

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1960-1961.

29 NOVEMBER 1960.

WETSONTWERP

betreffende de oprichting van Maatschappijen
voor Stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN (1). UITGEBRACHT

DOOR DE HEER DE PAEPE.

DAMES EN HEREN,

Inleiding.

In 1952-1953 heeft de wetgever een zeer grondig onderzoek gewijd aan het wetsontwerp op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie, dat op 8 maart 1951 door de heer Segers, Minister van Verkeerswezen op het bureau van de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd neergelegd, en aan het wetsvoorstel tot inrichting van de Brusselse Maatschappij voor lokaal vervoer, ingediend door de heer Brunfaut, en dat op 8 augustus 1950 in overweging werd genomen.

De bespreking heeft geleid tot het tot stand komen der wet van 17 juni 1953, op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Leden : de heren Allard, Barbeaux, Claeys, Dehandschutter, Delhache, De Paepe, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Doorne.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir, Van Hoorick. — D'haeseleer.

Zie :

603 (1959-1960) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

— N° 2 en 3 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1960-1961.

29 NOVEMBRE 1960.

PROJET DE LOI

relatif à la création de Sociétés
de Transports en commun urbains.

RAPPORT

FAIT AU NÔM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

PAR M. DE PAEPE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction.

En 1952-1953, le législateur a examiné de manière approfondie le projet de loi portant organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise, que M. Segers, Ministre des Communications, avait déposé le 8 mars 1951 sur le Bureau de la Chambre des Représentants, ainsi que la proposition de loi créant la Société Bruxelloise des Transports Urbains, due à l'initiative de M. Brunfaut et prise en considération le 8 août 1950.

Les discussions ont abouti à la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres : MM. Allard, Barbeaux, Claeys, Dehandschutter, Delhache, De Paepe, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Doorne.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir, Van Hoorick. — D'haeseleer.

Voir :

603 (1959-1960) :

— N° 1 : Projet de loi.

— N° 2 et 3 : Amendements.

In het degelijk verslag van de heer Loos staat het volgende geschreven :

« 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 met twee grote principes :

- 1) Zij moeten aan het publiek een praktische vervoer-gelegenheid bieden, afgestemd op de noodzakelijkheid ervan, en wel aan de laagst 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 daaruitvloeiende sociale voordelen. »

Over de vorm die de nieuwe maatschappij zou aannemen, schreef de heer Loos onder meer :

« De nieuwe maatschappij vertoont de eigenschappen van een gemengde regie, waarbij de openbare besturen en het privékapitaal 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. »

Bereikte resultaten.

De heer Minister van Verkeerswezen heeft bij de bespreking van het thans ingediende wetsontwerp, verklaard, dat de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel, na 6 jaar werking, zeer goede resultaten heeft afgeworpen.

Om tegemoet te komen aan de wensen van een lid van Uw Commissie, en met het oog op de bevestiging van bovenstaande bewering, heeft de heer Minister deze resultaten als volgt samengevat :

Opgericht bij de wet van 17 juni 1953, baat de M. I. V. B. het net van Brussel uit sedert 1 januari 1954.

Van 1954 à 1960 verminderde de cliënteel met 22 %.

De redenen van deze vermindering zijn goed gekend :

- de ontwikkeling van de privé-voertuigen;
- de verlenging der week-ends als gevolg van de 45-urenweek;
- de decentralisatie van de kleinhandel;
- het gebruiken van middagmaaltijden ter plaatse.

Tegelijkertijd stegen de lonen en sociale lasten — die 70 % van de kostprijs uitmaken — met 40 % en dit in functie van de sociale vooruitgang en de opeenvolgende stijgingen van het indexcijfer.

Dans le rapport très fouillé de M. Loos on lit notamment :

« 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 niveau de vie adapté à l'évolution générale des salaires, avec les avantages sociaux y attachés. »

Se référant à la forme de la nouvelle société, M. Loos déclare entre autres :

« 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. »

Résultats obtenus.

Au cours de la discussion du présent projet de loi, M. le Ministre des Communications a déclaré qu'après 6 années de fonctionnement, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles pouvait inscrire d'excellents résultats à son actif.

Désireux d'accéder au désir d'un des membres de votre Commission et d'apporter la confirmation des résultats obtenus, M. le Ministre les a résumés comme suit :

Créée par la loi du 17 juin 1953, la S. T. I. B. exploite le réseau de Bruxelles depuis le 1^{er} janvier 1954. De 1954 à 1960, sa clientèle a diminué de 22 %.

Et ce pour des motifs bien connus, à savoir :

- développement de l'automobilisme privé;
- extension des congés de fin de semaine par suite de la semaine de 45 heures;
- décentralisation du commerce de détail;
- organisation sur place de repas de midi.

Durant ce même temps, les salaires et les charges sociales qui constituent les 70 % du prix de revient ont augmenté de 40 % en fonction du progrès social et des hausses successives de l'indice des prix.

De M. I. V. B., steeds bekommerd om in gans de mate van het mogelijke de impopulaire verhogingen der tarieven tegen te gaan, is er — niettegenstaande zeer ongunstige omstandigheden — toch in gelukt een economisch evenwicht te verzekeren en dit deels dank zij de inkrimping van de diensten en vooral dank zij de verhoging der productiviteit.

De inkrimping der diensten ontstemt steeds de cliënteel. De M. I. V. B. heeft er dus slechts in geringe mate van gebruik gemaakt, zodat van 1954 tot op heden haar diensten, uitgedrukt in km/plaatsen, slechts met 6 % werden verminderd.

Haar inspanningen waren dus vooral gericht op de verhoging der productiviteit en meer bepaald door het inzetten van moderne rijtuigen met groot plaatsvermogen, door de tramlijnen zoveel mogelijk te onttrekken aan de hinderende trafiek en ten slotte door een beter gebruik van de arbeidskrachten door het in dienst stellen van met geautomatiseerde stuurorganen en ticketverdelers uitgeruste eenmanskamers.

De inspanningen in die zin verwezenlijkt van 1954 tot 1960 — dit is tijdens de 7 eerste jaren van haar bestaan — kunnen als volgt worden samengevat :

Vernieuwing met 50 % van het rollend materieel door :

- de aankoop van 106 boggie-motrices van het P. C. C. type;
- de aankoop van 280 autobussen;
- modernisatie van 100 tweewegige motrices.

Dit alles vertegenwoordigt een investering van 460 miljoen frank volledig gedekt door het vernieuwingsfonds.

Ombouw van het spoorwiel en wel :

- door de verplaatsing en de vernieuwing van 100 km sporen waarvan 70 km in eigen bedding werden gelegd;
- de opvoering met 25 % van de kracht van de onderstations voor stroomtransformatie en hun volledige automatisering.

Deze werken vertegenwoordigen een investering van 130 miljoen frank, waarvan 60 miljoen gedekt werden door een lening onder staatswaarborg.

Het geheel van deze verbeteringen, op 7 jaar verwezenlijkt, zowel aan het materieel als aan het net, bedraagt alzo een uitgave van 590 miljoen frank.

Vernieuwingsfonds:

Saldo van de T. U. B., in

1953	...	...	...	fr.	118.236.687
------	-----	-----	-----	-----	-------------

Opeenvolgende dotaties :

1954	...	...	...	fr.	49.810.527
1955	...	...	...		64.073.058
1956	...	...	...		51.254.306
1957	...	...	...		60.736.144
1958	...	...	...		72.201.611
1959	...	...	...		68.623.311

Op te merken valt dat — voor de jaren 1954 tot 1959 — de gemiddelde dotatie 61.116.492 frank belooft.

Het is dank zij deze jaarlijkse dotaties en het saldo door de T. U. B. nagelaten dat de M. I. V. B. in zulke grote mate haar rollend materieel kon hernieuwen.

