat	43,615
Provincie	1,382
Brussel	8,117
Anderlecht	1,312
Oudergem	177
Sint-Agatha-Berchem	2
Kraainem	66
Etterbeek	735
Evere	82
Vorst	1,246
Ganshoren	6
Elsene	2,150
Sint-Pieters-Jette	540
Koekelberg	314
Sint-Jans-Molenbeek	599
Sint-Gillis	1,589
Sint-Joost-ten-Noode	1,053
Schaerbeek	3,456
Tervuren	349
Ukkel	1,295
Vilvoorde	87
Watermaal-Bosvoorde	708
Sint-Lambrechts-Woluwe	324
Sint-Pieters-Woluwe	796
	<hr/>
	70,000

ANNEXE AUX STATUTS.

ARTICLE 7 DES STATUTS.

Répartition des parts sociales de la série A.

Etat	43,615
Province	1,382
Bruxelles	8,117
Anderlecht	1,312
Auderghem	177
Berchem-Sainte-Agathe	2
Krainhem	66
Etterbeek	735
Evere	82
Forest	1,246
Ganshoren	6
Ixelles	2,150
Jette-Saint-Pierre	540
Koekelberg	314
Molenbeek-Saint-Jean	599
Saint-Gilles	1,589
Saint-Josse-ten-Noode	1,053
Schaerbeek	3,456
Tervuren	349
Uccle	1,295
Vilvorde	87
Watermael-Boitsfort	708
Woluwe-Saint-Lambert	324
Woluwe-Saint-Pierre	796
	<hr/>
	70,000

BIJLAGEN AAN HET VERSLAG.

I.

Vergelijking tusschen het bedrag van 700 miljoen, vastgesteld voor de inbreng der goederen uit de private sector, en de boekhoudkundige waarde van bedoelde goederen.

Bedoelde raming maakt het voorwerp uit van volgende tabel, waarin onderstaande gegevens overgenomen zijn :

a) In een eerste kolom, de cijfers die voorkomen in de balans van de Brusselse Tramwegen op 31 December 1945.

Er dient aangedrongen op het feit, dat bedoelde cijfers slechts een gans betrekkelijke waarde hebben, vermits er geen rekening wordt gehouden met de vermindering van de koopkracht van de frank ingevolge de tweede wereldoorlog.

Deze posten van vastgelegde goederen vertegenwoordigen immers slechts 320 miljoen, terwijl de overeenstemmende posten in de balans op 31 December 1938 reeds 293 miljoen vertegenwoordigden, en dit ofschoon beleggingen gedurende de jaren 1939 tot 1945 werden gedaan ten belope van 67 miljoen.

b) De tweede kolom bevat de waarde van dezelfde posten van vastgelegde goederen, na raming in verhouding tot de fiscale coëfficiënten.

Zo komt men tot een totaal van 644 miljoen, alhoewel de fiscus enkel onderstaande herwaarderingscoëfficiënten aanneemt :

2.35 voor de beleggingen die van 1927 tot 1934 werden verricht.

1.86 voor de beleggingen die in 1935 werden verricht.

1.70 voor de beleggingen die verricht werden tijdens de jaren onmiddellijk voor de oorlog, terwijl de indexcijfers voor de groot- en de kleinhandel thans 400 overschrijden, zo men het tijdperk 1936-1938 = 100 in aanmerking neemt.

c) In de derde kolom vindt men de cijfers die vastgesteld werden door de Brusselse Tramwegen overeenkomstig de bedingen van het lastkohier, en waarvolgens men tot een bedrag van ongeveer 900 miljoen kwam.

d) De laatste kolom bevat de raming die gedaan werd door de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen. Deze raming van 712 miljoen werd uiteindelijk bij vergelijk teruggebracht tot 700 miljoen.

ANNEXES AU RAPPORT.

I.

Comparaison entre le chiffre de 700 millions fixé pour l'apport des biens du secteur privé et la valeur comptable de ces biens.

Cette évaluation fait l'objet du tableau ci-après dans lequel sont repris :

a) Dans une première colonne, les chiffres apparaissant au bilan des Tramways Bruxellois au 31 décembre 1945.

Il convient d'insister sur le fait que ces chiffres n'ont qu'une valeur toute relative puisqu'ils ne tiennent pas compte de la diminution du pouvoir d'achat du franc à la suite de la deuxième guerre mondiale.

En effet, ces postes d'immobilisé ne figurent que pour 329 millions, alors qu'au bilan au 31 décembre 1938 les postes correspondants représentaient déjà 293 millions, et bien qu'il y ait encore eu pour 67 millions d'investissements au cours des années 1939 à 1945.

b) La deuxième colonne donne la valeur des mêmes postes d'immobilisé réévalué en fonction des coefficients fiscaux.

On arrive à un total de 644 millions bien que le fisc n'admette que les coefficients de revalorisation suivants :

2.35 pour les investissements effectués de 1927 à 1934.

1.86 pour les investissements effectués en 1935.

1.70 pour les investissements effectués au cours des années précédant immédiatement la guerre, alors que les indices des prix de gros et des prix de détail sont actuellement supérieurs à 400 quand on prend la période 1936-1938 = 100.

c) En troisième colonne se trouvent les chiffres qui avaient été fixés par les Tramways Bruxellois, conformément aux clauses du cahier des charges, et qui conduisaient à un montant d'environ 900 millions.

d) La dernière colonne donne l'évaluation faite par les services du Ministère des Communications. C'est cette estimation de 712 millions qui a été finalement ramenée, transactionnellement, à 700 millions.

<p>Zie Memorie van Toelichting (stuk n° 349, bladz. [3], §§ 2 en 3). — Voir Exposé des Motifs (doc. n° 349, p. [3], §§ 2 et 3).</p>	<p>Balans van de Brusselse Tramwegen op 31.XII.1945 (met aftrek van de afschrijvingen)</p> <p>Bilan des Tramways Bruxellois au 31.XII.1945 (amortissements déduits)</p>	<p>Vastgelegde goederen herschat volgens fiscale coëfficiënten (met aftrek van de afschrijvingen)</p> <p>Immobilisé réévalué suivant coefficients fiscaux (amortissements déduits)</p>	<p>Ramingen van de Brusselse Tramwegen volgens de bepalingen van het lastkohier</p> <p>Evaluations des Tramways Bruxellois conformément aux clauses du cahier des charges</p>	<p>Raming door de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen</p> <p>Evaluation par les services du Ministère des Communications</p>
<p>Vastgelegde goederen door de openbare machten over te nemen bij het verstrijken van de concessie (bij overeenkomst vastgestelde coëfficiënten).</p> <p>Immobilisé à racheter par les pouvoirs publics en fin de concession (coefficients conventionnels).</p> <p>b) 1° Sporen en uitrusting van lijnen, vast materieel en gebouwen der onderstations, wachthuisjes. — Voies et équipements de lignes, matériel fixe et immeubles des sous-stations, aubettes ...</p> <p>2° Nieuw rollend materieel voor nieuwe lijnen: 136 motorwagens met 2 assen; 25 bogiemotorwagens; 128 aanhangwagens; 22 trolleybussen. — Matériel roulant nouveau pour lignes nouvelles: 136 motrices à 2 essieux; 25 motrices à bogies; 128 remorques; 22 trolleybus ...</p> <p style="text-align: right;">A =</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">---</p> <hr/> <p style="text-align: center;">166,262,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">---</p> <hr/> <p style="text-align: center;">358,574,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">328,049,000</p> <p style="text-align: center;">169,397,000</p> <hr/> <p style="text-align: center;">497,446,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">269,350,000</p> <p style="text-align: center;">121,950,000</p> <hr/> <p style="text-align: center;">391,300,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>
<p>Vastgelegde goederen die eigendom blijven van de Maatschappij bij het verstrijken van de concessie (volgens schatting door deskundigen).</p> <p>Immobilisé restant la propriété de la Société en fin de concession (à dire d'experts).</p> <p>a) 1° Nieuw rollend materieel voor oude lijnen: 201 motorwagens met 2 assen; 133 aanhangwagens. — Matériel roulant nouveau pour lignes anciennes: 201 motrices à 2 essieux; 133 remorques ...</p> <p>§ 3 2° Werktuigen, klein materieel en mobilair, auto-voertuigen. — Outillage, petit matériel et mobilier, véhicules automobiles ...</p> <p>3° Sporen der depots en werkplaatsen, met inbegrip van de elektrische uitrusting. — Voies des dépôts et ateliers, y compris équipement électrique ...</p> <p>4° Gronden en gebouwen (met inbegrip van de gebouwen der Gulden-Vlieslaan). — Terrains et bâtiments (y compris bâtiments de l'avenue de la Toison d'Or) ...</p> <p style="text-align: right;">B =</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">---</p> <hr/> <p style="text-align: center;">162,764,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">---</p> <hr/> <p style="text-align: center;">285,303,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">102,554,000</p> <p style="text-align: center;">47,087,000</p> <p style="text-align: center;">49,056,000</p> <hr/> <p style="text-align: center;">404,216,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">69,678,000</p> <p style="text-align: center;">40,625,500</p> <p style="text-align: center;">34,001,000</p> <hr/> <p style="text-align: center;">319,304,500</p> <p style="text-align: center;">=====</p>
<p style="text-align: right;">Totaal. — Total A + B =</p>	<p style="text-align: center;">329,026,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">643,877,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">901,662,000</p> <p style="text-align: center;">=====</p>	<p style="text-align: center;">710,604,500</p> <p style="text-align: center;">=====</p>

II.

De publiekrechtelijke vereniging.

Het begrip publiekrechtelijke vereniging, waarvan door een lid de omschrijving werd gevraagd, werd behandeld door de Raad van State, in zijn critieke beschouwingen over het voorontwerp der Regering (doc. 1950-1951, n° 349, bladz. 25). De Raad van State schijnt er zich nochtans voor te hoeden de bepaling te geven van dit soort verenigingen; hij vergenoegt er zich mee er nauwgezet de kenmerken van te omschrijven, en wel als volgt :

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

Wat de definitie van de publiekrechtelijke vereniging aangaat, heeft uw verslaggever verschillende auteurs van standaardwerken over publiekrecht geraadpleegd zoals Buttgenbach en Vauthier. De bepaling, die hem echter als de meest volledige en de meest accurate, voorkomt heeft hij echter gevonden in een werk van de hand van onze collega P. Wigny, die in zijn boek *Principes généraux du Droit administratif belge* (bladz. 32-33) de volgende omschrijving geeft :

« De publiekrechtelijke verenigingen zijn openbare diensten die van de Staat, van een provincie of gemeente werden afgescheiden om, dank zij het stelsel van de vereniging, een onderscheiden openbare persoon te worden waarvan de leidende organen zelfstandig zijn maar onderworpen aan de beschermende macht van het regerings-, provinciaal of gemeentelijk gezag.

» Het enige verschil met de openbare inrichting is dat persoonlijkheid wordt verleend aan een vereniging en niet aan een stichting. Anders gezegd, de publiekrechtelijke vereniging staat tegenover de openbare inrichting zoals de vereniging zonder winstoogmerken tegenover de inrichting van openbaar nut.

» Dit onderscheid wordt niet altijd gemaakt; men bemerkt een zekere aarzeling inzake terminologie in de rechtspraak en in de wetten. De wet van 1 Maart 1922 noemt de intercommunale verenigingen van openbare onderstand openbare inrichtingen. Een arrest van het Hof van Verbreking (12 Februari 1942, R.A. 42382), dat het openbaar karakter van de primaire kassen voor kindertoelagen wil erkennen, begaat dezelfde vergissing.

» De verwarring is te betreuren; de techniek van de stichting en van de vereniging zijn niet dezelfde; ze zijn aangepast aan verschillende doeleinden. Inderdaad, wanneer zal de wetgever een publiekrechtelijke veeleer dan een openbare inrichting scheppen? Dit zal het geval zijn wanneer hij de pogingen van verscheidene personen zal willen verenigen. Deze vaststelling laat ons toe onderverdelingen te maken.

» De heer Buttgenbach (*Mode de gestion des services publics*, bladz. 201) stelt het volgende onderscheid voor :

» Of wel zijn de leden alle openbare personen. Indien dan particulieren vennoten mogen worden, is dit alleen bij uitzondering; nooit zal hun invloed belangrijk zijn. Het meest treffende voorbeeld is dit van de intercommunale verenigingen waarvan de wet van 1922 een type-statuum heeft gegeven. Een tweede categorie wordt gevormd door de nationale maatschappijen die de heer Buttgenbach « coöperatieve regieën van openbare diensten » noemt. Vermelden we als voorbeeld de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen, de Nationale Vereniging der Waterleidingbedrijven, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

» Of wel doen de openbare personen een beroep op de medewerking van particulieren. Dan hebben we de maatschappijen met gemengd beheer; vermelden we, bij wijze van voorbeeld, de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, het Herdisconterings- en Waarborginstituut. Het statuut van deze maatschappijen wordt beïnvloed door het feit van de tussenhomst van particulieren. Zeker, het meesterschap van het openbaar bestuur blijft soeverein over de openbare persoon, maar men zal tot op zekere hoogte de private belangen in de gelegenheid moeten stellen zich te verdedigen.

» Men heeft de publiekrechtelijke verenigingen niet alleen verward met de openbare inrichtingen maar ook, en vaker, met eenvoudige privaatrechtelijke verenigingen. Deze vergissing is het gevolg hiervan dat men de twee specifieke bestanddelen van een openbare persoon niet heeft gezien : bijzondere oprichting door de openbare overheid met het uitsluitend doel een openbare dienst te beheren. »

II.

L'association de droit public.

La notion d'association de droit public dont un membre demande la définition, a été examinée par le Conseil d'Etat dans sa critique de l'avant-projet du Gouvernement (doc. 1950-1951, n° 349, p. 25). Toutefois, le Conseil d'Etat se garde bien de donner une définition de ce genre d'associations; il se contente d'en définir scrupuleusement les caractéristiques :

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

En ce qui concerne la définition d'association de droit public, votre rapporteur a consulté plusieurs auteurs d'ouvrages fondamentaux de droit public, notamment Buttgenbach et Vauthier. La définition qui lui semble la plus complète et la plus exacte, il l'a trouvée dans un ouvrage de notre collègue, M. P. Wigny, qui dans son ouvrage *Principes généraux du Droit administratif belge* (pp. 32-33) en donne la définition ci-après :

« Les associations de droit public sont des services publics qui sont détachés de l'Etat, d'une province ou d'une commune pour constituer par le système de l'association une personne publique distincte dont les organes de direction sont autonomes mais soumis au pouvoir tutélaire des autorités gouvernementales, provinciales ou communales.

» La seule différence avec l'établissement public est que la personnalité est accordée à une association et non pas à une fondation. En d'autres termes, l'association de droit public est à l'établissement public ce qu'en droit privé l'association sans but lucratif est à l'établissement d'utilité publique.

» Cette distinction n'a pas toujours été aperçue; on relève un certain flottement de la terminologie dans la jurisprudence et dans les lois. La loi du 1^{er} mars 1952 qualifie d'établissements publics les associations intercommunales d'assistance publique. Fait la même erreur un arrêt de la Cour de Cassation (12 février 1942, R.A. 42382) qui veut reconnaître le caractère public des caisses primaires d'allocations familiales.

» La confusion est regrettable : la technique de la fondation et celle de l'association ne sont pas semblables; elles sont adaptées à des fins différentes. Quand le législateur créera-t-il, en effet, une association de droit public plutôt qu'un établissement public? Ce sera lorsqu'il voudra unir les efforts de plusieurs personnes. Cette constatation nous permet d'établir des subdivisions.

» M. Buttgenbach (*Mode de gestion des services publics*, p. 201) propose les distinctions suivantes :

» Ou bien les membres sont tous des personnes publiques. Tout au moins si les particuliers peuvent devenir associés, ce n'est qu'à titre exceptionnel; jamais leur influence ne sera importante. L'exemple le plus frappant est celui des associations intercommunales auxquelles la loi de 1922 a donné un statut type. Une seconde catégorie est constituée par les sociétés nationales que M. Buttgenbach qualifie de « régies coopératives de services publics ». Citons comme exemple la Société Nationale des Habitations à Bon Marché, la Société Nationale de Distribution d'Eau, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

» Ou bien les personnes publiques font appel à la collaboration de particuliers. Nous avons alors les sociétés d'économie mixte; citons à titre d'exemple la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, la Société Nationale de Crédit à l'Industrie, l'Institut de Réescampte et de Garantie. Le statut de ces sociétés est influencé par le fait de l'intervention de particuliers. Certes la maîtrise du pouvoir public reste souveraine sur la personne publique, mais il faudra permettre dans une certaine mesure aux intérêts privés de se défendre.

» On a confondu les associations de droit public, non seulement avec les établissements publics, mais aussi, et plus souvent encore, avec de simples associations de droit privé. Cette erreur d'analyse résulte du fait qu'on n'y a pas découvert les deux éléments spécifiques d'une personne publique : création spéciale par les autorités publiques aux fins exclusives de gérer un service public. »

III.

Het vraagstuk van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer.

Het gemeenschappelijk stedelijk vervoer is één der problemen waarover de openbare opinie zich niet altijd een gezond en objectief oordeel vormt.

De te oppervlakkige discussies en kritieken die men steeds herhaalt of veralgemeent zijn hier waarschijnlijk niet vreemd aan.

Nochtans zo er een literatuur bestaat die vóór alles tracht de ontoereikendheid en de ongemakken van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer aan te klagen, bestaat er ook een andere gesteund op de analyse van de specifieke belangrijkheid van deze transportmiddelen en hun evolutie.

Het mag inderdaad niet uit het oog worden verloren dat het stedelijk vervoer een bijzondere rol speelt in 's lands economie.

Het kan dan ook niet uitgelegd worden waarom, zodra men de grondslag van hun organisatie ontleedt op rationele basissen, men stuit op veel vooroordelen, zelfs op een spijtige onverschilligheid.

Men kan niet beter de belangrijkheid van dit vraagstuk aantonen dan door het aanhalen van enkele cijfers.

In 1948 hebben de 7 maatschappijen voor stedelijk vervoer in België, 706 miljoen reizigers vervoerd, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen 320 miljoen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen 225 miljoen, hetzij respectievelijk 56.5 %, 25.5 % en 18 % van het totaal aantal in België vervoerde reizigers (zie fig. 1).

Het is juist dat het aantal reizigers een onvolledig beeld geeft van de activiteit van een bepaald vervoermiddel en dat men eerder het aantal reizigers-kilometer moet beschouwen.

Onder dit oogpunt is de toestand natuurlijk anders. Voor het referentiejaar (1948) wordt het aantal vervoerde reizigers-kilometer als volgt verdeeld (zie fig. 2).

N. M. B. S.	7,200 miljoen.
Stedelijk vervoer	2,500 miljoen.
N. M. V. B.	2,000 miljoen.

Een ander in beschouwing te nemen element is dit van de overbevolking voortvloeiende uit de densiteit van de trafiek. Derhalve is de factor die op de voorgrond moet gesteld worden deze van de intensiteit van de trafiek, uitgedrukt in het aantal reizigers-kilometer per kilometer-aslengte (fig. 2).

Nu deze vergelijking gedaan is vinden we het stedelijk vervoer op de eerste plaats met 3,700,000 reizigers-kilometer per kilometer-aslengte, de Nationale Maatschappij van Belgischespoorwegen met 1,450,000 reizigers-kilometer per kilometer-aslengte en eindelijk de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen met 340,000 reizigers-kilometer per kilometer-aslengte.

Het stedelijk vervoer heeft dus de grootste densiteit en trekt derhalve de waakzaamheid van de verantwoordelijke overheden door zijn ingewikkeldheid, zijn dagelijkse exploitatiemoelijkheden en zijn toekomstproblemen onder dubbel oogpunt van een behoorlijke uitrusting en een harmonieuze ontwikkeling.

*.

Een eerste vaststelling is de volgende :

In strijd met de nogal verspreide mening, ingegeven door de vermeerdering van de zg. individuele vervoermiddelen (rijwielen, moto's en auto's) kennen de stedelijke vervoermiddelen, in vele gevallen, een verhoging van trafiek die in nauw verband staat met de aangroei der bevolking van de bediende centra.

Twee typische voorbeelden tonen dit aan :

— dit van Stockholm, waar de bevolking van 1925 tot 1950 met ongeveer 80 % vermeerderde en waar het volume van het vervoer met ongeveer 170 % verhoogde gedurende dezelfde periode (fig. 3).

De curve van het aantal reizigers vermeld op die figuur heeft enkel betrekking op de reizigers van het stedelijk vervoer. Zij volgt niet altijd van dichtbij de curve van het algemeen verkeer, want ze is essentieel functie van de conjunctuur; daarom is het dat men o.a. een periode van hoogconjunctuur ziet rond de jaren 1930 en 1938 en een periode van laagconjunctuur na 1940. Desniettemin laat deze curve van het aantal reizigers toe de groei van het gemeenschappelijk vervoer aan te tonen, niettegenstaande de invloed van de individuele transportmiddelen. Zo ziet men o.a. dat tengevolge van de verdwijning van de indi-

III.

Le problème des transports en commun urbains.

Les transports en commun urbains constituent un de ces problèmes au sujet desquels l'opinion publique ne se fait pas toujours un jugement sain et objectif.

Les discussions et critiques par trop superficielles que l'on se complait à répéter ou à généraliser n'y sont probablement pas étrangères.

Cependant, s'il existe une littérature qui s'attache à refléter avant tout les récriminations sur les insuffisances et les inconvénients des transports en commun urbains, il en existe une autre axée sur l'analyse de l'importance spécifique de ces moyens de transport et sur leur évolution.

Effectivement, il ne peut être perdu de vue que les transports urbains se voient assigner un rôle de premier plan dans l'économie nationale.

On ne s'explique dès lors pas que dès que l'on aborde le problème fondamental de leur organisation sur des bases vraiment rationnelles, on se heurte à beaucoup de préjugés, voire à une indifférence regrettable.

On ne saurait mieux illustrer l'importance du problème tel qu'il se pose en réalité, qu'en citant quelques chiffres.

En 1948, les sept sociétés de transports urbains en Belgique ont transporté 706 millions de voyageurs, la Société Nationale des chemins de fer vicinaux 320 millions et la Société Nationale des chemins de fer belges 225 millions, soit respectivement 56.5 %, 25.5 % et 18 % du nombre total de voyageurs transportés en Belgique (voir fig. 1).

Il est vrai que le nombre de voyageurs ne donne qu'une idée imparfaite de l'activité d'un moyen de transport déterminé et qu'il faut plutôt considérer le nombre de voyageurs-kilomètre.

A ce point de vue, la situation est évidemment différente. Pour l'année de référence (1948), les voyageurs-kilomètre transportés se répartissent en effet comme suit (voir fig. 2) :

S. N. C. B.	7,200 millions.
Transports urbains	2,500 millions.
S. N. C. V.	2,000 millions.

Un autre élément à prendre en considération est celui de l'encombrement résultant de la densité du transport. Dès lors, le facteur à mettre en évidence est celui de l'intensité du trafic, que l'on peut exprimer en nombre de voyageurs-kilomètre par kilomètre d'axe de voie (voir fig. 2).

La comparaison étant faite sur cette base, nous retrouvons les transports urbains en première position avec 3,700,000 voyageurs-kilomètre par kilomètre d'axe, la S.N.C.B. avec 1,450,000 voyageurs-kilomètre par kilomètre d'axe, la S.N.C.V. avec 340,000 voyageurs-kilomètre par kilomètre d'axe.

Les transports urbains ont la plus forte densité. Ils se signalent à l'attention vigilante des autorités responsables par la complexité et l'incidence des problèmes d'exploitation journalière ainsi que des problèmes d'avenir sous le double aspect de l'équipement adéquat et du développement harmonieux.

*.

Une première constatation qui doit être faite est la suivante :

Contrairement à une opinion assez répandue, inspirée par l'augmentation des moyens de transport dits « individuels » (vélos, motos, autos), les transports urbains connaissent, dans bien des cas, une augmentation de trafic qui est en étroite corrélation avec l'augmentation de la population des centres qu'ils desservent.

Deux exemples typiques illustrent cet aspect de la question :

— celui de Stockholm, où la population a augmenté de près de 80 % de 1925 à 1950, et où le volume des transports s'est accru de près de 170 % pendant la même période (voir fig. 3).

La courbe du nombre de voyageurs reprise à cette figure n'a trait qu'aux voyageurs des transports urbains. Elle ne suit pas toujours de près la courbe de la circulation générale, car elle est essentiellement fonction de la conjuncture; c'est pourquoi on y voit notamment une période de haute conjuncture vers les années 1930 et 1938 et une période de basse conjuncture peu après 1940. Néanmoins, cette courbe du nombre de voyageurs permet d'illustrer l'allure croissante des transports en commun, bien qu'il s'y marque l'influence des moyens de transport individuels. On voit entre autres que par suite de la disparition des moyens

VERGELIJKING TRAFIEK VAN STEDELIJK VERVOER.
 N.M.B.S. — N.M.V.B.
 AANTAL VERVOERDE REIZIGERS.

TRAFFIC COMPARE TRANSPORTS URBAINS.
 S.N.C.B. — S.N.C.V.
 NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS.

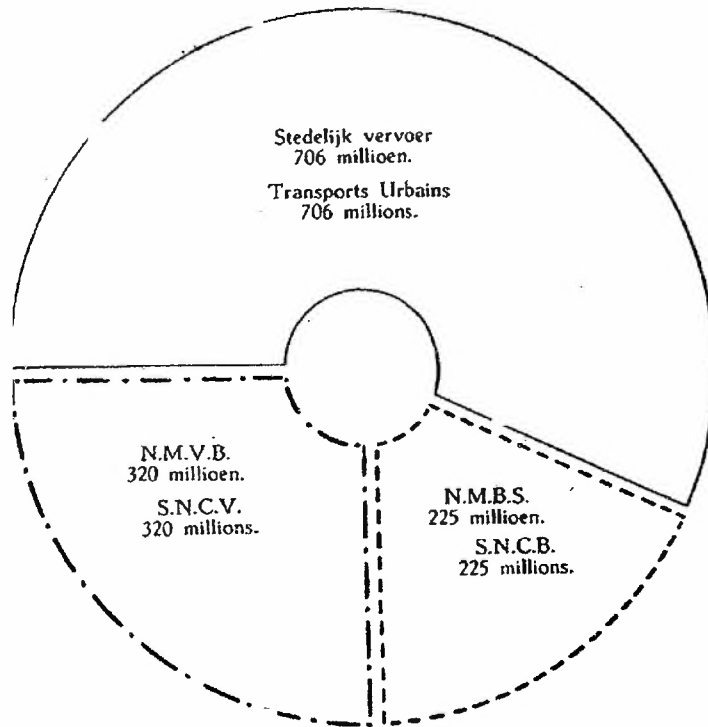


FIG. 1.

DICHTHEID VAN DE TRAFIEK.

INTENSITÉ DU TRAFIC.

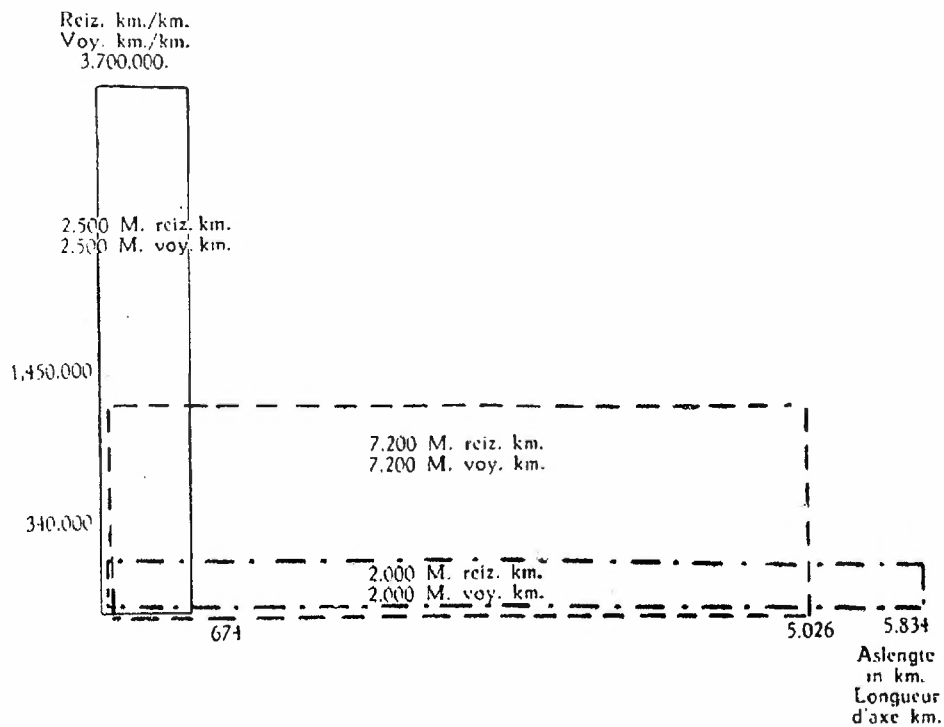


FIG. 2.