Soucieuse d'éviter dans toute la mesure du possible le recours à des relèvements de tarifs impopulaires, la S.T.I.B., en dépit de circonstances défavorables, n'en est pas moins arrivée à assurer son équilibre économique, en partie par la compression des services et surtout par l'accroissement de la productivité.

La compression des services indispose toujours la clientèle; la S.T.I.B. n'en a donc usé que dans une faible mesure, de sorte que de 1954 à nos jours elle n'a réduit ses services exprimés en places-km que de 6 %.

Mais elle a surtout porté ses efforts sur la productivité en mettant à la disposition de sa clientèle des voitures plus modernes et plus spacieuses, en mettant les voies en site propre dans la mesure du possible et enfin en améliorant l'utilisation de la main-d'œuvre par l'adoption de voitures desservies par un seul agent et dotées à cette fin de commandes et distributeurs de billets automatiques.

Les efforts qu'elle a faits en ce domaine de 1954 à 1960, c'est-à-dire, durant les sept premières années de son existence, peuvent se résumer comme suit :

Renouvellement de 50 % du matériel roulant, par :

- l'acquisition de 106 motrices à bogies modernes du type P. C. C.;
- l'acquisition de 280 autobus;
- la modernisation de 100 motrices à deux essieux.

L'ensemble représente un investissement de 460 millions de francs qui ont pu être couverts intégralement par le fonds de renouvellement.

Renouvellement du réseau, qui a porté sur :

- le déplacement et le renouvellement de 100 km de voie dont 70 km posés en site propre;
- le renforcement de 25 % de la puissance des sous-stations de transformation de courant et leur automatisation complète.

Ces travaux représentent un investissement de 130 millions de francs, dont 60 millions de francs ont été couverts par voie d'emprunt sous la garantie de l'État.

L'ensemble des améliorations apportées en sept ans au matériel et au réseau représente ainsi un décaissement de 590 millions de francs.

Fonds de renouvellement.

Solde laissé par les T. U. B., en :

1953	...	...	...	fr.	118.236.687
------	-----	-----	-----	-----	-------------

Dotations successives :

1954	...	...	...	fr.	49.810.527
1955	...	...	...		64.073.058
1956	...	...	...		51.254.306
1957	...	...	...		60.736.144
1958	...	...	...		72.201.611
1959	...	...	...		68.623.311

Notons que la dotation moyenne des années 1954 à 1959 se monte à 61.116.492 francs.

C'est grâce à ces dotations annuelles et au reliquat laissé par les T. U. B. que la S.T.I.B. a pu renouveler son matériel roulant dans de telles proportions.

Resultaten.

Ten opzichte van een kapitaal van 1.400.000.000 frank werden de exploitatierekeningen aldus gesloten :

in 1954	...	fr.	59.829.585	winst
1955	...		43.507.621	»
1956	...		33.094.902	»
1957	...		30.645.213	»
1958	...		33.160.589	»
1959	...		16.229.528	verlies

Het verlies van 1959 is toe te schrijven, primo, aan een personeelsoverschot ingevolge aanwervingen gedaan in het vooruitzicht van de tentoonstelling van 1958 en secundo, aan een laattijdige aanpassing der tarieven als gevolg van de verhoging van de lonen.

Sindsdien heeft de toestand zich gevoelig verbeterd.

Personeel.

De verbetering der productiviteit is o.m. gesteund op de uitbating van one-man autobussen.

Dit brengt natuurlijkerwijze een vermindering der effectieven mee zodat er thans 6.200 agenten in dienst zijn tegen 6.700 begin 1954.

Van een andere kant namen de bezoldigingen en sociale voordelen sindsdien in gevoelige mate toe. Rekening houdend met barema-verhogingen, met de 45-urenweek en nieuwe sociale lasten, werd de prijs van een uur werk met ongeveer 40 % verhoogd sedert 1954.

Lessen uit het verleden.

Zoals vermeld in de « Memorie van toelichting » zijn de concessies, die betrekking hebben op de tramwegennetten van Antwerpen en Gent respectievelijk op 31 december 1945 en 31 december 1953 verstreken; deze van de « Railways économiques de Liège-Seraing et extensions » sedert 25 september 1960.

De concessies voor de « Tramways Verviétois » de « Tramways du Pays de Charleroi » vervallen respectievelijk op 31 december 1960, 31 december 1960 en 5 december 1961.

De Regering heeft de voorkeur gegeven aan een algemene wet voor al de bovenvermelde maatschappijen, en waarbij aan de uitvoerende macht wordt opgedragen, een regeling uit te vaardigen, eigen aan de bijzondere toestanden van elk net.

De voorgestelde regeling stemt grotendeels overeen met deze voorzien in de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel.

Er is nochtans één enkel grondig verschil :

Met betrekking tot de aan de vroegere concessiehouders, toe te kennen maatschappelijke aandelen, laat de nieuwe wet twee mogelijkheden open :

— ofwel bepalen de statuten dat deze hun nominale waarde behouden, en bij de ontbinding van de maatschappij in aanmerking komen voor de verdeling van het maatschappelijk vermogen;

— ofwel wordt de inbreng van de privé-sector geleidelijk over de duur van de nieuwe maatschappijen geamortiseerd, waardoor de mogelijkheid geschapen wordt dat, aan

Résultats.

En regard d'un capital de 1.400.000.000 de francs, les comptes d'exploitation se sont clôturés :

en 1954	par	...	fr.	59.829.585	de bénéfice
1955	...			43.507.621	»
1956	...			33.094.902	»
1957	...			30.645.213	»
1958	...			33.160.589	»
1959	...			16.229.528	de perte

La perte de 1959 est due, primo aux excédents de personnel recruté avant l'Exposition de 1958 et en prévision de celle-ci, secundo à une réadaptation tardive des tarifs par rapport à l'accroissement des salaires.

La situation s'est notablement redressée depuis lors.

Personnel.

L'amélioration de la productivité est axée notamment sur l'exploitation d'autobus à un agent.

Ceci entraîne forcément une réduction de l'effectif qui est tombé actuellement à 6.200 agents, venant de 6.700 au début de 1954.

Par contre, les rémunérations et avantages sociaux ont augmenté depuis lors dans de notables proportions; compte tenu des augmentations barémiques, de l'application de la semaine de 45 heures et des charges sociales nouvelles, le coût de l'heure prestée a été majoré d'environ 40 % depuis 1954.

Les enseignements du passé.

Comme il est signalé dans l'Exposé des Motifs, les concessions afférentes aux réseaux des tramways d'Anvers et de Gand sont venues à expiration, respectivement les 31 décembre 1945 et 31 décembre 1953; celle des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions, depuis le 25 septembre 1960.

Les concessions des Tramways Verviétois, des Tramways unifiés de Liège et extensions, et des Tramways du Pays de Charleroi viendront à expiration, respectivement les 31 décembre 1960, 31 décembre 1960 et 5 décembre 1961.

C'est pourquoi le Gouvernement a préféré une loi générale régissant toutes les sociétés susvisées et chargeant l'Exécutif de l'élaboration d'un statut propre aux situations particulières de chaque réseau.

Le régime proposé s'inspire dans une large mesure de celui prévu par la loi du 17 juin 1953, portant organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise.

Il existe cependant une différence fondamentale :

En ce qui concerne les parts sociales à attribuer aux anciens concessionnaires, la nouvelle loi ouvre deux possibilités :

— ou bien les statuts prévoient qu'elles conservent leur valeur nominale et qu'au moment de la dissolution de la société elles sont prises en considération pour la répartition de l'avoir social;

— ou bien l'apport du secteur privé est amorti progressivement sur la durée des nouvelles sociétés, ce qui permet aux pouvoirs publics, à l'expiration du contrat, de s'assurer

het einde van het kontrakt, de openbare besturen alleen eigenaar worden van het geheel van de in de netten belegde goederen.

In de Memorie van Toelichting waarschuwt nochtans de heer Minister tegen de financiële gevolgen van de tweede mogelijkheid, en de eventuele weerslag op de tarieven.

Algemene bespreking.