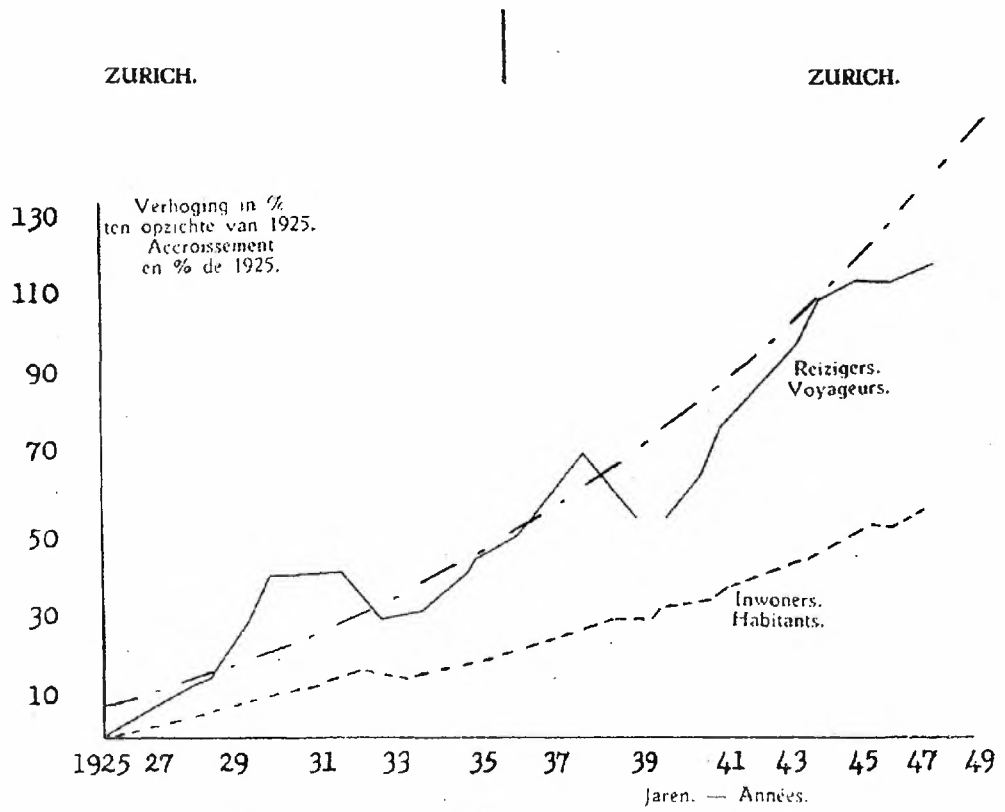


FIG. 3.

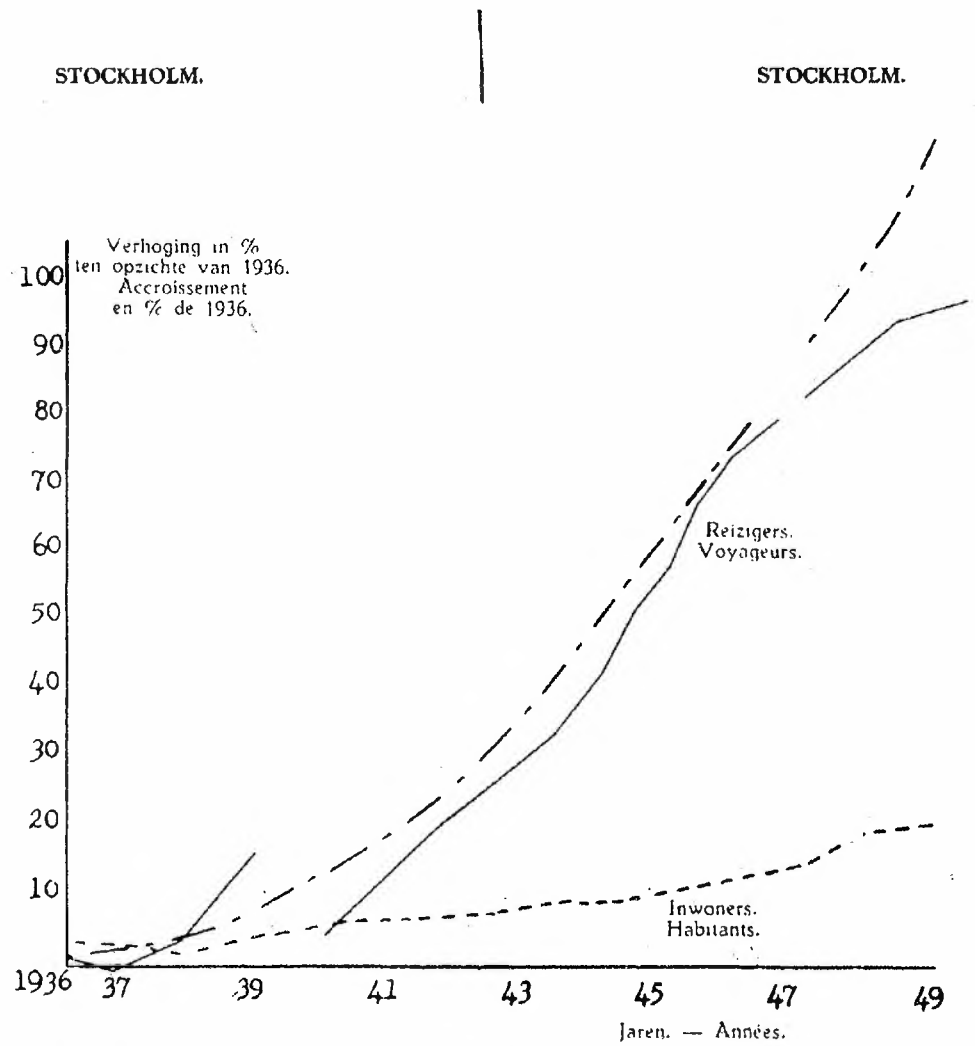


FIG. 4.

viduele transportmiddelen gedurende de oorlog, de kurve van het aantal reizigers van het stedelijk vervoer dicht bij de theoretische kurve van het verkeer komt, en dat ze zich er meer en meer van verwijderd na 1947 tengevolge van de nieuwe verhoging van die individuele transportmiddelen.

— dit van Zürich (fig. 4), even karakteristiek, hetwelk, voor een bevolkingsaan-groei van 20 % van 1936 tot 1950, een verkeersaan-groei van meer dan 100 % aantoonde waaronder het stedelijk vervoer een zeer belangrijk deel genomen heeft.

De verhouding tussen de verhoging van het aantal inwoners en de aangroei van trafik verschilt natuurlijk van centrum tot centrum maar het is niet overdreven te beweren dat een betrekking zelfs van 3° of 4° graad de twee functies verbindt. Anders gezegd : de verhoging van het aantal inwoners van een agglomeratie veroorzaakt een verhoging van activiteit, die het symbool is van de commerciële welvaart der stad.

De Amerikaanse statistieken die het aantal dagelijkse verplaatsingen per inwoner weergeven, zijn onder dit oogpunt karakteristiek :

Voor de steden met 25 tot 50.000 inwoners telt men 0.34 trajecten per inwoner en per dag.

Voor de steden met 50 tot 100.000 inwoners telt men 0.78 trajecten per inwoner en per dag.

Voor de steden met 100 tot 250.000 inwoners telt men 1.05 trajecten per inwoner en per dag.

Voor de steden met 250 tot 500.000 inwoners telt men 1.37 trajecten per inwoner en per dag.

Voor de steden met 500 tot 1.000.000 inwoners telt men 1.45 trajecten per inwoner en per dag.

Voor de steden boven 1.000.000 inwoners telt men 1.52 trajecten per inwoner en per dag.

Het schijnt dus wel dat het vraagstuk van het stedelijk vervoer — zo wel te verstaan de bevolking in stijgende lijn gaat — moet beschouwd worden op het stuk van technische verbetering die, om doeltreffend te zijn, zelfs kan leiden tot tamelijk ver vooruitlopende oplossingen; zo dit niet gedaan wordt loopt men gevaar op een gegeven ogenblik voorbijgestreefd te worden door de voortdurende vooruitgang in het domein van het privaat vervoer.

Dit schijnt ongelukkig het geval te zijn voor Brussel. Het diagramma (fig. 5) toont duidelijk de tendenz aan van de evolutie van de trafik te Brussel, waar de bevolking een licht stijgende lijn vertoont, waar de individuele transportmiddelen op grote schaal werden ontwikkeld en waar het stedelijk vervoer, niettegenstaande een belangrijke aangroei van cliënteel gedurende de oorlogsjaren en de 2 of 3 jaren volgende op de bevrijding, sedert meer dan 10 jaar de mogelijkheid niet gehad heeft tot voldoende modernisatie.

De verhoging van de densiteit van trafik maakt de organisatie van het stedelijk verkeer steeds moeilijker; dit verkeer zou weldra onmogelijk worden bij gebrek aan gemeenschappelijk stedelijk vervoer dat veruit het meest effectief is, doch dit gemeenschappelijk stedelijk vervoer dient aangepast aan de gestadige vorderingen der techniek.

Deze aanpassing moet toelaten aan de cliënteel het snelste en gemakkelijkste materieel aan te bieden voor de laagste kostprijs niettegenstaande de feit dat de verhoging van de gemiddelde vervoerafstand per reiziger, het vraagstuk nog ingewikkelder maakt. Het stedelijk vervoer betaalt hier zijn tol aan de sociale verbeteringen die het logisch gevolg zijn van één hunner bijzonderste opdrachten : de uitbreiding der steden mogelijk te maken tot groot gemak der bevolking die zodoende een grotere en ook gezondere zone tot huisvesting kan vinden.

Het is vooral de arbeidende bevolking die hieruit voordeel getrokken heeft, en de urbanisatiepolitiek tracht deze verplaatsing aan te moedigen en te vergemakkelijken; zo is het dat in strijd met hetgeen werd vroeger vastgesteld, de uitbreiding der wijken in oppervlakte gebeurt in stede van in de hoogte.

Onder dit opzicht is het geval van Brussel (fig. 6) karakteristiek. In 1880 was de bevolking 460.000 inwoners en de gebouwde oppervlakte enkel 10 km². In werkelijkheid strekte, op dit ogenblik, de bewoonde zone zich nauwelijks buiten de ringlanen uit. In 1950 belooft de bevolking ongeveer 1.000.000 voor een gebouwde oppervlakte van 50 km². De bevolking verdubbelde dus in een tijdbestek van 70 jaar, en de oppervlakte vervijfdubbelde.

..

We hebben gezien dat de evolutie der agglomeraties aan het stedelijk vervoer nieuwe verplichtingen oplegt. Het stedelijk vervoer moet het hoofd bieden aan een steeds dichtere trafik, het moet zich inwerken in een steeds moeilijker stedelijk verkeer, het moet eindelijk een cliënteel bedienen die zich meer en meer van het centrum der steden verwijderd. Hierbij dient gevoegd de verplichting om, spijs als, de diensten zo regelmatig mogelijk te verzekeren met een redelijke frequentie; daarenboven dienen de vervoerprijzen zo laag mogelijk gehouden.

de transport individuels pendant la période de guerre, la courbe du nombre de voyageurs des transports urbains se rapproche très fort de la courbe théorique de circulation et qu'elle s'en détache de plus en plus après 1947 par suite de l'augmentation nouvelle de ces moyens de transport individuels.

— celui de Zurich (fig. 4), tout aussi caractéristique, qui marque pour une augmentation de population de près de 20 % de 1936 à 1950, une augmentation de circulation de plus de 100 %, dont les services de transport urbains ont pris une part très importante.

La relation entre l'accroissement du nombre d'habitants et l'accroissement du trafic diffère évidemment de centre urbain à centre urbain, mais il n'est pas exagéré de dire qu'une relation quelquefois du 3° et même du 4° degré lie les deux fonctions. Autrement dit : l'augmentation du nombre d'habitants d'une agglomération entraîne une recrudescence de l'activité, qui est le symbole de l'essor commercial de cette cité.

Les statistiques américaines donnant le nombre journalier de déplacements par habitant sont caractéristiques à cet égard :

Pour les villes de 25 à 50.000 habitants, on compte 0.34 trajet par habitant et par jour.

Pour les villes de 50 à 100.000 habitants, on compte 0.78 trajet par habitant et par jour.

Pour les villes de 100 à 250.000 habitants, on compte 1.05 trajet par habitant et par jour.

Pour les villes de 250 à 500.000 habitants, on compte 1.37 trajet par habitant et par jour.

Pour les villes de 500 à 1.000.000 habitants, on compte 1.45 trajet par habitant et par jour.

Pour les villes au delà de 1.000.000 habitants, on compte 1.52 trajet par habitant et par jour.

Il semble donc bien que le problème des transports urbains — si, bien entendu, la population suit un mouvement ascendant — doit être considéré sur le plan d'une amélioration technique qui, pour être adéquate, peut même conduire à des solutions assez avancées; faute de le faire, on risque à un moment donné d'être nettement dépassé par les continuel progrès réalisés dans le domaine des transports privés qui, finalement, congestionnent la circulation dans les centres.

Tel semble déjà malheureusement être le cas pour Bruxelles. Le diagramme (fig. 5) montre bien la tendance de l'évolution du trafic à Bruxelles, où la population suit une courbe légèrement ascendante, où les moyens de transport individuels se sont développés considérablement et où les transports en commun, malgré un accroissement important de la clientèle pendant les années de guerre et pendant les 2 ou 3 années qui ont suivi la libération, n'ont pas eu depuis plus de 10 ans la possibilité de se moderniser suffisamment.

L'augmentation de la densité du trafic rend de plus en plus difficile l'organisation de la circulation urbaine; cette circulation deviendrait impossible en l'absence des moyens de transport en commun qui sont de très loin les plus efficaces, mais ces transports en commun urbains doivent s'adapter aux progrès continuel de la technique.

Cette adaptation doit leur permettre d'offrir à la clientèle le matériel le plus rapide, le plus confortable pour le prix de revient le plus bas, malgré le fait que l'augmentation de la distance moyenne de transport par voyageur rende le problème encore plus difficile. Les transports en commun paient ici un tribut à l'amélioration sociale qui est le résultat logique d'un de leurs rôles primordiaux, celui de rendre possibles les extensions des villes au grand profit des populations qui trouvent ainsi une zone d'habitation plus étendue et par conséquent plus aérée et plus salubre.

C'est surtout la population ouvrière qui a bénéficié de cet avantage, et la politique d'urbanisme tend à encourager et à favoriser ce déplacement; c'est ainsi que contrairement à ce que l'on constatait jadis, l'extension des cités se fait en étendue plutôt qu'en hauteur.

A cet égard, le cas de Bruxelles (voir fig. 6) est caractéristique. En 1880, sa population était de 460.000 habitants et la surface bâtie n'était que de 10 km². En réalité, à ce moment, la zone habitée dépassait relativement peu l'enceinte des boulevards intérieurs. En 1950, la population de l'agglomération bruxelloise s'élève à un million d'habitants pour une surface bâtie de 50 km². La population, en 70 années, a donc doublé alors que la superficie a quintuplé.

..

Nous avons vu que l'évolution des agglomérations impose aux transports en commun urbains de nouvelles obligations. Ils doivent faire face à un trafic toujours plus dense, ils doivent s'intégrer dans une circulation urbaine toujours plus compliquée, ils doivent enfin desservir une clientèle qui s'éloigne de plus en plus du centre des villes. Il faut y ajouter l'obligation de maintenir, malgré tout, aux services, la plus grande régularité et aussi une fréquence raisonnable, et enfin d'appliquer des prix de transport aussi bas que possible.

De regelmatigheid is één der bijzonderste vereisten voor een stedelijk vervoer. De frequentie der diensten dient bepaald in verhouding tot de dichtheid van de trafik.

Maar het volstaat niet een aantal plaatsen-kilometer aan te bieden dat strikt gelijk is aan het aantal te vervoeren personen. De tijdsperiode tussen twee diensten mag bepaalde grenzen niet overschrijden. Men moet immers het karakter van openbare dienst verbonden aan het ste-

La régularité est une qualité essentielle d'un bon service de transport urbain. Au surplus, la fréquence des services doit être déterminée en fonction de la densité du trafic.

Mais il ne s'agit pas seulement d'offrir un nombre de places-kilomètres strictement équivalent au nombre de personnes à transporter. L'espace de temps entre deux convois ne peut dépasser certaines limites. Il faut, en effet, considérer le caractère de service public qui s'attache aux

**STEDELIJK VERVOER IN BRUSSEL.
EVOLUTIE DER VERVOERDE REIZIGERS
EN BEVOLKING.**

In % ten opzichte van 1938.

**T. U. B.
EVOLUTION COMPARÉE DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS
ET DE LA POPULATION.**

En % par rapport à 1938.

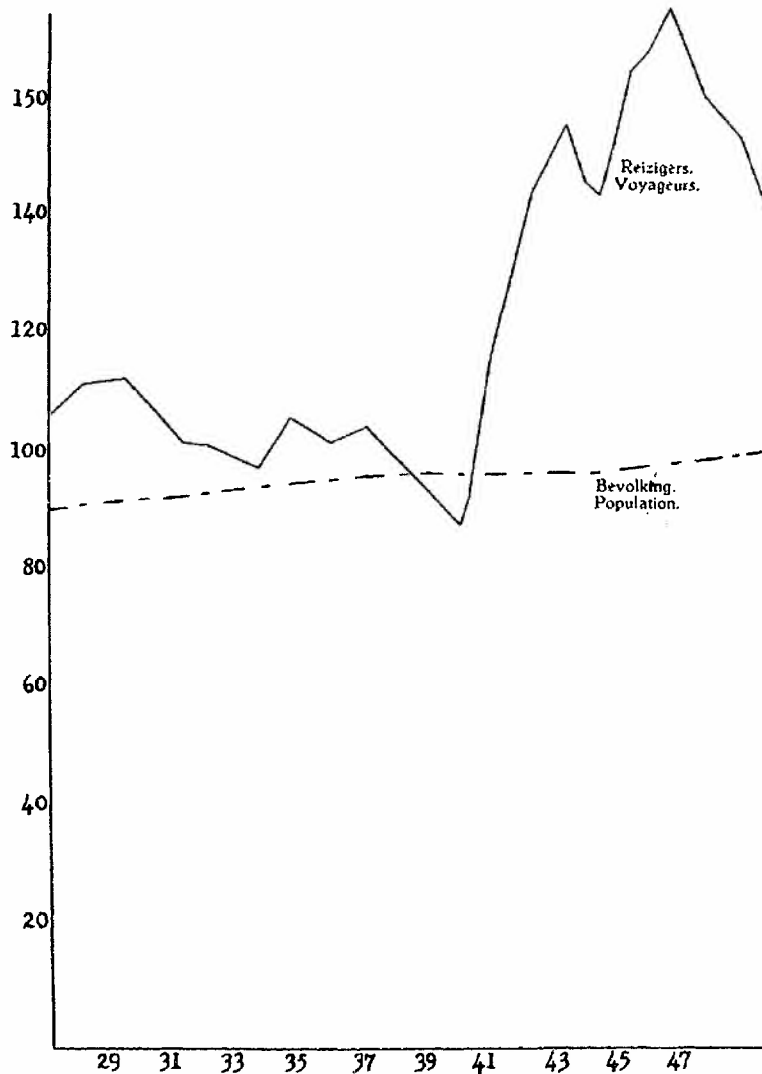


FIG. 5.

delijk vervoer beschouwen. Ritten dienen ingericht zelfs op de niet drukke uren en zelfs in zulke getale dat de reizigers nooit verplicht worden te lang te wachten. In principe moeten tussenuitruimten van 10 minuten tussen twee reizen uitzonderlijk zijn om het karakter van stedelijk vervoer te behouden aan de ter beschikking van het publiek gestelde dienst.

Het is ook essentieel er over te waken dat de vervoerprijzen binnen het bereik blijven van de bescheiden beurzen, zoniet zullen ze een beletsel vormen voor de ontwikkeling in oppervlakte van de grote agglomeraties. Voor de arbeider die zich in een randgemeente heeft gevestigd en wiens werkplaats in het centrum gelegen is, mag de prijs van zijn dagelijkse verplaatsingen geen te zware last zijn. Anderszijds mag noch de duur van het traject noch de vervoerprijs een beletsel zijn voor de inwoners, die verwijderd zijn van het centrum, om zich naar dit centrum te begeven voor hun aankopen of voor hun ontspanning.

transports urbains. Des parcours doivent être organisés même aux heures creuses et en nombre tel qu'on n'impose jamais aux usagers une attente trop longue. En principe, des écarts de plus de 10 minutes entre deux services ne devraient être qu'exceptionnels pour conserver un caractère urbain au moyen de transport mis à la disposition du public.

Il est essentiel aussi de veiller à ce que les prix de transport restent à la portée des bourses modestes, sinon ils constitueront une entrave au développement en surface des grandes agglomérations. Pour le travailleur qui s'est fixé dans la périphérie et dont le lieu de travail est situé dans le centre, le coût de ses voyages journaliers ne peut constituer une charge trop lourde. Par ailleurs, ni la durée du trajet ni le prix du transport ne doivent empêcher les habitants éloignés du centre de fréquenter celui-ci, soit pour y faire des achats soit pour y chercher un délassément.

De stremming van het verkeer veroorzaakt grote zorgen aan de verantwoordelijke overheden. Onder dit opzicht is het niet nutteloos enkele treffende statistieken aan te halen. Zo b.v. de Louizalaan te Brussel. Einde 1948 heeft men er, voor een periode van 24 uur, het voorbijrijden vastgesteld van 15,400 auto's, 't is te zeggen 75.5 % van het totaal aantal rijtuigen, voor een aantal vervoerde reizigers van 22,000, hetzij nauwelijks 26 % van het aantal reizigers. Voor de tramweg waren er 1,325 voorbijritten, hetzij 23 % van het aantal rijtuigen met 60,500 reizigers hetzij 72 % van het totaal aantal reizigers. Men heeft bovendien 1,600 rijwielen en motorrijtuigen geteld die ongeveer 2 % vervoerden van het totaal aantal reizigers. Figuur 7 toont duidelijk die resultaten aan.

L'encombrement de la circulation crée de graves soucis aux autorités responsables. Il n'est pas inutile à ce propos de reprendre quelques statistiques édifiantes. Citons l'exemple de l'avenue Louise à Bruxelles. On y a noté fin 1948, pour une période de 24 heures, le passage de 15,400 voitures, c'est-à-dire 75.5 % du total des véhicules, pour un nombre de « voyageurs » transportés de 22,000, soit à peine 26 % du total des voyageurs. Pour le tramway, il y a eu 1,325 passages, soit 23 % du nombre des véhicules avec 60,500 voyageurs, soit 72 % du total des voyageurs. On a compté en outre 1,600 vélos et motos transportant un peu moins de 2 % du nombre total des voyageurs. La figure 7 montre clairement les résultats de ce comptage.

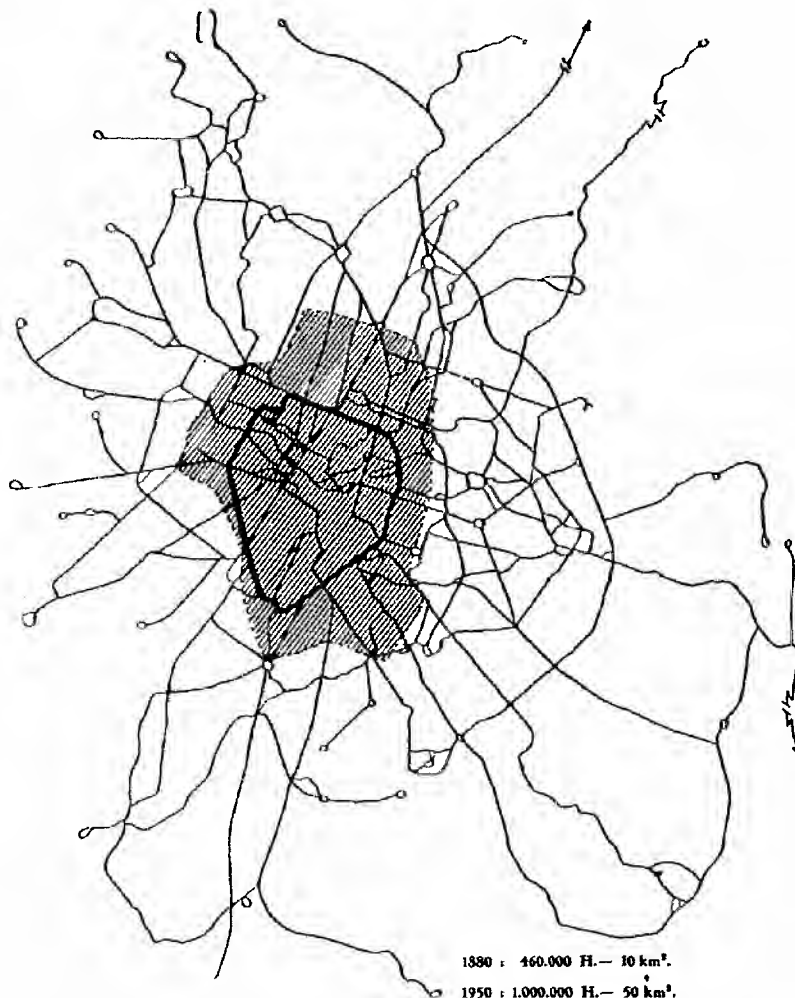


FIG. 6.

Deze cijfers tonen aan dat per m² gebruikte oppervlakte, er voor de auto 0.14 reiziger was, voor de tram 1.30, voor het rijwiel 0.50 en voor het motorrijtuig 0.40.

De grote doeltreffendheid van de tram komt hier dus tot uiting zowel op gebied van debiet als van gebruikte oppervlakte. Men mag hier zelfs aan toevoegen dat het dank zij de doeltreffendheid van de tramweg is dat het verkeer in plaatsen zoals de Louizalaan nog mogelijk is. Inderdaad, moest de tramweg vervangen worden door individuele transportmiddelen, zou men moeten aan het verkeer 64 personenauto's toevoegen om een tram met 90 plaatsen te vervangen. Figuur 8 toont duidelijk de opstopping aan die hieruit zou voortvloeien.

Sommigen beweren nochtans dat de tramweg uitgediend heeft en dient vervangen door andere transportmiddelen zoals de trolleybus en de autobus. Maar ze steunen deze opinie door het vergelijken van de diensten bewezen door oude tramrijtuigen met deze bewezen door moderne trolleybussen of autobussen. Welnu, thans bouwt men tramrijtuigen van een gans moderne opvatting die 110 à 130 reizigers kunnen vervoeren en waarvan de benutting economisch meer gerechtvaardigd is dan deze van autobussen of trolleybussen die practisch een kleinere capaciteit hebben. Het is natuurlijk mogelijk autobussen of trolleybussen te bouwen met meer dan 100 plaatsen, maar het gebruik van dergelijke voertuigen in verzadigde verkeersaders is niet aange-

Ces chiffres ont permis d'établir que par m² d'encombrement, il y a eu pour la voiture automobile 0.14 voyageur; pour le tramway, 1.30 voyageur; pour le vélo, 0.50 voyageur et pour la moto, 0.40 voyageur.

La grande efficacité du tramway apparaît ainsi au double point de vue du débit et de l'encombrement. On peut même ajouter que c'est grâce à l'efficacité du tramway que la circulation dans des endroits comme le goulot de l'avenue Louise est encore possible. En effet, si le tramway devait être remplacé par tous transports individuels, il faudrait ajouter à la circulation actuelle 64 voitures individuelles pour remplacer un tramway de 90 places. La figure 8 montre bien l'encombrement qui résulterait d'une telle substitution.

D'aucuns estiment cependant que le tramway a fini son temps et qu'il doit céder la place à d'autres modes de transport, le trolleybus et l'autobus notamment. Mais ils fondent cette opinion en comparant les services que rendent des tramways de modèles anciens avec les services que peuvent rendre des trolleybus ou autobus modernes. Or, on construit actuellement des tramways d'une conception toute moderne qui peuvent transporter de 110 à 130 voyageurs et dont l'utilisation est économiquement bien plus justifiée que des autobus ou des trolleybus, lesquels ont pratiquement une capacité beaucoup moindre. Il est évidemment possible de construire des autobus et des trolleybus de 100 places et plus, mais l'utilisation de tels véhicules dans des artères

wezen. Meerdere grote steden van Europa hebben de proef gewaagd. Te Stockholm en te Zurich nl., waar autobussen en trolleybussen met grote capaciteit ten titel van proef werden ingelegd, heeft men belangrijke verliezen aan commerciële snelheid vastgesteld. Te Stockholm hebben trolleybussen met 130 plaatsen geleid tot een verlies aan commerciële snelheid van 10 % en nochtans werden ze enkel ingelegd op de grenzen der agglomeratie, daar het onmogelijk was ze te gebruiken in het stadscentrum.

Onder oogpunt van stedelijk vervoer dient aangestipt dat het

encombrées n'est pas indiquée. Plusieurs grandes villes d'Europe en ont fait l'expérience. A Stockholm et à Zurich par exemple, où on a mis à l'essai des autobus et des trolleybus de grande capacité, on a constaté des pertes de vitesse commerciale considérables. A Stockholm, des trolleybus articulés à 130 places ont conduit à une perte de vitesse commerciale de plus de 10 % et encore ces véhicules n'ont été utilisés que dans les régions périphériques, vu l'impossibilité de les intégrer dans la circulation générale du centre de la ville.