Niettegenstaande Uw Commissie slechts drie vergaderingen gewijd heeft aan het onderzoek van het wetsontwerp toch mocht de heer Brunfaut, voorzitter, terecht hulde brengen aan de heer Minister van Verkeerswezen, om zijn inleiding en om de bevoegdheid waarmee hij de vele vragen beantwoordde, evenals aan de leden van de Commissie die blijk hadden gegeven van een grondige studie van het probleem, en hun bezorgdheid om ter zake, de beste oplossing te zoeken.

De inleidende bespreking van de heer Minister kan als volgt samengevat worden :

Alvorens uw Commissie een aanvang maakt met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende het oprichten van Maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer lijkt het de Minister nuttig eraan te herinneren dat de Regering bij het indienen van dit ontwerp getracht heeft een gepaste oplossing te brengen aan een probleem dat in de meeste stedelijke agglomeraties van het land gesteld wordt of zich binnen afzienbare tijd zal stellen. Dit probleem is trouwens nauwkeurig omschreven in de Memorie van Toelichting.

Een tweede punt waarop er bij wijzen van inleiding dient gewezen is dat het ontwerp binnen een strikt objectief kader valt. Daarmede is bedoeld dat er tevergeefs de schijn van een *basisdoctrine* in moet gezocht worden.

Kortom, de voorgestelde oplossing werd — zoals U waarschijnlijk reeds opgemerkt heeft — in ruime mate geïnspireerd door die welke de wetgever in 1953 aangenomen heeft voor het net te Brussel, oplossing die na een ervaring van een zevental jaren als gelukkig mag beschouwd worden.

Het lijkt derhalve overbodig, om tot staving van dit ontwerp, vandaag te handelen over details van juridische en andere aard die trouwens de essentie uitmaken van de Memorie van Toelichting.

* * *

De toestand waarvoor wij ons bevinden kan worden samengevat als volgt :

Wegens het verstrijken van de oude concessies wordt de eigendom van de vastgelegde middelen die de betrokken stedelijke netten vormen verdeeld tussen — eensdeels, verschillende openbare machten (Staat, Provincies en Gemeenten, waaronder de Staat vaak het grootste aandeel bezit) — en anderdeels, de oude concessiehouders die meestal de eigendom behouden van de depots en herstellingswerkplaatsen, eventueel van het rollend materieel alsmede van diverse schuldvorderingen.

Op zichzelf volstaat deze toestand om af te zien van een eventuele eenvoudige verlenging van de oude concessies.

Aan de andere kant zou elke oplossing, waarbij de ene of andere medeëigenaar uitgesloten wordt, noodzakelijk zware financiële lasten veroorzaken vermits zij het afkopen door de Staat van diens aandeel in het gemeenschap-

la propriété exclusive de l'ensemble des biens investis dans les réseaux.

Dans l'Exposé des Motifs, le Ministre met toutefois en garde contre les conséquences financières de la deuxième solution et contre sa répercussion éventuelle sur les tarifs.

Discussion générale.

Bien que votre Commission n'ait consacré que trois réunions à l'examen du projet de loi, M. Brunfaut, Président, a cependant tenu à rendre hommage, et à juste titre, au Ministre des Communications pour son exposé introductif et pour la compétence avec laquelle il a répondu aux nombreuses questions, ainsi qu'aux membres de la Commission, qui avaient fourni la preuve évidente d'avoir approfondi le problème et de leur souci de rechercher la meilleure solution en cette matière.

L'exposé introductif de M. le Ministre peut se résumer comme suit :

Au seuil de l'examen, par votre Commission, du projet de loi relatif à la création de Sociétés de Transports en commun urbains, le Ministre croit devoir rappeler, qu'en autorisant le dépôt de ce projet, le Gouvernement s'est soucié d'apporter une solution adéquate à un problème qui se pose — ou va se poser très prochainement — dans la plupart des agglomérations urbaines du pays. Ce problème est d'ailleurs amplement précisé dans l'Exposé des Motifs.

Un deuxième point qui doit être souligné en guise d'introduction, c'est que le projet se situe dans un cadre strictement objectif. J'entends par là que l'on y chercherait en vain le reflet d'une *doctrine* de base.

En bref, la solution proposée s'inspire très largement — comme vous l'aurez probablement déjà remarqué — de celle qui a été adoptée par le législateur, en 1953, pour le réseau de Bruxelles, solution que l'on peut considérer comme adéquate, après une expérience de quelque 7 années.

Il n'y a donc pas lieu de reprendre par le détail les considérations juridiques et autres qui forment l'essentiel de l'Exposé des Motifs du présent projet de loi.

* * *

La situation devant laquelle nous nous trouvons, peut être résumée de la manière suivante :

Du fait de l'expiration des anciennes concessions, la propriété des immobilisations constituant les réseaux urbains en cause, se trouve partagée entre, d'une part, divers pouvoirs publics (Etat, Provincies et Communes, parmi lesquels l'Etat détient souvent la part la plus importante) et, d'autre part, les anciens concessionnaires, ceux-ci conservant généralement la propriété des dépôts et ateliers d'entretien, éventuellement du matériel roulant, ainsi que des diverses créances.

Cette situation, à elle seule, suffit à abandonner l'éventualité d'une prorogation pure et simple des anciennes concessions.

D'un autre côté, toute solution qui comporterait l'exclusion de l'un ou de l'autre des co-propriétaires serait nécessairement onéreuse, puisqu'elle impliquerait le rachat par l'Etat de sa part dans la propriété commune. Ceci est par-

pelijk eigendom veronderstelt. Dit geldt vooral voor de goederen die eigendom van de oude concessiehouders gebleven zijn.

Ziehier, om een idee te geven van het belang der geïnvesteerde kapitalen en op basis van uitgevoerde ramingen hoe de kapitaalbeleggingen zich voordoen bij de verschillende concessionarissen. (Op te merken valt dat het in sommige gevallen gaat om een orde van belangrijkheid daar er aan die ramingen nog verbeteringen dienen aangebracht).

Netten	Bedrag van de geïnvesteerde kapitalen
Antwerpen	ongeveer 320 miljoen
Gent	140 miljoen
Liège Unifiés	ongeveer 250 miljoen
Charleroi	ongeveer 135 miljoen
Luik-Seraing	116 miljoen
Totaal	ongeveer 960 miljoen

waarvan 400 miljoen, in ronde cijfers, het bezit van de privé-sector uitmaken.

Afgezien van de financiële last die uit de overname door de Staat van dit bezit van ongeveer 400 miljoen zou voortvloeien, lijkt het niet aangewezen af te zien van de medewerking die de oude concessiehouders op technisch en industrieel plan kunnen verlenen wanneer zij bereid gevonden worden hun medewerking tegen billijke en tevens redelijke voorwaarden te blijven verlenen. In dit verband lijkt het gepast de nadruk te leggen op het feit dat na eerste contacten vermelde concessiehouders een principieel akkoord gegeven hebben betreffende de voorwaarden bepaald in de kaderwet en de statuten die er in bijlage aan toegevoegd zijn.

Wegens de essentiële rol die het stedelijk vervoer in het leven en de ontwikkeling van de grote agglomeraties speelt, leek het tevens nodig de lokale openbare machten bij het beheer van de netten ruimschoots te betrekken.

De Minister hield eraan nogmaals de nadruk er op te leggen dat deze inleidende beschouwingen elke doctrinale stelling uitsluiten en dat zij gewoon geleid hebben tot het voorstel om maatschappijen met gemengde economie op te richten waarbij elke medeëigenaar zijn bezit inbrengt.

Daarom hoopte hij dat de plaatselijke openbare besturen hun medewerking zullen bevestigen door de inbreng die de Staat in hun naam gedaan heeft, te bekrachtigen.