Il faut noter qu'en matière de transport urbain, ce n'est pas la

**OPSTOPPING VEROORZAAKT
DOOR DE ONDERSCHIEDEN VERVOERMIDDELEN
IN DE LOUIZALAAN, TE BRUSSEL.**

**ENCOMBREMENT DÛ AUX DIVERS MODES
DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS AVENUE LOUISE,
A BRUXELLES.**

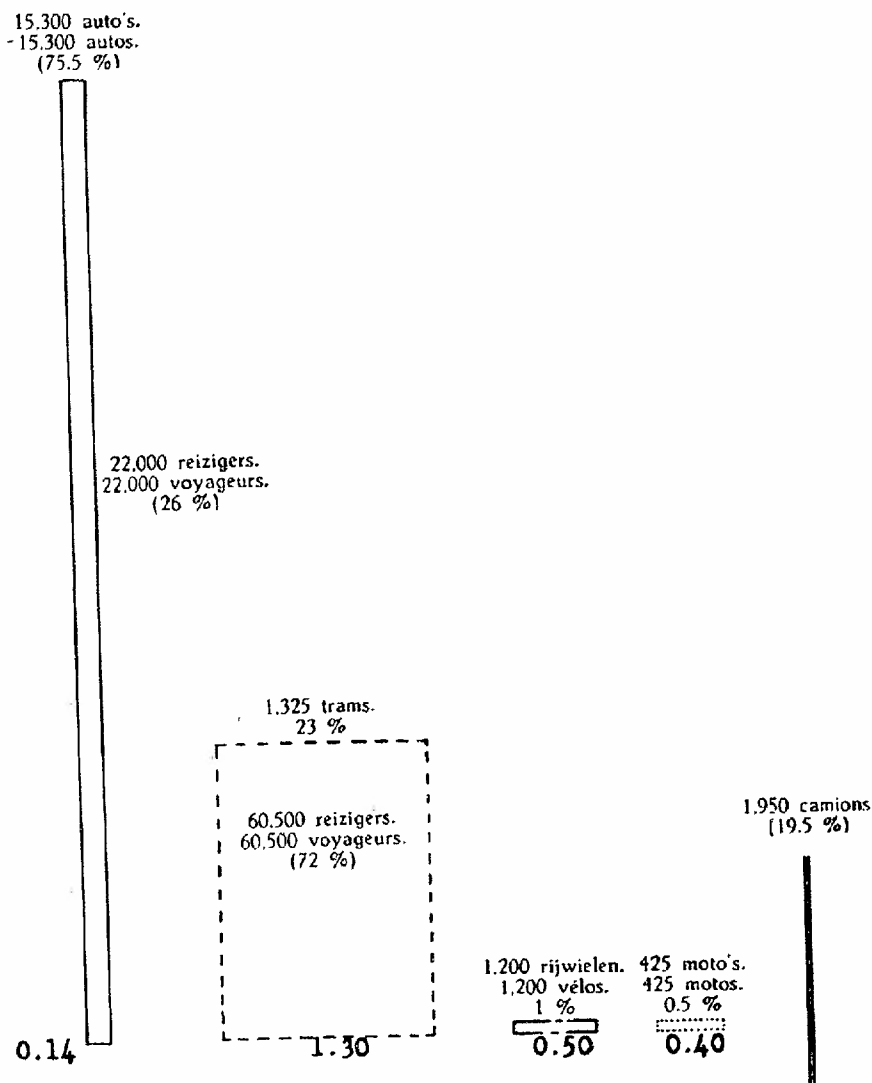


Fig. 7.

niet de innerlijke snelheid van het voertuig is waarmede dient rekening gehouden, maar de mogelijkheden van versnelling en vertraging. Figuur 9 toont onder dit opzicht aan dat om een traject van 450 m. te doorlopen in 45 sec., zo de versnelling bij het straten geen 0.85 m./sec./sec. overschrijdt, men een maximum snelheid van 68 km./u. moet bereiken, wat in de stad onmogelijk is. Anderzijds wordt dezelfde afstand van 450 m. in 45 sec. doorlopen met enkel een maximum snelheid van 47 km./u. zo de versnelling bij het vertrek 1.75 m./sec./sec. bereikt. Dit toont de grote belangrijkheid aan van het motorvermogen per ton in stedelijk vervoer en tevens het voordeel van de elektrische tractie voor dit vervoer, want ze laat een blijvende benutting toe in tegenstelling met de ontploffingsmotoren die snelheidsveranderingen vergen.

Een andere essentiële vereiste voor het stedelijk vervoer is het comfort. In dit domein is geen vergelijking mogelijk tussen de tramweg en zijn concurrenten; onder oogpunt van zachtheid, progressiviteit van

vitesse intrinsèque du véhicule qui compte, mais son pouvoir d'accélération et de décélération. La figure 9 permet à cet égard de montrer que pour parcourir un trajet de 450 m. en 45 secondes, si l'accélération au démarrage ne dépasse pas 0.85 m./sec./sec., il faut atteindre une vitesse maximum de 68 km./h., impraticable en ville. D'autre part, le même parcours de 450 m. est parcouru dans le même temps (45 sec.), avec une vitesse maximum de 47 km./h. seulement, si l'accélération au démarrage est de 1.75 m./sec./sec.; ceci indique l'importance considérable de la puissance massique en transports urbains et de plus montre l'avantage de la traction électrique pour ces transports, car elle permet l'utilisation continue et sans à-coups de cette puissance, à l'inverse des moteurs à explosion qui nécessitent des changements de vitesse.

Une autre condition essentielle à laquelle doit satisfaire un transport urbain est le confort. Dans ce domaine, il n'y a pas de comparaison possible entre le tramway et ses deux concurrents; au point de vue

versnelling en vertraging, regelmatigheid van de rit, is het voordeel ten gunste van de tramweg in zover men modern materieel voorhanden heeft wat niet het geval is voor het grootste deel der Belgische netten.

Opgemerkt dient dat sedert meer dan 10 jaar de aankoop van nieuwe rijtuigen quasi nul is geweest daar de trammaatschappijen niet over

douceur, progressivité de l'accélération et de la décélération et au point de vue de la régularité dans la marche, le tramway l'emporte nettement, pour autant que l'on envisage le matériel de tramway le plus moderne et non celui qui est encore utilisé sur la plupart des réseaux belges.

A ce propos, il faut rappeler que depuis plus de 10 ans les achats de nouvelles voitures ont été quasi nuls, les sociétés de tramways ne

**SCHEMA VAN EEN STEENWEG VAN 26 M BREEDTE.
VERGELIJKING DER BELEMMERING OP DE SPITSUREN.**

1 tramweg : 90 plaatsen = 64 auto's.

**SCHEMA DE CHAUSSÉE DE 26 M DE LARGE.
EQUIVALENCE D'ENCOMBREMENT AUX HEURES
DE POINTE.**

1 tramway : 90 places = 64 autos.

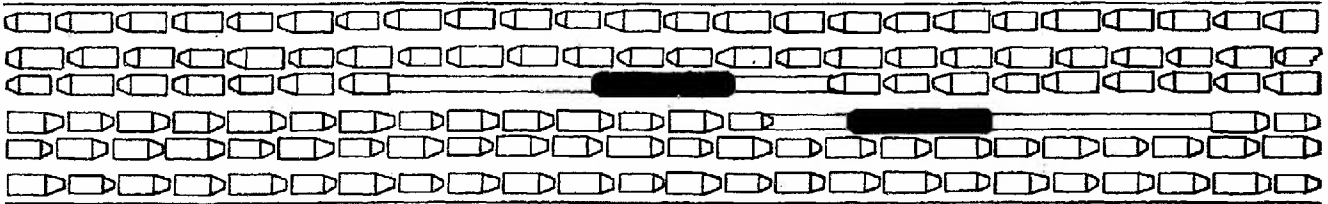


Fig. 8.

AFSTAND TUSSEN HALTEN : 450 M.
GEMIDDELDE THEORETISCHE SNELHEID : 27 KM/U.

DISTANCE ENTRE ARRETS : 450 M.
VITESSE MOYENNE THÉORIQUE : 27 KM/H.

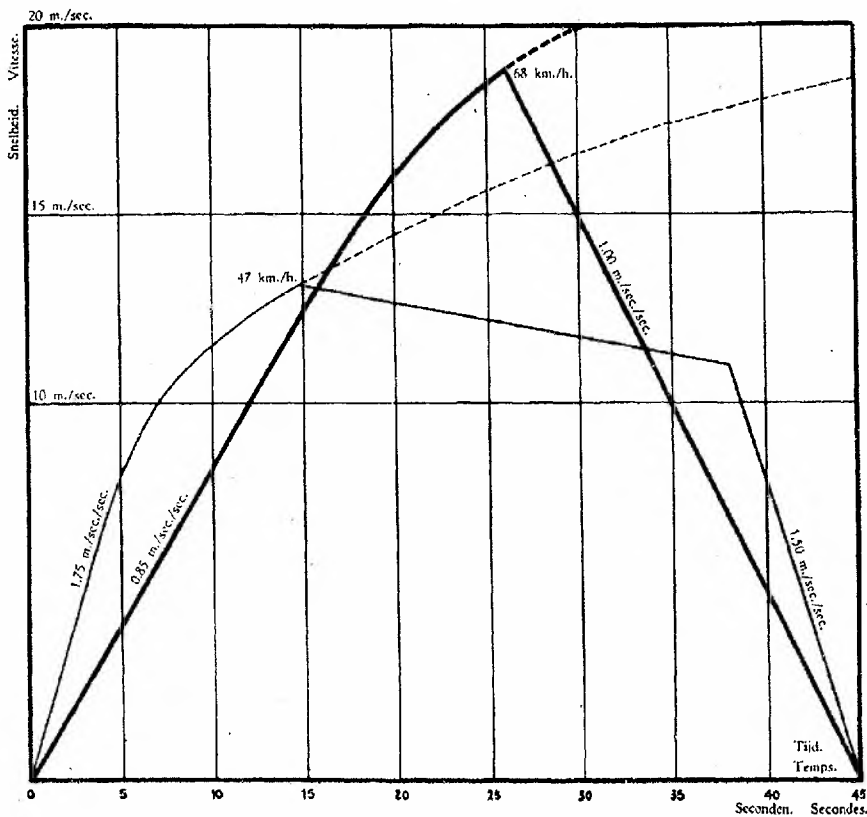


Fig. 9.

voldoende middelen beschikken om de normale vernieuwing van hun materieel te verzekeren.

De tariefverhogingen werden vaak met vertraging doorgevoerd, en over het algemeen waren ze niet voldoende om de dagelijkse lasten te dekken voortvloeiende uit de verhoging van de levensstandaard. Fig. 10 toont onder dit opzicht de evolutie aan van de lonen en de tarieven van 1925 tot 1950.

Het behoort ons niet een oordeel te vellen over de sedert de bevrijding gevolgde politiek inzake tarieven, maar vastgesteld dient nochtans dat, zo de tramtarieven op een tamelijk laag peil werden behouden,

disposant pas de ressources suffisantes pour assurer un renouvellement normal de leur matériel.

Les majorations de tarifs ont souvent été décidées avec retard et elles n'ont généralement pas été suffisantes pour couvrir les charges nouvelles résultant de la hausse du coût de la vie. Voir à ce sujet la figure 10, qui fait apparaître l'évolution des salaires et des tarifs de 1925 à 1950.

Il ne nous appartient pas d'émettre une opinion sur la politique qui a été suivie depuis la libération en matière de tarifs, mais nous devons constater que si les prix des voyages en tramways ont pu être maintenus

dit slechts mogelijk was door zekere uitgaven voor vernieuwing en modernisatie, die in normale tijd onontbeerlijk zouden geweest zijn, naar latere jaren te verschuiven.

Het valt op dat ons stedelijk vervoer een grote vertraging dient in te lopen; op vele punten voldoen de aangeboden diensten de cliënte niet meer daar de verouderde rijtuigen geen voldoening meer schenken.

De Belgische industrie heeft ook onder deze toestand geleden. Zij heeft zich na de bevrijding niet onmiddellijk kunnen aanpassen in het domein van de bouw van rollend materieel. En voor de uitvoer betekent het gebrek aan referenties in België zelf, een ernstige handicap.

De investeringsmogelijkheden die thans in het vooruitzicht gesteld

à un niveau relativement bas, ce n'est qu'en reportant à plus tard certaines dépenses de renouvellement et de modernisation qui en d'autres temps auraient paru indispensables.

Il saute aux yeux que nos transports urbains ont un grand retard à combler; les services que l'on offre ne satisfont plus en tous points la clientèle, qui s'accommode difficilement des moyens désuets qui sont mis à sa disposition.

L'industrie belge a aussi souffert de cette situation. Elle n'a pu, dès la libération, se « refaire la main » dans le domaine de la construction du matériel roulant. Et pour l'exportation, le manque de référence, en Belgique même, constitue un sérieux handicap.

Les possibilités d'investissement qui s'annoncent actuellement per-

EVOLUTIE DER LONEN EN DER TARIEVEN.

In % ten opzichte van 1938.

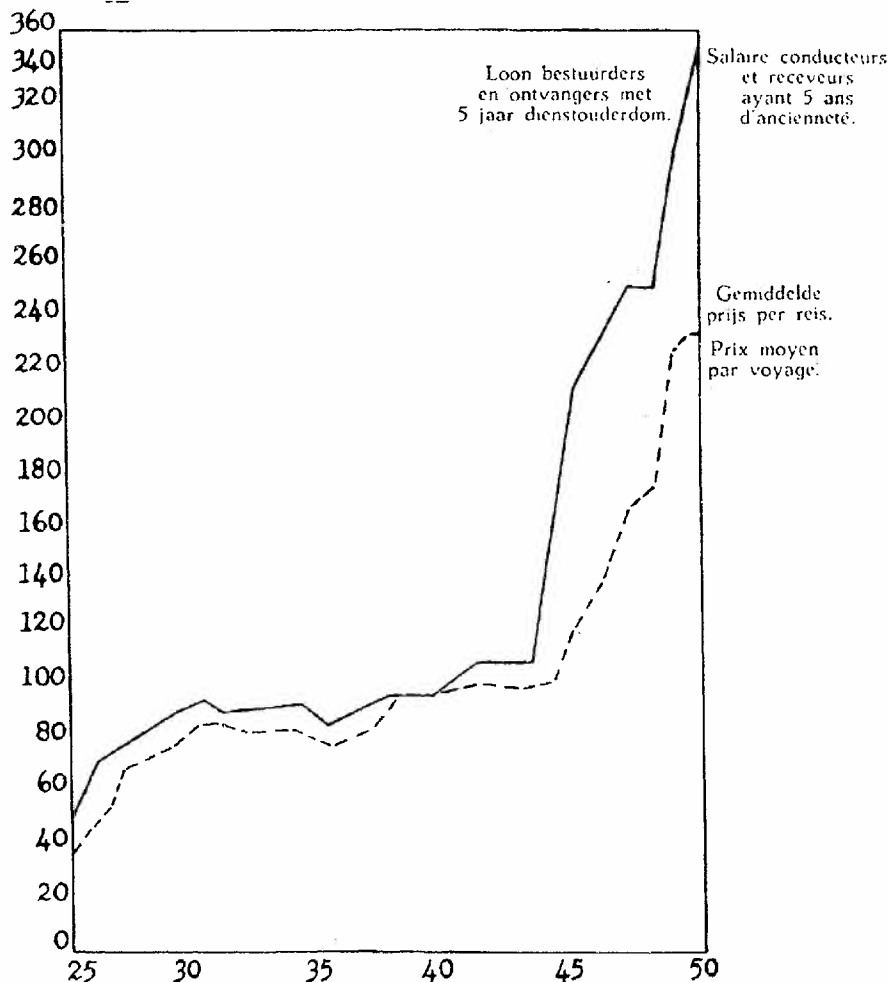


FIG. 10.