Om deze essentiële medewerking tot stand te brengen, zullen in de Raden van Beheer van de nieuwe organismen samen plaats nemen : mandatarissen van de openbare machten die vooral op de hoogte zijn van de behoeften van de te bedienen agglomeraties, technici van de oude exploitatiemaatschappijen die de problemen, welke bij het beheer van een vervoernet rijzen, grondig kennen en afgevaardigden van het personeel die in de eerste plaats begaan zijn met de goede werking van ondernemingen die in het onderhoud van talrijke gezinnen voorzien.

Ten minste de helft van de mandaten, waaronder die van de Voorzitter van de Raad van Beheer zullen in de handen zijn van de afgevaardigden van de openbare machten : hierbij zal een ruime plaats voorbehouden worden aan de vertegenwoordiging van de lokale machten, ongeacht trouwens het eventueel geringe aandeel dat zij in de gemeenschappelijk geïnvesteerde kapitalen mochten bezitten.

Het kwam de Minister als gewenst voor aan uw Commissie enkele concrete cijfers mede te delen die de belangrijkheid aantonen van de verschillende netten waarop de kaderwet zal moeten toegepast worden.

ticuliëremment vrai pour ce qui concerne les biens qui sont restés la propriété des anciens concessionnaires.

Pour fixer les idées, voici comment se présentent les capitaux investis dans les divers réseaux, sur la base des évaluations qui ont été effectuées. (A noter que dans certains cas il s'agit d'ordres de grandeur, des mises au point restant à faire à propos de ces évaluations.)

Réseaux	Importance des capitaux investis
Anvers	environ 320 millions
Gand	140 millions
Liège Unifiés	environ 250 millions
Charleroi	environ 135 millions
Liège-Seraing	116 millions
Total	environ 960 millions

dont 400 millions, en chiffres ronds, représentent l'avoir du secteur privé.

Indépendamment de la charge financière qui résulterait de la reprise par l'Etat de cet avoir de quelque 400 millions, il serait inopportun de renoncer à la collaboration que les anciens concessionnaires peuvent apporter sur le plan technique et industriel, dès le moment où ils sont disposés à continuer leur concours, à des conditions à la fois équitables et raisonnables. Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de souligner qu'à la suite des premiers contacts, lesdits concessionnaires ont donné un accord de principe sur les conditions prévues par la loi-cadre et les statuts qui y sont annexés.

De plus, vu le rôle essentiel que jouent les transports urbains dans la vie et le développement des grandes agglomérations, il m'a semblé nécessaire que les autorités publiques locales soient largement associées à la gestion des réseaux.

Le Ministre tient à signaler à nouveau que ces considérations excluent toute prise de position doctrinale, et que, tout naturellement, elles ont conduit à la proposition de constituer des sociétés d'économie mixte, auxquelles chacun des co-propriétaires actuels fera apport de son avoir.

Aussi, il espère voir les pouvoirs publics locaux confirmer leur collaboration en ratifiant l'apport que l'Etat aura fait en leur nom.

Afin de réaliser cette collaboration essentielle, les Conseils d'Administration des nouveaux organismes compteront à la fois des mandataires des pouvoirs publics, particulièrement informés des besoins des agglomérations à desservir, des techniciens des anciennes sociétés exploitantes connaissant à fond tous les problèmes que pose la gestion d'un réseau de transports, et des représentants du personnel, ce dernier étant intéressé au premier chef à la bonne marche d'entreprises qui font vivre de nombreuses familles.

La moitié des mandats au moins, dont celui de Président du Conseil d'Administration, seront détenus par les représentants des pouvoirs publics : parmi ceux-ci, une large place sera faite à la représentation des autorités locales, quelle que soit, par ailleurs, la part éventuellement réduite qu'elles pourraient posséder dans l'ensemble des capitaux investis.

Il intéressera votre Commission d'avoir connaissance de quelques chiffres caractéristiques situant l'importance des différents réseaux auxquels la loi-cadre est appelée à s'appliquer.

Hier dus, voor het jaar 1959 het aantal vervoerde reizigers, eensdeels en het tewerkgestelde personeel, anderdeels.

	Vervoerde reizigers in 1959	Tewerkgesteld personeel op einde 1959
Antwerpen ...	83.008.000	2.077
Gent ...	38.029.000	679
« Liège Unifiés »	38.120.000	1.172
Charleroi ...	22.668.000	318
Luik-Seraing ...	14.419.000	363
	196.244.000	4.619

Men zal opmerken dat het net van Verviers in deze tabel niet vermeld staat.

In feite is deze in een stadscentrum van gemiddeld belang gelegen onderneming wegens haar karakteristieke eerder verwant met soortgelijke, in het geheel van de lijnen van de N. M. V. B. opgenomen netten.

Daarom verzette de Minister zich niet tegen de idee van de overname door de N. M. V. B. van de lijnen van de trams van Verviers; onderhandelingen dienaangaande zijn aan gang, doch nog niet ver genoeg gevorderd om er nu reeds geldige besluiten uit af te leiden.

Om het panoramisch overzicht dat zopas werd gegeven aan te vullen wordt hierna de schematische verdeling gegeven van het gebezigde rollend materieel met name van de tramrijtuigen, de trolleybussen en de autobussen.

Rollend materieel.

	Trams		Totaal
	Motrices	Aanhangrijtuigen	
	Motrices	Tramways Remorques	Total
Antwerpen ...	206 (1)	149 (1)	355
Gent ...	110	10	120
« Liège Unifiés »	45	27	72
Charleroi ...	43	20	63
Luik-Seraing ...	39 (2)	15	54
	443	221	664

* * *

De huidige waarde van het hiervoren vermelde rollend materieel kon op circa 300 miljoen geschat worden.

Uit die tabel blijkt dat met inachtneming van de plaatselijke omstandigheden (belangrijkheid van het aantal reizigers op de spitsuren, moeilijkheden van verkeer in het centraal gedeelte van de agglomeraties, min of meer heuvelachtig traject, dichtheid van de bevolking en afstand van de te bedienen stedelijke residentiewijken...), verschillende technische oplossingen moesten aangenomen worden naargelang de omstandigheden.

Sommige netten zijn voornamelijk door tramwegen bediend; andere zoals Luik, hebben een ruim beroep op de

(1) Te Antwerpen worden eerlang 61 bogiemotrice met grote capaciteit van het type P.C.C. in dienst gesteld; aldus zullen 66 oude motrice en 66 oude aanhangrijtuigen buiten gebruik kunnen gesteld worden.

(2) Onder die motrices zijn er 21 bogierijtuigen met grote capaciteit.

Voici donc, d'une part, le nombre de voyageurs transportés, et d'autre part, le personnel occupé pour l'année 1959.

	Voyageurs transportés en 1959	Personnel occupé à la fin de 1959
Anvers ...	83.008.000	2.077
Gand ...	38.029.000	679
Liège Unifiés ...	38.120.000	1.172
Charleroi ...	22.668.000	318
Liège-Seraing ...	14.419.000	363
	196.244.000	4.619

Notons que dans ce tableau il n'est pas fait mention du réseau de Verviers.

En fait, les caractéristiques de cette entreprise, située dans un centre urbain de moyenne importance, l'apparentent plutôt à des réseaux analogues, intégrés dans l'ensemble des lignes de la S. N. C. V.

C'est pourquoi le Ministre n'est pas opposé à l'idée de la reprise par la S. N. C. V. des lignes des tramways verviétois; les pourparlers à ce sujet sont en cours mais ils ne sont pas assez avancés pour pouvoir en dégager, dès maintenant, des conclusions valables.

Pour compléter la vue panoramique ci-dessus, voici également la répartition schématique du matériel roulant utilisé, séparément pour les voitures de tramways, les trolleybus et les autobus.

Matériel roulant.

	Trolleybussen		Algemeen totaal	
	Trolleybus	Autobus		
	Trolleybus	Autobus	Total général	
Antwerpen ...	14	82	451	Anvers.
Gent ...	—	24	144	Gand.
« Liège Unifiés »	142	33	247	Liège Unifiés.
Charleroi ...	—	12	75	Charleroi.
Luik-Seraing ...	4	23	81	Liège-Seraing.
	160	174	998	

* * *

La valeur actuelle de l'ensemble du matériel roulant ci-dessus peut être estimé à 300 millions, en chiffres ronds.