ÉVOLUTION DES SALAIRES ET TARIFS.

En % par rapport à 1938.

worden laten toe in een nabije toekomst een beperkte aanvoer van modern materieel te voorzien, o.a. voor de lijnen van de Brusselse agglomeratie.

..

Een woord over de tarieven. Deze kwestie is van kapitaal belang voor een onderneming van stedelijk vervoer en verdient een bijzondere aandacht. Eerst en vooral dient opgemerkt dat, op eenzelfde net en voor identieke trajecten, verschillende prijzen toegepast worden. De reiziger die houder is van een kaart voor verschillende reizen betaalt min dan de reiziger die voor elke reis een ticket neemt. De gebruikers met bescheiden inkomsten kunnen ticketten, kaarten of abonnementen bekomen tegen verminderde prijs. Voor het opmaken van de verschillende prijzen werd gesteund op een gemiddelde prijs die zodanig berekend wordt dat hij de exploitatiekosten dekt. Hoe groter het aantal reizigers tegen verminderd tarief is, hoe hoger de prijzen van de gewone biljetten zullen moeten zijn.

De belangrijkheid van de toegestane verminderingen is groter dan men algemeen denkt. (fig. 11).

mettent d'envisager un apport restreint de matériel moderne dans un avenir assez rapproché, notamment sur les lignes de l'agglomération bruxelloise.

..

Un mot concernant les tarifs. Cette question est primordiale pour une entreprise de transport urbain et mérite que l'on s'y attarde quelque peu. Il faut remarquer, tout d'abord, que sur un même réseau et pour des trajets identiques, plusieurs prix sont généralement appliqués. Le voyageur muni d'une carte valable pour plusieurs voyages paie moins cher que le voyageur qui achète un billet pour chaque voyage. Enfin, les usagers à revenus modestes peuvent obtenir des billets, des cartes ou des abonnements à prix réduits. Les divers prix sont établis en partant d'un prix moyen qui, lui, est calculé de manière à couvrir les dépenses d'exploitation. Plus nombreux seront donc les voyageurs bénéficiant d'un tarif réduit, plus élevés devront être les prix des billets ordinaires.

L'importance des réductions consenties est plus grande qu'on ne le croit généralement (voir fig. 11).

In het geval van een industrieel stedelijk net b.v. is voor een gemiddeld tarief aan index 100, de index van de gewone biljetten: 127, deze van de kaarten en de gewone abonnementen: 82, deze van de werkliedenabonnementen: 57.

In het totaal aantal vervoerde reizigers, komen de voornoemde categorieën als volgt voor:

47 % gewone biljetten;

Dans le cas d'un réseau urbain industriel, par exemple, pour un tarif moyen à l'indice 100, nous relevons l'indice 127 pour les billets ordinaires, l'indice 82 pour les cartes et les abonnements ordinaires et l'indice 57 pour les abonnements ouvriers.

Dans le chiffre total des voyageurs transportés, les catégories précitées de voyageurs représentent:

47 % pour les billets ordinaires;

**INVLOED VAN DE SPECIALE TARIEVEN.
INDUSTRIEEL STEDELIJK NET N.M.B.S.**

**INFLUENCE DES TARIFS SPÉCIAUX.
RÉSEAU URBAIN INDUSTRIEL S.N.C.B.**

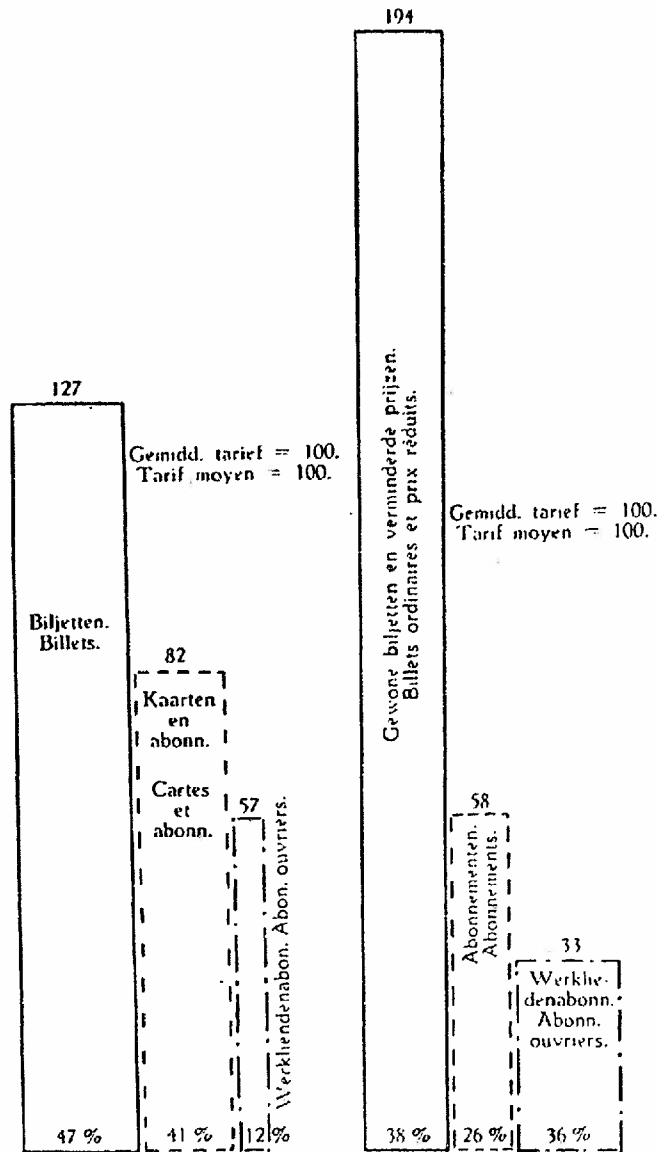


FIG. 11.

VERDELING DER REIZIGERS (in %).

RÉPARTITION DES VOYAGEURS (en %).

41 % kaarten en abonnementen;
12 % werkliedenabonnementen.

41 % pour les cartes et les abonnements;
12 % pour les abonnements ouvriers.

Herinneren we er terloops aan, dat de prijzen-verschillen veel groter zijn bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Voor een gemiddeld tarief aan index 100 worden de tarieven als volgt bepaald:

En passant, rappelons que les écarts de prix sont beaucoup plus grands à la S.N.C.B. Pour un tarif moyen à l'indice 100, les tarifs s'établissent aux indices ci-après:

index 194 : gewone biljetten;
index 58 : gewone abonnementen;
index 53 : werkliedenabonnementen.

194 pour les billets ordinaires;
58 pour les abonnements ordinaires;
33 pour les abonnements ouvriers.

De reizigers voor deze categorieën belopen respectievelijk 38, 26 en 36 % van het totaal aantal reizigers.

Les voyageurs utilisant ces titres de transport représentent respectivement 38, 26 et 36 % du nombre total des voyageurs.

VERDELING DER EXPLOITATIEUITGAVEN.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION.

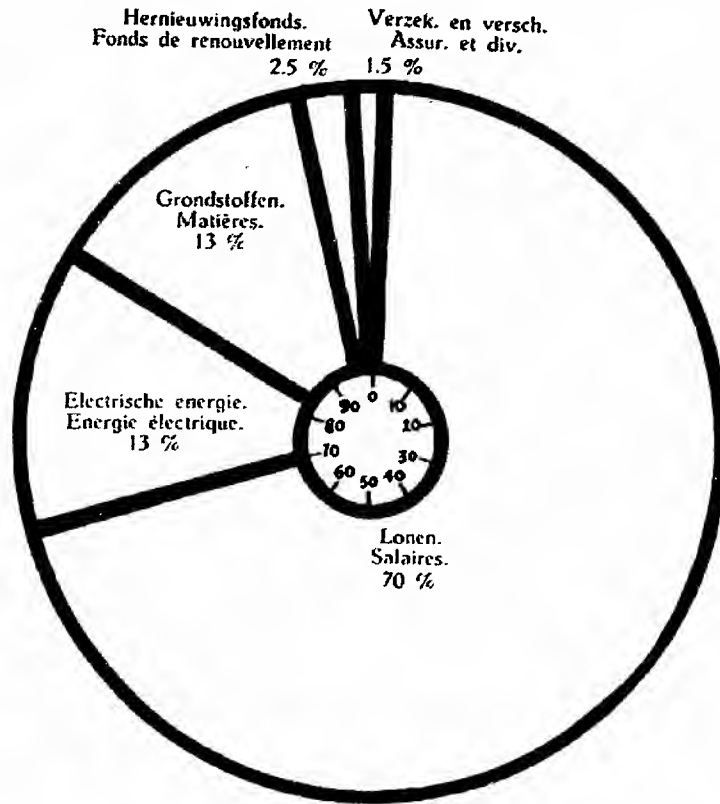


FIG. 12.

VERDELING VAN HET PERSONEEL PER DIENST.

RÉPARTITION DU PERSONNEL EXISTANT PAR SERVICE.

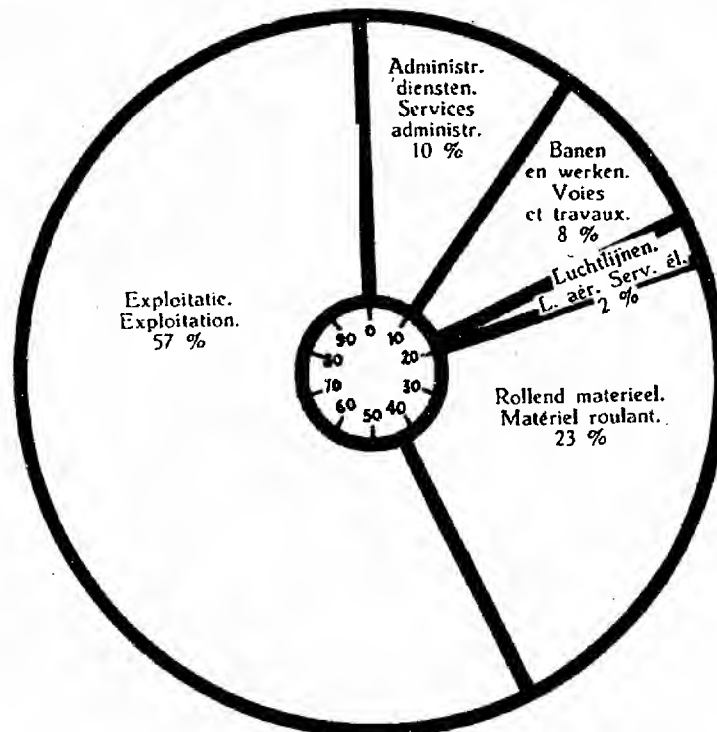


FIG. 13.

De prijzen voor de stedelijke vervoermiddelen worden dus bepaald in functie van een gemiddelde prijs. Deze wordt berekend door middel van formules waarin de verschillende factoren voorkomen van de onderscheiden exploitatieuitgaven. Dit systeem strekt er toe de gemiddelde prijs zoveel mogelijk te doen overeenstemmen met de kostprijs per reis. Zoals in elke industrie omvat de kostprijs van het stedelijk vervoer de uitgaven voor personeel, uitgaven voor grondstoffen en uitgaven voor elektrische energie. Maar de vervoerindustrie heeft deze bijzonderheid, dat de uitgaven voor personeel heel belangrijk zijn.

Fig. 12 toont de verdeling der exploitatieuitgaven aan voor een onderneming van stedelijk vervoer. Men stelt vast dat de uitgaven voor lonen 70 % der uitgaven vertegenwoordigen, de elektrische energie 13 % en de grondstoffen eveneens 13 %. Maar onder oogpunt van aanwending van personeel (fig. 13) moet een andere vaststelling gedaan worden: de exploitatie vergt 57 % van het personeel, als wanneer het rollend materieel er enkel 23 % vergt, de administratieve diensten 10 % en de baan, de werken en de luchtlijnen ook 10 %.

De uitgaven voor het personeel der exploitatie vertegenwoordigen dus 40 % van de totale exploitatieuitgaven. Onnodig te zeggen dat deze post aan een bijzonder toezicht dient onderworpen. De uitgaven voor het personeel der exploitatie zullen min of meer belangrijk zijn volgens de prestaties van het personeel min of meer goed georganiseerd zijn. De ongelijke verdeling van de trafiek brengt onder dit opzicht grote moeilijkheden mede.

Nemen we als voorbeeld de trafiek voorgesteld door figuur 14. We stellen vast dat er twee « drukke » perioden zijn: de eerste van 6 tot 10 uur 's morgens, de tweede van 16 tot 20 uur 's avonds. Het bovenste deel van de figuur toont aan hoe de diensten moeten georganiseerd zijn. Zekere diensten zullen in één prestatie kunnen verwezenlijkt worden, andere zullen twee prestaties vergen.

Men moet dus trachten de diensten oordeelkundig in te richten.

Nemen we als voorbeeld het geval van een net in een industrieel centrum (fig. 16). Men stelt onmiddellijk vast welke de invloed op de uitlagen der exploitatie kan zijn van een juiste aanpassing der diensten aan het aantal reizigers.

Door de minimum-densiteit van de dienst op 50 % te bepalen van de densiteit op de drukke uren, 't is te zeggen van 7 tot 9 uur 's morgens en van 17 u. 30 tot 18 u. 30 's avonds, komt men er toe 35 % te besparen op het aantal kilometer-rijtuigen.

De verwezenlijkte besparing zal belangrijk zijn daar een vermindering met 35 % van het exploitatiepersoneel ongeveer 15 % vertegenwoordigt van de totale exploitatieuitgaven.

Voor het geval Brussel is het verdelen der diensten nog moeilijker (fig. 11). Men stelt vast dat de drukke uren talrijker zijn en ook onregelmatiger. Rond 13 uur namelijk daalt het aantal reizigers tot 35 % van het maximum getal.

Daar de uitgaven voor personeel voor een belangrijk deel tussenkomen in de kostprijs, begrijp men beter het voordeel dat er voor het stedelijk vervoer in bestaat rijtuigen van grote capaciteit te bezigen.

* *

We zijn er toe gebracht geworden zekere voordelen van de tramweg op de andere vervoermiddelen aan te halen, namelijk onder oogpunt van snelheid en comfort.

Maar de keus van een bepaald vervoermiddel hangt af van de densiteit van de trafiek en de minimum te verzekeren frequentie. Het spreekt vanzelf dat voor een kleine densiteit het verkieslijker kan zijn kleine autobussen aan te wenden. Voor een gemiddelde densiteit kan een grote autobus nuttig gebruikt worden. Voor een grote densiteit dient beroep gedaan op de tramweg of op de metro.

* *

Er mag inderdaad niet uit het oog verloren worden dat de niet gebruikte plaats-kilometer als verloren dient aangezien.

Men moet eerst de minimum te verzekeren frequentie beschouwen en het is deze minimum frequentie die, rekening houdende met de te verzekeren trafiek gedurende de niet drukke uren, de keus van de capaciteit der voertuigen moet bepalen.