Ce tableau indique que, compte tenu de contingences locales, (importance du nombre de voyageurs aux heures de pointe, difficultés de circulation dans la partie centrale des agglomérations, parcours plus ou moins accidentés, densité de la population et éloignement des zones résidentielles suburbaines à desservir...) des solutions techniques différentes ont dû être adoptées, selon les cas.

Certains réseaux sont restés principalement axés sur le tramway; d'autres, comme Liège, ont fait largement appel

(1) A Anvers, 61 motrices à bogies de grande capacité, du type P.C.C., seront mises incessamment en service; elles permettront de déclasser 66 motrices et 66 remorques anciennes.

(2) Parmi ces motrices figurent 21 voitures à bogies de grande capacité.

trolleybus gedaan; nog andere hebben een ruim gebruik van de autobus gemaakt, vooral in de loop der jongste jaren. Bovendien zij er aan herinnerd dat te Antwerpen een uiterst interessante proefneming zal gedaan worden met het in dienststellen van een reeks in België gebouwde moderne trams met grote capaciteit.

Het spreekt vanzelf dat in een dergelijk complex gebied als de openbare vervoerdiensten, waar zowel met technische als met economische vereisten rekening dient gehouden, het vermetel zou zijn a priori de keuze van een vervoermiddel op te leggen met uitsluiting van de andere.

Zulks impliceert echter geenszins dat men bestaande toestanden eens en voorgoed moet behouden. De Minister hoopt ten zeerste dat de Raden van Beheer van de op te richten nieuwe maatschappijen de verschillende standpunten onderling zullen vergelijken en een grondig kritisch onderzoek aan de diverse mogelijke oplossingen zullen wijden, om de netten voor stedelijk vervoer aan de bestendige evolutie van de te bedienen agglomeraties aan te passen.

Dienomtrent lijkt het de Minister gepast nogmaals de verwezenlijkingen aan te halen van de maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel in de loop van haar zevenjarig bestaan, dank zij welke verwezenlijkingen inzonderheid tijdens de Wereldtentoonstelling 1958 het massaal vervoer uiterst doelmatig kon verzekerd worden.

Het rollend materieel werd namelijk grotendeels vernieuwd. Wat de vaste installaties betreft, werd een honderdtal km sporen verplaatst waarvan 70 op eigen bedding.

Kortom, de verwezenlijkingen van de M. I. V. B. belopen sedert haar oprichting nagenoeg 600 miljoen waarvan 460 miljoen voor het rollend materieel en 130 voor het vast materieel.

Op te merken valt dat die investering, die een gans bijzondere inspanning op zulke korte tijd vertegenwoordigt, volkomen gefinancierd werd door de M. I. V. B., daar deze laatste slechts een lening van 60 miljoen bij het Gemeentekrediet heeft moeten aangaan en dan wel bepaald voor de vroegtijdige werken tot vernieuwing van de toegangswegen tot de Wereldtentoonstelling 1958.

Terloops wenste de Minister dan ook hulde te brengen aan degenen die deze eerste belangrijke etappe in de modernisering van het hoofdstedelijk net tot een goed einde gebracht hebben.

De op te richten nieuwe Maatschappijen moeten op hun beurt soortgelijke programma's opmaken en uitvoeren om hun netten aan de behoeften van de respectievelijke agglomeraties aan te passen. Dit is een werk van lange duur, waarvan de achtereenvolgende etappes van de technische, economische en financiële mogelijkheden afhangen.

Om het opmaken van dergelijke programma's mogelijk te maken, is het hoofdzak dat de nieuwe organismen ramingen kunnen verrichten in het kader van wel bepaalde bedrijvigheidszones, want het zou tot niets dienen toekomstplannen te maken waarvan de grondslagen voortdurend wijzigingen zouden kunnen ondergaan.

De kaderwet voorziet dan ook dat elk van de op te richten nieuwe maatschappijen voor stedelijk vervoer een eigen bedrijvigheidszone zal toegewezen krijgen waarvan de grenzen bij koninklijk besluit zullen vastgesteld worden.

Binnen die zone zullen de nieuwe maatschappijen vrij hun diensten kunnen uitbreiden en ze op de beste manier aan de behoeften van hun cliënteel aanpassen, met evenwel de bezorgdheid elke verspilling, die noodzakelijk ten nadele van de bediende bevolking zou uitvallen, te vermijden.

Ter voorkoming van iedere verkeerde interpretatie dient de aandacht gevestigd op het feit dat die afbakening van bedrijvigheidszone niet mag worden verward met een soort van eng protectionisme die de organismen voor stedelijk

au trolleybus; d'autres encore, se sont tournés largement vers l'autobus, surtout au cours des dernières années. Rappelons encore qu'à Anvers, une expérience extrêmement intéressante va être entamée par la mise en service d'une importante série de voitures de tramways modernes, de grande capacité, construites en Belgique.

Il va de soi que dans un domaine aussi complexe que celui des transports publics, où il faut tenir compte à la fois d'impératifs techniques et économiques, il serait téméraire d'imposer a priori le choix d'un moyen de transport à l'exclusion des autres.

Ceci n'implique pas, bien au contraire, qu'il faille cliquer les situations existantes. Le Ministre espère que les Conseils d'Administration des nouvelles sociétés à créer auront à cœur de confronter les divers points de vue et de procéder à un large examen critique des diverses solutions possibles, afin d'adapter les réseaux de transports urbains à l'évolution constante des agglomérations qu'ils desservent.

A ce propos, le Ministre cite à nouveau les réalisations que la société des Transports Intercommunaux de Bruxelles a pu porter à son actif au cours de ses sept années d'existence, et qui ont permis, notamment, d'assurer de façon hautement efficace les transports massifs à l'occasion de l'Exposition de 1958.

En particulier, le matériel roulant a été largement rénové. Pour ce qui concerne les installations fixes, une centaine de kilomètres de voies ont été déplacés, dont 70 ont été mis en site propre.

En résumé, les réalisations de la S. T. I. B., depuis sa création, portent sur près de 600 millions dont 460 millions, pour le matériel roulant et 130 pour le matériel fixe.

A noter que cet investissement, qui constitue un effort tout à fait exceptionnel durant un aussi court laps de temps, a été financé entièrement par la S. T. I. B., celle-ci n'ayant dû contracter qu'un emprunt de 60 millions auprès du Crédit Communal pour les travaux de renouvellement prématurés des voies d'accès vers l'Exposition 1958.

Aussi, le Ministre tient à rendre hommage à ceux qui ont mené à bien cette première et importante étape dans la modernisation du réseau de la capitale.

Les nouvelles sociétés à créer devront, elles aussi, concevoir et réaliser des programmes analogues afin d'adapter leurs réseaux aux besoins de leurs agglomérations respectives. Il s'agit là d'une œuvre de longue haleine, dont les étapes successives seront conditionnées par les possibilités techniques, économiques et financières.

Pour rendre possible l'élaboration de tels programmes, il est essentiel que les nouvelles entités puissent établir des prévisions dans le cadre de zones d'activité bien définies, car il ne servirait à rien de concevoir des plans d'avenir dont les fondements pourraient être constamment remis en question.

Aussi la loi-cadre prévoit-elle que chacune des nouvelles sociétés de transports urbains à créer, se verra attribuer une zone d'action propre, dont les limites seront fixées par arrêté royal.

A l'intérieur de cette zone, les nouvelles sociétés auront le champ libre pour développer leurs services et les adapter au mieux aux besoins de leur clientèle, avec toutefois le souci d'exclure tout gaspillage qui porterait forcément préjudice à l'ensemble de la population desservie.