Op de drukke uren moet de frequentie, soms in zeer hoge mate, verhoogd worden. Zo kan het nodig blijken, om het debiet te verhogen, gebruik te maken van aanhangwagens.

De keus van het materieel hangt dus enerzijds af van het gebruik dat men er van zal maken en anderzijds van de capaciteit die men zal vastgesteld hebben.

Men zal ook de voorbeelden moeten beschouwen die ons door vreemde steden worden gegeven.

Maar er is nog een ander element dat niet mag verwaarloosd worden wanneer men de keus van het rijtuig moet bepalen: de kostprijs. Hernemen we onder dit opzicht het voorbeeld van Stockholm. Onder verscheiden oogpunten mag deze stad met Brussel vergeleken worden.

Les prix des transports en commun urbains sont établis en partant d'un prix moyen. Celui-ci est calculé à l'aide de formules dans lesquelles interviennent des facteurs représentatifs des diverses dépenses d'exploitation. Ce système tend à rapprocher le plus possible le prix moyen du prix de revient par voyage. Comme dans toute industrie, le prix de revient des transports urbains comprend des dépenses de personnel, des dépenses de matières premières et des dépenses d'énergie électrique. Mais l'industrie du transport présente cette particularité que les dépenses de personnel y sont considérables.

La figure 12 montre la répartition des dépenses d'exploitation d'une entreprise de transports urbains. On voit que les salaires représentent 70 % des dépenses, l'énergie électrique 13 % et les matières également 13 %. Mais au point de vue de l'affectation du personnel (fig. 13) une autre constatation doit être faite, c'est que l'exploitation utilise 57 % du personnel, alors que le matériel roulant n'en utilise que 23 %, les services administratifs 10 %, les voies, travaux et lignes aériennes, 10 %.

Les dépenses en personnel d'exploitation représentent donc près de 40 % de l'ensemble des dépenses d'exploitation. Il est inutile de dire que ce poste doit faire l'objet d'une surveillance très étroite. Les dépenses pour le personnel de l'exploitation seront plus ou moins grandes selon que les prestations du personnel seront plus ou moins bien organisées. La répartition inégale du trafic crée à cet égard de grosses difficultés.

Prenons l'exemple du trafic représenté à la figure 14. Nous constatons qu'il y a deux périodes de pointe, la première de 6 à 10 heures du matin, la seconde de 16 à 20 heures du soir. La partie supérieure de la figure montre comment les services doivent être organisés. Certains services pourront se faire en une prestation, d'autres nécessiteront deux prestations.

Il faut donc s'appliquer à découper judicieusement les services.

En prenant par exemple le cas d'un réseau en région industrielle (voir fig. 15), on constate d'emblée l'incidence que peut avoir sur les résultats d'exploitation une adaptation adéquate des services au nombre de voyageurs.

En limitant la densité minimum du service à 50 % de la densité de pointe, c'est-à-dire celle que l'on enregistre de 7 à 8 heures du matin et celle qui se reproduit de 17 h. 30 à 18 h. 30 du soir, on parvient à économiser 35 % du nombre de kilomètre-voitures.

L'économie réalisée sera appréciable puisque 35 % de réduction du personnel d'exploitation représente environ 15 % des dépenses totales d'exploitation.

Dans le cas de Bruxelles, la difficulté du découpage des services est encore plus grande (voir fig. 16). On voit que les pointes sont plus nombreuses et fort inégales. Aux environs de 13 heures, le nombre de voyageurs descend à 35 % du chiffre maximum.

Les dépenses en personnel intervenant dans le prix de revient pour une part importante, on comprend mieux l'avantage qu'il y a à utiliser pour les transports urbains des véhicules de grande capacité.

* *

Nous avons été amené à citer certains avantages que présente le tramway sur les autres moyens de transport, notamment aux points de vue du confort et de la vitesse.

Mais le choix de tel ou tel moyen de transport dépend de la densité du trafic et de la fréquence minimum à assurer. Il est évident que pour les petites densités il peut être préférable de se servir de petits autobus. Pour des densités moyennes, le gros autobus peut être avantageusement utilisé. Pour les grandes densités, il faut utiliser soit le tramway, soit le métro.

En effet, il ne faut pas perdre de vue que la place-kilomètre offerte mais non utilisée est perdue.

C'est en quelque sorte un produit volatil. Il faut d'abord considérer la fréquence minimum à assurer et c'est cette fréquence minimum qui, en tenant compte du volume de trafic à assurer aux heures creuses, doit influencer le choix de la capacité des véhicules.

Aux heures de pointe, la fréquence doit être augmentée dans des proportions quelquefois assez considérables. Il peut ainsi être indiqué, pour augmenter le débit, de se servir de remorques.

Le choix du matériel dans la hiérarchie définie ci-dessus dépendra, d'une part, de l'utilisation que l'on devra en faire, et, d'autre part, de la capacité qui aura été préalablement fixée.

On devra se référer aussi aux exemples que nous offrent certaines villes étrangères.

Mais il est encore un autre élément que l'on ne peut négliger lorsqu'il s'agit de faire choix du véhicule, c'est le prix de revient. A ce propos reprenons l'exemple de Stockholm. A plusieurs points de vue, cette ville peut être comparée à Bruxelles. La densité du trafic atteint

De densiteit bereikt in zekere verkeersaders 19,000 reizigers per uur, als wanneer te Brussel de densiteit slechts in uitzonderlijke gevallen 13,000 per uur bereikt. Maar onder oogpunt van de gemiddelde bezetting der voertuigen kunnen deze twee netten met elkaar vergeleken worden.

Voor Stockholm werd voor 1949 de kostprijs per plaats-kilometer bepaald op :

Tramweg	...	...	...	...	21 öre
Trolleybus	...	...	...	...	34.1 öre
Autobus	...	...	...	...	37.1 öre

dans certaines artères 19,000 voyageurs à l'heure, alors qu'à Bruxelles la densité n'atteint, et encore dans de rares cas, que 13,000 voyageurs à l'heure. Mais au point de vue de l'occupation moyenne des véhicules, les deux trafics sont comparables.

A Stockholm, pour l'année 1949, le prix de revient par place-kilomètre s'est situé aux niveaux suivants :

Tramways	...	...	...	...	21 öre
Trolleybus	...	...	...	...	34.1 öre
Autobus	...	...	...	...	37.1 öre

PRESTATIES VAN HET PERSONEEL DER BEWEGING.
VERDELING DER DIENSTEN.

PRESTATIONS DU PERSONNEL DU MOUVEMENT.
DÉCOUPAGE DES SERVICES.

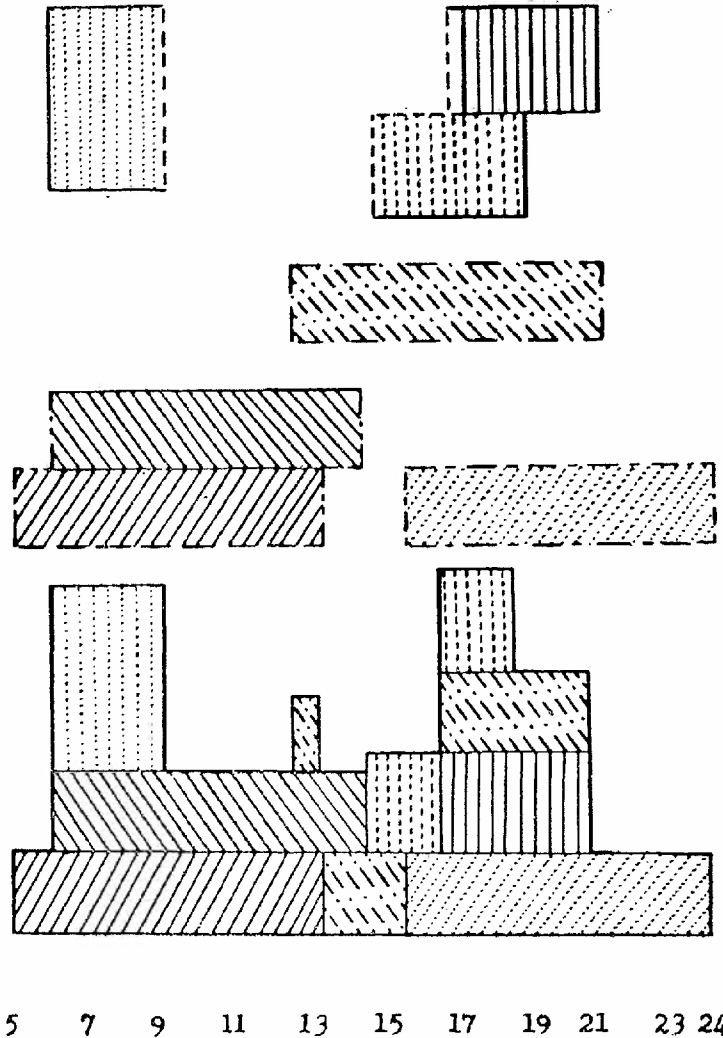


FIG. 14.

Het dient geen verwondering te baren dat te Stockholm het inleggen van autobussen duurder komt dan de trolleybussen, daar de prijs van de elektrische stroom viermaal goedkoper is dan in België.

Men kan zich dan ook afvragen waarom men er te Stockholm toe gekomen is autobussen en trolleybussen op grote schaal te bezigen als wanneer de kostprijs voor die voertuigen hoger ligt dan deze van de tramweg. Het antwoord is eenvoudig : het is onder de drukking van de vereniging tot verdediging der automobilisten en van de Touring-Clubs dat men tot dergelijke beslissing gekomen is.

En het is de ondervinding die het verschil tussen de kostprijzen heeft doen uitkomen.

Halen wij nog het geval van Zurich aan. Hier, zoals te Stockholm, is het de exploitatie der tramwegen alleen die met winst sluit; de trolleybussen en de autobussen met gelijke kostprijs hebben een exploitatie met verlies.

On ne s'étonnera pas de ce que l'autobus soit plus cher que le trolleybus lorsqu'on saura qu'à Stockholm le prix du courant électrique est quatre fois moins élevé qu'en Belgique.

On peut se demander cependant comment on est arrivé à utiliser à Stockholm, et sur une grande échelle, des autobus et des trolleybus, alors que le prix de revient de ces véhicules est beaucoup plus élevé que celui des tramways. La réponse est simple : c'est sous la pression de l'Association pour la défense des automobilistes et des Touring-Clubs qu'une telle décision a été prise.

Et c'est l'expérience qui a fait apparaître la différence des prix de revient.

Citons encore le cas de Zurich. Ici, comme à Stockholm, l'exploitation des tramways clôture seule avec bénéfices; les trolleybus et les autobus, avec des prix de transport identiques, ont une exploitation déficitaire.

Het loont de aandacht de berekeningen na te gaan die voor Brussel gemaakt werden op basis van de prijzen in 1949.

De lasten en de jaarlijkse uitgaven per kilometer-aslengte beliepen voor de tramwegen 3.351.000 frank; voor de autobussen 3.590.000 frank en voor de trolleybussen 4.393.000 frank.

Deze cijfers omvatten de jaarlijkse investeringslasten, die voor de tramwegen heel belangrijk zijn.

Voor de zuivere exploitatieuitgaven heeft men volgende cijfers :

Tramweg : fr. 12.90 per 100 plaatsen-kilometer.

Autobus : fr. 16.36 per 100 plaatsen-kilometer.

Il est intéressant de citer ici les calculs qui ont été faits pour Bruxelles, sur la base des prix de 1949.

Les charges et les dépenses annuelles par kilomètre d'axe se sont élevées pour les tramways à 3.351.000 francs, pour l'autobus à 3.590.000 francs, pour le trolleybus à 4.393.000 francs.

Ces chiffres comprennent les charges annuelles afférentes aux investissements, lesquelles sont fort élevées pour le tramway.

Pour les dépenses d'exploitation pure, nous relevons les chiffres suivants :

tramways fr. 12.90 par 100 places-kilomètre;

autobus fr. 16.36 par 100 places-kilomètre.

**REIZIGERSTRAFIEK
OP DE VERSCHILLENDE UREN VAN DE DAG.**

(Industrieel stedelijk net.)

Economische belangrijkheid van de aanpassing der diensten aan het aantal reizigers.

**TRAFIC EN VOYAGEURS
AUX DIFFÉRENTES HEURES DE LA JOURNÉE.**

(Réseau urbain industriel.)

Importance économique de l'adaptation des services au nombre des voyageurs.

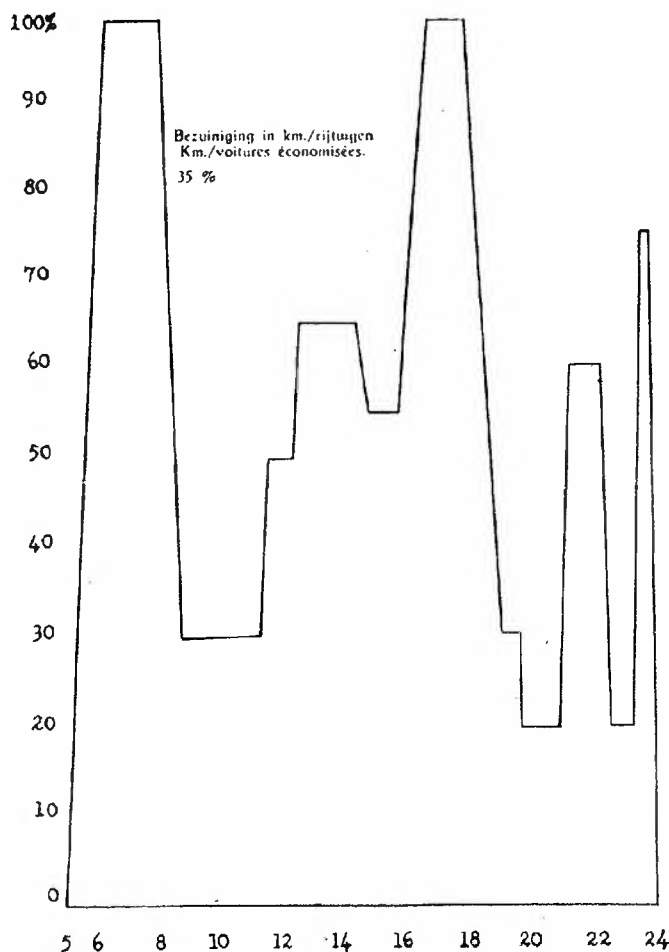


Fig. 15.

De prijs voor de autobus komt ons ongeveer 27 % duurder dan deze van de tramweg.

Hier kan men ook met vrucht verwijzen naar de cijfers betreffende de exploitatie der gemeenschappelijke vervoermiddelen in de grote Europese centra : Edinburg, Rome, Milaan, enz., die toelaten tot dezelfde vaststellingen te komen : tramwegtrafiek : winstgevend; andere vervoermiddelen : met verlies.

Men kan er uit afleiden dat in de Europese steden met grote verkeersdichtheid, de tramweg de bovenhand haalt. Dit neemt niet weg dat, voor een geringe trafiek, het gemakkelijk te bewijzen is dat de autobus en in enkele gevallen de trolleybus betere resultaten opleveren.