Pour éviter toute interprétation erronée, il importe d'attirer l'attention sur le fait que cette délimitation de zones d'activité ne doit pas être confondue avec une espèce de protectionnisme étroit, qui ferait bénéficier les organis-

vervoer, het voordeel van een steriliserend monopolie zou toekennen. Voor het algemeen belang is het veeleer noodzakelijk dat de verschillende vervoerstromingen, die de agglomeraties bedienen, geharmoniseerd zijn. De aan het stedelijk vervoer toegekende bedrijvigheidszone mag geen hinderpaal vormen voor het aanbrengen, binnen die agglomeraties van de reizigers afkomstig van de buitenstedelijke wijken en die aangebracht worden door de N.M.B.S. en de N.M.V.B.

Daarentegen mogen deze laatste organismen geen ongeoorloofde concurrentie aan de stadsdiensten aandoen door hun cliënteel en aldus een gedeelte van hun rechtmatige ontvangsten te ontnemen.

Die onontbeerlijke coördinatie die op het lokale plan moet tot stand gebracht worden, zal de taak zijn van de Contactcomités waarvan de oprichting door de kaderwet voorzien is en die de technici van de organismen voor stedelijk vervoer, die van de N.M.B.S. en die van de N.M.V.B. in een geest van samenwerking zullen verenigen.

Hierdoor zal het mogelijk zijn te komen tot een meer harmonieuze en doelmatige bediening van de betrokken streken dan ooit tevoren het geval was, met inachtneming van de strikte noodzakelijkheid de bevolking gemakkelijke, snelle en voordelige verplaatsingsmogelijkheden te waarborgen, terwijl tevens het maximaal rendement uit het beschikbaar materieel gehaald wordt.

Door dit ontwerp van wet bij het Parlement in te dienen, is het gezins van de bedoeling van de Minister om aldus de problemen voor stedelijk vervoer in de verschillende agglomeraties van het land tot een oplossing te brengen. Het doel ervan is meteen eenvoudiger en ruimer: het strekt tot oprichting, in elk van die agglomeraties, van organismen die over de nodige technische en financiële middelen zullen beschikken om hun taak tot een goed einde te brengen door een beroep te doen op al de bevoegdheden dank zij de medewerking van de openbare machten, van het personeel en van de specialisten van de privésector.

* * *

Tenslotte sprak de Minister de hoop uit dat het onderzoek en de aanneming van dit wetsontwerp door het Parlement binnen de meest geschikte termijn zal geschieden om voorlopige en fragmentarische oplossingen die in het verleden ondoelmatig bleken te zijn, te voorkomen, zo men een werk van lange duur wil tot stand brengen ten aanzien van de dringende noodwendigheden van het ogenblik.

Zulks neemt echter niet weg dat de verantwoordelijken voor het voorlopig beheer van de netten van Antwerpen en Gent in meer dan één opzicht verdienstelijke inspanningen gedaan hebben.

Tussenkomen der Commissieleden.

Teneinde de bespreking beter tot haar recht te laten komen, citeren we elk gesteld probleem, onmiddellijk gevolgd door het antwoord van de heer Minister.

Nadat een lid met vreugde had vastgesteld dat de regering zich heeft laten leiden door de « Brusselse oplossing » van 1959, en het personeel in de beheerraden zal vertegenwoordigd zijn, werden achtereenvolgens een belangrijke reeks vragen gesteld en bemerkingen geopperd.

Een lid betreurt dat aan de Commissieleden te weinig statistische gegevens werden verstrekt. Om met kennis van zaken te kunnen beraadslagen, is het nodig dat meer inlichtingen worden verstrekt over de waarde en de ouderdom van het rollend materiaal, de waarde van de vaste installaties, het energieverbruik, de kostprijs van de Kw/u., de financiële toestand van de onderscheidene netten, enz...

de transports urbains d'un monopole stérilisant. Il faut, au contraire que, dans un but d'intérêt général, les divers courants de transports qui desservent les agglomérations soient harmonisés. La zone d'action attribuée aux transports urbains ne doit pas faire obstacle à l'amenée, à l'intérieur des agglomérations, des voyageurs en provenance des régions extra-urbaines transportés par la S.N.C.B. et la S.N.C.V.

En revanche, ces derniers organismes ne doivent pas concurrencer indûment les services urbains en leur disputant leur clientèle et en les privant ainsi d'une partie de leurs recettes légitimes.

Cette coordination indispensable, qui doit être réalisée sur le plan local, incombera aux Comités de contact dont la création est prévue par la loi-cadre, et qui réuniront, dans un esprit de collaboration, les techniciens des organismes de transports urbains, ceux de la S.N.C.B. et ceux de la S.N.C.V.

Ceci permettra d'arriver à une desserte des régions intéressées plus harmonieuse et plus efficace qu'elle ne l'a été dans le passé, en considérant que l'impératif essentiel est d'assurer à la population des possibilités de déplacements aisés, rapides et économiques, tout en tirant le maximum de rendement du matériel disponible.

En présentant ce projet de loi au Parlement, le Ministre n'a nullement la prétention d'avoir résolu, par le fait même, tous les problèmes qui se posent dans les diverses agglomérations du pays en matière de transports urbains. Son objectif est à la fois plus simple et plus vaste: il vise à créer, dans chacune de ces agglomérations, les organismes qui disposeront des moyens techniques et financiers requis pour mener leur tâche à bien en faisant appel à toutes les compétences et ce grâce au concours des pouvoirs publics, du personnel et des spécialistes du secteur privé.

* * *

Enfin, le Ministre espère que l'examen et le vote par le Parlement, du présent projet de loi, puissent se dérouler dans les délais les plus utiles pour éviter des solutions provisoires et fragmentaires, qui, dans le passé, se sont révélées inadéquates, si, vraiment, on veut s'atteler à une œuvre de longue durée, dans l'optique des urgentes nécessités de l'heure.

Il n'empêche cependant que les efforts déployés par ceux qui ont eu la responsabilité de la gestion provisoire des réseaux d'Anvers et de Gand, ont été méritoires à plus d'un titre.

Intervention des Commissaires.

Pour plus de clarté, nous citons chaque fois le problème posé, suivi immédiatement de la réponse de M. le Ministre.

Après l'intervention d'un commissaire qui se félicite de voir le Gouvernement s'inspirer de la « solution de Bruxelles » de 1953 et de ce que le personnel sera représenté au sein des conseils d'administration, une série de questions et d'observations ont été successivement formulées.

Un commissaire regrette que les commissaires aient disposé de trop peu de données statistiques. Afin de pouvoir discuter en connaissance de cause, il est indispensable de disposer de plus amples informations sur la valeur et la vétusté du matériel roulant, la valeur des installations fixes, la consommation d'énergie, le prix de revient du Kw/h., l'état des finances des divers réseaux, etc...

Antwoord van de heer Minister :

In de inleidende verklaring van de Minister werden enkele algemene gegevens verstrekt over de belangrijkheid van de geïnvesteerde kapitalen, van de trafiek (uitgedrukt in reizigers km) en van de personeelseffectieven.

Meer inlichtingen konden inderdaad medegedeeld worden.

Het was de bedoeling met enkele globale gegevens de conclusie te staven die in de inleiding naar voren werden gebracht, namelijk dat nu, bij het verstrijken van de concessies, niet meer kan gedacht aan *nieuwe concessies van dezelfde aard*.

Het zijn niet de bijkomende gegevens waarom verzocht wordt die deze conclusie zullen doen wijzigen.

Tevens moet opgemerkt worden dat men sommige van de gevraagde gegevens terugvindt in de jaarverslagen van de betrokken exploitaties.

Andere dienen nog verder nagegaan door de bevoegde diensten en het is begrijpelijk vooruit te lopen op hun uiteindelijke beoordeling.

Terloops werd opgemerkt dat de waarde van het net Brussel overschat werd.

Bij de bespreking van de wet van 1953 werd gezegd dat rekening gehouden werd met de raming, zoals zij door de heer Minister Van Acker bekrachtigd werd. Er waren trouwens geen positieve elementen voorhanden om deze raming niet aan te nemen.

Een lid is van mening dat, bij het afsluiten van de overeenkomst, met het oog op de voorlopige exploitatie van 1 januari 1954 af, van het stedelijk vervoer in de Gentse agglomeratie, de waarde van het materiaal, geraamd 70 miljoen, werd opgedrongen.

Antwoord : Na besprekingen tussen de experts van het Ministerie van Verkeerswezen en deze van de stad Gent, werd een waarde van 70 miljoen aangenomen, daar waar de concessiehoudende maatschappij 73 à 74 miljoen had voorgesteld.

Het cijfer van 70 miljoen werd opgenomen in de overeenkomst tot voorlopig beheer, en aangenomen door de vertegenwoordigers van de Staat, de provincie, de stad Gent, de randgemeenten en van de maatschappij.

Een lid meent dat de toewijzing van het aandeel der openbare besturen, volgens de eigendom van de betrokken wegen, arbitrair te noemen is.

Antwoord : In deze, zoals in andere gelijkaardige aanlegenheden, worden de conventionele beschikkingen van de vigerende lastenboeken gevolgd. Een andere methode zou ongetwijfeld verzet hebben uitgelokt vanwege diegene die zich benadeeld zouden hebben geacht, en zonder twijfel ook vanwege de Raad van State.

Met betrekking tot het al dan niet verplichten der gemeente, om deelgenoot te worden in de maatschappij voor intercommunaal vervoer, zijn de meningen uiteenlopend.

Een lid is van oordeel dat de gemeenten niet gedwongen mogen worden de oplossing te aanvaarden die door het ontwerp wordt voorgesteld.

Een ander lid is van mening dat de Minister zich teveel heeft laten leiden door het principe van de gemeentelijke autonomie, en dat de verplichte toetreding zou moeten opgelegd worden, om te beletten dat sommige gemeentebesturen hun verantwoordelijkheid zouden ontvluchten, ten nadele van de andere.

Réponse de M. le Ministre :

Dans sa déclaration liminaire, le Ministre a fourni quelques données générales au sujet de l'importance des capitaux investis, du trafic (exprimé en voyageurs/Km) et des effectifs du personnel.

Il est sans doute possible de fournir de plus amples renseignements.

L'intention était d'appuyer par quelques données sommaires la conclusion de l'exposé introductif, à savoir qu'au moment où les concessions viennent à expiration, il ne peut plus être question d'envisager de *nouvelles concessions du même genre*.

Les informations complémentaires demandées ne modifieront en rien cette décision.

A ce propos, il y a lieu d'observer que certains renseignements demandés figurent dans les rapports annuels des exploitations en question.

D'autres doivent encore être examinés par les services compétents et il n'y a pas lieu d'anticiper sur leur appréciation définitive.

On a fait observer incidemment que l'importance du réseau de Bruxelles a été surestimé.

Lors de la discussion de la loi de 1953, il a été dit et répété qu'il y avait lieu de s'en tenir à l'estimation telle qu'elle avait été ratifiée par le Ministre Van Acker. On ne disposait du reste pas d'éléments positifs permettant de contester cette estimation.

Un membre estime que lors de conclusion de la convention portant exploitation provisoire, à partir du 1^{er} janvier 1954, des transports communaux de l'agglomération gantoise, la valeur du matériel, estimée à 70 millions, a été imposée.

Réponse : Après des pourparlers entre les experts du ministère des Communications et ceux de la ville de Gand, une valeur de 70 millions a été adoptée, alors que la société concessionnaire avait proposé 73 à 74 millions.

Le chiffre de 70 millions a été repris dans la convention de gestion provisoire et accepté par les représentants de l'Etat, de la province, de la ville de Gand, des communes de l'agglomération et de la société.

Un membre est d'avis que l'attribution de la quote-part des pouvoirs publics, basée sur la propriété de la voirie intéressée, est arbitraire.

Réponse : En cette affaire, comme dans d'autres similaires, les dispositions conventionnelles des cahiers des charges en vigueur sont respectées. Il est incontestable qu'une autre méthode aurait suscité l'opposition de ceux qui se seraient considérés comme lésés et, sans nul doute, de celle du Conseil d'Etat.

Les avis sont divergents quant au point de savoir si la commune peut être contrainte à devenir associée de la société des transports intercommunaux.

Un membre pense que les communes ne peuvent être astreintes à se rallier à la solution proposée par le projet.

Un autre membre estime que le Ministre s'est par trop laissé guider par le principe de l'autonomie communale et qu'il y aurait lieu d'instaurer la participation obligatoire de la société afin d'éviter que certaines administrations communales ne se dérobaient à leurs responsabilités au détriment des autres administrations.

Antwoord : De Minister heeft zich niet laten leiden door een of andere doctrinale stelling; hij heeft zich uitsluitend gehouden aan die overwegingen die haast natuurlijkerwijs moeten leiden tot het voorstel om maatschappijen van gemeentelijke economie op te richten, waarin elke mede-eigenaar zijn bezit inbrengt.

Men kan dan verwachten dat de gemeenten, als vanzelfsprekend, tot de maatschappij zullen toetreden, zoals het trouwens voor Brussel het geval is geweest.

Een lid is voorstander van de inschakeling der stadswegen in het net van de Buurtspoorwegen.

Antwoord : De Minister verwijst naar de memorie van toelichting, waarin zijn standpunt uitvoerig wordt toegelicht.

Hij is *a priori* niet gekant tegen deze oplossing; zij komt echter te vroeg — gelet, ondermeer op de nog aan de gang zijnde structuurhervormingen van het buurtspoorwegnet — maar uitzondering mag alleszins worden gemaakt voor Verviers, waar de integratie in de Buurtspoorwegen best nu reeds zou worden doorgevoerd.

Volledigheidshalve voegt de Minister er aan toe dat deze integratie alleszins door de wetgever dient bekrachtigd te worden, omdat zij niet anders mogelijk is krachtens de wettelijke en statutaire bepalingen, die de Buurtspoorwegen beheersen.

Een lid maakt zich bezorgd over de uitgebreide bevoegdheid die aan de Koning verleend wordt, en vraagt of de Raden van Beheer hierbij zullen geraadpleegd worden. Welke zal de verantwoordelijkheid zijn van de gemeenten ten opzichte van de tarieven?

Antwoord : De bevoegdheid die aan de Koning wordt voorbehouden vloeit voort uit het wezen zelf van de kaderwet. Deze behandelt de algemene problemen en principes en laat de toepassing, in elk geval afzonderlijk over aan de Koning.

Vanzelfsprekend zullen de Raden van Beheer en de gemeentebesturen worden geraadpleegd over de ontwerpen van koninklijk besluit die hen aanbelangen.

De tarieven zullen worden bepaald volgens een formule waarin de meest representatieve bedrijfsuitgaven zullen voorkomen. Van deze formule zal alleen door de Minister mogen worden afgeweken en dan nog in het algemeen belang (zie art. 10 van de kaderwet).

Een lid gaat niet akkoord met de voorgestelde oplossing. Hij vraagt zich af hoe het mogelijk is een privémaatschappij in te schakelen in de werking van een publiekrechtelijke instelling.

Bij een zogenaamde samenwerking tussen beide, worden al te gemakkelijk toegevingen gedaan aan de privé sector; dit is o.m. het geval geweest te Brussel, waar het rollend materieel aan veel te dure prijs werd overgenomen, in vergelijking met de waarde waaraan dit materieel nu wordt in rekening gebracht bij vervanging door nieuwe rijtuigen.

Antwoord : De toestand te Brussel werd geregeld bij de wet van 17 juni 1953; het is werkelijk nutteloos thans de cijfers der overname in bespreking te brengen. Bovendien mag de industriële waarden, zoals ze bestond bij het einde van de concessie, niet verward worden met de economische vervangingswaarde, in het kader van een programma van structuurhervormingen.