..

Het diagramma voorkomende op figuur 17 laat toe zich rekenschap te geven van de voordelen welke deze twee vervoermiddelen kunnen bieden.

Le prix de l'autobus est donc d'environ 27 % plus cher que celui du tramway.

Ici on peut utilement citer les chiffres relatifs à l'exploitation des transports en commun dans les grands centres européens : Edimbourg, Rome, Milan, etc., qui permettent d'en arriver aux mêmes conclusions : trafic tramways en bénéfice; autres trafics en déficit.

On peut en conclure que dans les villes européennes à forte densité de circulation, le tramway l'emporte. Cela n'empêche que pour un faible trafic, il est facile de démontrer que c'est l'autobus et quelquefois le trolleybus qui fournissent les meilleurs résultats.

..

Le diagramme reproduit à la figure 17 permet de se rendre compte des avantages que peuvent présenter ces deux moyens de transport.

De kostprijs bestaat immers uit een vast deel en een veranderlijk deel. Het vast gedeelte is natuurlijk kleiner voor de autobus dan voor de trolleybus en a fortiori voor de tramweg tengevolge van de kleinere investeringen. Het veranderlijk gedeelte — zoals we komen te zien — is over het algemeen groter voor de autobus en de trolleybus dan voor de tramweg. Door voor een bepaalde trafiek de vaste en de veranderlijke kosten samen te tellen stelt men vast dat, vanaf een bepaalde trafiekdichtheid, de tramweg het haalt op de andere vervoermiddelen.

∴

Le prix de revient se compose en effet d'un poste fixe et d'une partie variable. La partie fixe est forcément plus faible pour l'autobus que pour le trolleybus et à fortiori pour le tramway, par suite d'investissement plus réduit. La partie variable, nous venons de le voir, est généralement supérieure pour l'autobus et le trolleybus que pour le tramway. En additionnant pour un trafic déterminé les frais fixes et les frais variables, on constate qu'à partir d'une certaine densité de trafic, c'est le tramway qui l'emporte sur les autres moyens de transport.

∴

AANTAL REIZIGERS OP DE VERSCHILLENDE UREN VAN DE DAG. BRUSSEL.

NOMBRE DE VOYAGEURS AUX DIFFÉRENTES HEURES DE LA JOURNÉE. BRUXELLES.

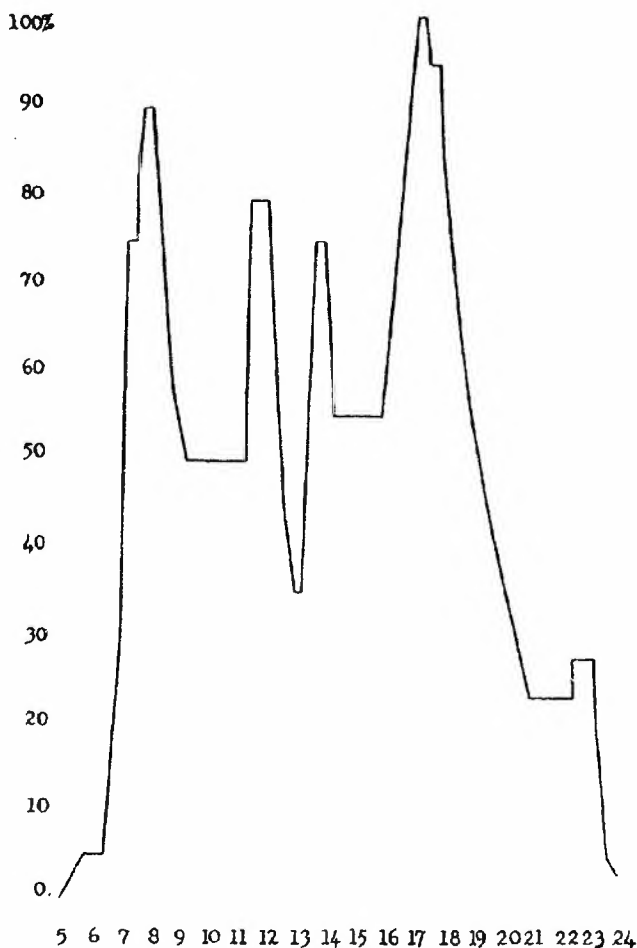


FIG. 16.

De ten opzichte van de tramweg uitgebrachte kritiek is nochtans scherp. In een dergelijk debat is er bij vertrek een verwarring die moeilijk te vermijden is. De kritiek beoogt immers de tramrijtuigen die thans in dienst zijn. Men moet erkennen dat het in de meeste gevallen om verouderde voertuigen gaat. Maar zoals gezegd bouwt men thans moderne rijtuigen die, onder oogpunt van comfort en snelheid, de vergelijking doorstaan met gelijk welk ander voertuig.

Wanneer een zeker aantal nieuwe tramrijtuigen in dienst zullen zijn en hun bewijzen zullen geleverd hebben zullen de tegenstanders van de tram reeds minder talrijk zijn in de grote centra.

Onder dit opzicht dient gemeld dat de nieuwe regelen, getroffen inzake tarieven — deze zullen in 't vervolg zoals vóór 1940 bepaald worden in functie van de kostprijs — aan het stedelijk gemeenschappelijk vervoer zullen toelaten een ernstige peging aan te wenden voor de modernisering van hun materieel. Hopen we dat deze regelen zullen toelaten spoedig het achterstal inzake vernieuwing van materieel in te lopen en dat zodoende een verbetering der exploitatie de talrijke vaak gerechtvaardigde klachten van de cliënteel zal vermijden.

∴

Les critiques que l'on formule à l'adresse du tramway sont cependant vives et nous n'avons pas l'ambition de les apaiser avec les quelques propos qui précèdent. Dans un débat de ce genre, il y a au départ une confusion qu'il est difficile d'éviter. Les critiques visent évidemment les tramways qui sont actuellement en service. Et l'on doit reconnaître qu'il s'agit, sans aucun doute, dans la plupart des cas, de véhicules démodés. Mais on construit, répétons-le, des tramways modernes qui, au point de vue du confort et de la vitesse, supportent la comparaison avec n'importe quel autre véhicule.

Lorsqu'un certain nombre de ces nouveaux tramways auront été mis en service et auront fait leurs preuves, les détracteurs du tramway seront déjà moins nombreux dans les grands centres.

A ce propos, nous croyons utile de signaler que les nouvelles règles qui viennent d'être établies en matière de tarifs — ceux-ci seront dorénavant, et comme cela se faisait avant 1940, liés aux éléments unitaires des dépenses — doivent permettre aux exploitations de transports en commun urbains de faire un sérieux effort dans le sens de la modernisation du matériel. Espérons que ces règles permettront de résorber rapidement une partie de l'arriéré de renouvellement du matériel et qu'ainsi l'amélioration de l'exploitation permettra d'éviter les nombreuses plaintes souvent justifiées de la clientèle.

∴

Bij het beschouwen van de evolutie der grote centra dient men er aan te herinneren dat vóór 1870 de bevolking van de gemeenten met meer dan 20,000 inwoners nauwelijks 10 % vertegenwoordigde van de totale bevolking, dat 50 jaar later die verhouding tot 50 % gestegen was en thans meer dan de helft bedraagt; deze evolutie tengevolge van de veranderingen in de economische structuur is ver van ten einde, zodanig dat het verkeersvraagstuk het dringendste geworden is van de kwesties betreffende de grote centra. De rol van het gemeenschappelijk vervoer is van overwegend belang onder oogpunt van de technische en sociale aanpassing der grote steden. Een goede

Considérant l'évolution des grands centres, il convient de rappeler qu'avant 1870, la population des communes de plus de 20,000 habitants constituait à peine plus de 10 % de la population et qu'elle représentait 50 ans plus tard près de 50 % et actuellement largement plus de la moitié; cette évolution, due aux modifications de la structure économique, est loin d'être terminée, de telle sorte que le problème de la circulation est devenu le plus urgent parmi les questions relatives aux grands centres. Le rôle des transports en commun est donc primordial dans le domaine de l'adaptation technique et sociale des grandes villes. Une réglementation tarifaire bien comprise qui concilie, à la fois,

KOSTPRIJS.

PRIX DE REVIENT.

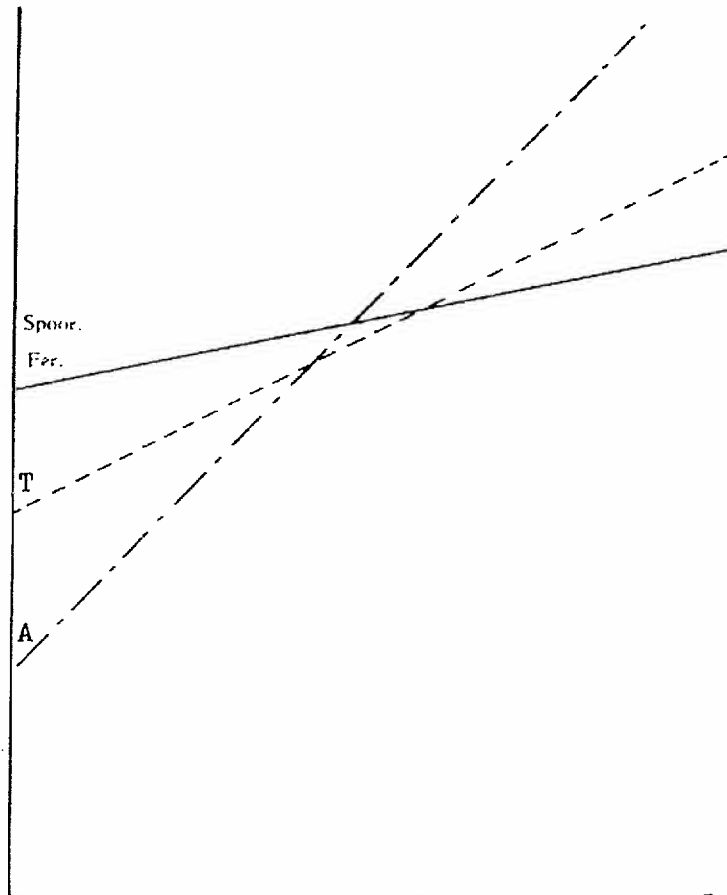


FIG. 17.

tariefregeling die terzelfdertijd de belangen van het publiek en de ondernemingen dient, zal in grote mate medewerken om de urbanistische en sociale vraagstukken te vergemakkelijken.

Moet het zo belangrijk aspect van het probleem van ons stedelijk vervoer de plaats ruimen voor dit van de ontoereikendheid der wegenissen tengevolge van de aangroei der individuele transportmiddelen, vooral de auto? Zeker niet. En zo men meer belangrijkheid hecht aan de klachten van de automobilisten, die te gemakkelijk de stedelijke vervoermiddelen verantwoordelijk stellen voor deze stand van zaken, dan aan de steeds groter wordende moeilijkheden van deze laatsten om het soepelheid en snelheid hun trafiek te verzekeren, zal men dan niet regelrecht naar quasi onoverkomelijke moeilijkheden gaan? Moet men hier de angstwekkende problemen van Parijs en Londen voor hun verkeersregeling aanhalen? Weet men dat in deze laatste stad, waar het verkeer over sporen verdwenen is van de oppervlakte, een comité van experts werd opgericht dat een groots plan tot verbetering van de wegeit heeft opgemaakt, waarvan de verwezenlijking minstens 20 jaar zal in beslag nemen, en waarvan de uitgaven bij een eerste raming op 540,000,000 pond werden bepaald. Dit project voorziet het bouwen van tunnels over een totale lengte van 4 km., het herbouwen van twee bruggen over de Theems en de onteigening langs een zeker aantal verkeersaders van al de gelijkvloeren om wegdoorgangen te maken onder de gebouwen? Wordt het niet meer en meer duidelijk dat het verkeer ingedeeld wordt in twee wel onderscheiden delen :

les intérêts du public et des entreprises, contribuera de façon notable à réduire l'importance des problèmes urbanistiques et sociaux.

Faut-il que cet aspect si important de la question des transports urbains cède le pas à celle que pose l'insuffisance de nos voiries par suite de l'accroissement des moyens de transports individuels, surtout de l'automobile? Certes, non. Et si l'on attache plus d'importance aux récriminations des automobilistes qui rendent trop facilement les transports en commun responsables de cet état de choses, qu'aux difficultés de plus en plus nombreuses que rencontrent ces derniers pour écouler leur trafic avec souplesse et économie, ne va-t-on pas à l'encontre de difficultés bientôt insurmontables? Faut-il évoquer ici les problèmes angoissants qui se posent à Paris et à Londres pour le règlement de la circulation? Sait-on que dans cette dernière ville, où cependant les transports sur rail ont disparu de la surface, un comité d'experts a établi un plan grandiose d'amélioration de la voirie dont l'exécution demandera au moins 20 ans et dont les dépenses comporteront en première approximation 540 millions de livres, comprenant la construction de tunnels sur une longueur totale de 4 km., la reconstruction de 2 ponts sur la Tamise et l'expropriation, le long d'un certain nombre d'artères, de tous les rez-de-chaussées pour créer des traversées routières sous les immeubles? N'est-il pas de plus en plus clair que la circulation se répartit en deux branches bien déterminées : les transports en commun d'une part, les transports individuels d'autre part, et

het gemeenschappelijk vervoer enerzijds, het individueel vervoer anderzijds en zelfs, in enkele zeer belangrijke centra, in drie delen door het onderverdelen van het individueel verkeer in twee aspecten : het zwaar vervoer en de personenwagens ?

Het is hoög tijd dat de verantwoordelijke overheden hun aandacht wijden aan het vitaal probleem van het gemeenschappelijk vervoer opdat ze eindelijk begrijpen dat ingeval ze de voorrang verlenen aan het individueel transport boven het gemeenschappelijk vervoer, aan de oppervlakte ten minste, het met de bedoeling is, in een zin van soepelheid en economie, al de voordelen te behouden van het vervoer der massa, dat meer en meer belemmerd wordt door het steeds groter wordend verkeer.

Bijgevolg moeten de werken betreffende deze omvorming beschouwd worden als werken van openbaar nut, waaraan de openbare besturen actief moeten medewerken evenzeer als aan het aanleggen van wegen.

même quelquefois déjà, dans les centres très importants, en trois branches par subdivision de transports individuels en deux parties relatives aux poids lourds et aux véhicules de tourisme ?

Il est grand temps que les autorités responsables se penchent avec attention sur le problème vital des transports en commun, pour qu'elles comprennent enfin que si les transports collectifs cèdent, en surface tout au moins, le pas aux transports individuels, c'est avec le souci de maintenir, avec souplesse et économie, tous leurs avantages aux déplacements des masses, entravés de plus en plus par l'encombrement croissant de la voirie.

En conséquence, les travaux relatifs à cette transformation doivent être considérés comme des travaux d'utilité publique auxquels les pouvoirs doivent collaborer activement au même titre et même davantage qu'à la construction des routes.