Een lid stelt voor dat het net van Charleroi aan de Buurtspoorwegen zou overgedragen worden, zoals voorzien voor dat van Verviers.

Réponse : Le Ministre ne s'est pas laissé guider par l'une ou l'autre position doctrinale; il s'est tenu exclusivement aux considérations qui doivent aboutir pour ainsi dire normalement à la proposition de créer des sociétés d'économie mixte dans lesquelles chaque co-propriétaire apporte sa part.

Aussi, il y a lieu de prévoir que les communes participent à la société, ainsi qu'il en fut du reste pour Bruxelles.

Un membre est partisan de l'intégration des réseaux communaux dans le réseau des chemins de fer vicinaux.

Réponse : Le Ministre se réfère à l'Exposé des Motifs où il a longuement développé son point de vue.

Il ne s'oppose pas *a priori* à cette solution, mais elle semble prématurée, en raison notamment des réformes structurelles actuellement encore apportées au réseau des chemins de fer vicinaux. Une exception peut toutefois être faite en ce qui concerne Verviers, où il conviendrait de procéder dès à présent à l'intégration dans les chemins de fer vicinaux.

Pour être complet, le Ministre ajoute que cette intégration devra de toute manière être certifiée par le législateur parce que les dispositions légales et statutaires régissant les Chemins de fer vicinaux ne permettent pas de la réaliser autrement.

Un commissaire s'inquiète de l'étendue des pouvoirs attribués au Roi et il demande si les conseils d'administration seront consultés à ce sujet. Quelle sera la responsabilité des communes en ce qui concerne les tarifs?

Réponse : Les pouvoirs conférés au Roi résultent de la nature même de la loi de cadre. Celle-ci s'en tient aux problèmes et principes généraux, laissant au Roi le soin de les appliquer dans chaque cas particulier.

Il va de soi que les conseils d'administration et les administrations communales seront consultés sur les projets d'arrêté royal qui les concernent.

Les tarifs seront établis suivant une formule qui comprendra les dépenses d'exploitation les plus représentatives. Seul le Ministre pourra déroger à cette formule, et uniquement pour des raisons d'intérêt général (voir art. 10 de la loi de cadre).

Un Commissaire n'est pas d'accord avec la solution proposée. Il se demande comment il serait possible d'intégrer une société privée dans le fonctionnement d'un établissement de droit public.

Dans un régime de prétendue collaboration entre les deux, trop facilement des concessions sont faites au secteur privé, comme cela a été le cas notamment à Bruxelles où le matériel roulant a été repris à un prix beaucoup trop élevé en comparaison avec la valeur qui lui est actuellement imputée en cas de remplacement par des voitures nouvelles.

Réponse : La situation à Bruxelles a été réglée par la loi du 17 juin 1953; il est vraiment inutile de revenir au montant de la reprise. D'autre part, il ne faut pas confondre la valeur industrielle, telle qu'elle existait au moment de l'expiration de la concession, avec la valeur de remplacement économique dans le cadre d'un programme de réformes structurelles.

Un commissaire propose la cession du réseau de Charleroi aux Chemins de fer vicinaux, ainsi qu'il est prévu pour celui de Verviers.

Antwoord : De Minister blijft bij de mening dat het net van Charleroi nog niet voldoende « gerijpt » is zoals dit voor Verviers het geval is om onmiddellijk over te gaan naar de N. M. V. B.

Een lid vreest dat de afbakening van een « werkring » zoals voorzien in artikel 6, een ongunstige weerslag zal hebben op de rechtmatige belangen der buurtspoorwegen.

Antwoord : Die vrees is ongegrond :

De aan het stedelijk vervoer aangewezen werkring belet niet noodzakelijk dat binnen de agglomeraties reizigers uit de buiten het stadsnet liggende gebieden worden aangevoerd, die per spoorweg en per buurtspoorweg reizen.

Omgekeerd moeten de spoorwegen en buurtspoorwegen de stadsdiensten geen ongeoorloofde concurrentie aandoen door ze klanten te onttrekken en ze aldus van een gedeelte van hun rechtmatige ontvangsten te beroven.

Het opzet van de wet is dus duidelijk : de verschillende takken van vervoer, die de agglomeraties bedienen moeten met het oog op het algemeen belang geharmoniseerd worden.

Een lid verwijt de Minister een te grote mildheid ten overstaan van de vergoeding aan het private kapitaal.

Antwoord : In werkelijkheid doet de toestand zich voor als volgt :

Buiten een forfaitaire vergoeding — welke overigens tot 1 % van de ontvangsten is beperkt — voor de diensten, die de privésector aan de nieuwe maatschappijen zal verstrekken, wordt op de exploitatierekening maar 4,5 % netto interest toegekend voor de geïnvesteerde privékapitalen.

Dit is een uiterst matige interest, vooral in vergelijking met de opbrengst van de door de Staat of onder staatswaarborg uitgegeven leningen.

Nu, het betreft hier ter beurs genoteerde waarden, waarvoor de houder te allen tijde een koper kan vinden, zo hij dat bezit te gelde wil maken.

Daarentegen zullen de maatschappelijke aandelen, die de deelneming van de particuliere sector in het kapitaal van de nieuw op te richten maatschappijen vertegenwoordigen, onoverdraagbaar blijven.

Ten slotte mag de privésector de hoop koesteren voor zijn 20 %-deelneming in de eventuele winst op de exploitatierekening een compensatie te krijgen voor de matige interesten die zijn maatschappelijke aandelen zullen opbrengen. Dat is nu juist een waarborg voor de overheidslichamen die daardoor de zekerheid krijgen dat de netten geen bron van blijvend tekort zullen worden, want de privésector zal er zoveel mogelijk toe bijdragen dat de exploitatie winstgevend blijft.

Een lid vreest dat uiteindelijk de openbare besturen in het algemeen, en de Staat in het bijzonder, financieel zullen moeten tussenkomen, om de leefbaarheid der maatschappijen te behouden. Dit is trouwens ook de mening van de Minister, die bij commentaar op artikel 10, in de Memorie van Toelichting, zulks duidelijk laat aanvoelen.

In dit geval zouden uiteindelijk de private kapitalen profiteren van deze staatssteun. Spreker maakt de vergelijking met de miljarden, die onder vorm van steun, aan de koolmijnen werden verleend.

Antwoord : Er is slechts één vorm van hulpverlening uitdrukkelijk voorzien in artikel 19 van de wet, doch dit artikel bevat tevens de nodige bepalingen om de private sector daarvan uit te sluiten.

Voor het overige kan natuurlijk niet voorzien worden hoe de exploitatierekeningen in de komende jaren zullen evolueren.

Réponse : Le Ministre persiste à croire que le réseau de Charleroi n'est pas encore aussi suffisamment « mûri » que celui de Verviers pour passer immédiatement à la S.N.C.V.

Un commissaire craint que la délimitation d'une « zone d'action », telle qu'elle est prévue à l'article 6, ne puisse avoir une répercussion défavorable sur les intérêts légitimes des chemins de fer vicinaux.

Réponse : Cette crainte n'est pas fondée :

La zone d'action attribuée aux transports urbains ne doit pas faire obstacle à l'amenée, à l'intérieur des agglomérations, des voyageurs en provenance des régions extra-urbaines transportés par la S. N. C. B. et la S. N. C. V.

En revanche, ces derniers organismes ne doivent pas concurrencer indûment les services urbains en leur disputant leur clientèle et en les privant ainsi d'une partie de leurs recettes légitimes.

La portée de la loi est donc claire : il faut que, dans un but d'intérêt général, les divers courants de transport qui desservent les agglomérations soient harmonisés.

Un commissaire reproche au Ministre une trop grande générosité dans la rémunération accordée au capital privé.

Réponse : Voici comment les choses se présentent en réalité :

En dehors d'une rémunération forfaitaire — limitée d'ailleurs à 1 % des recettes — pour les prestations que le secteur privé effectuera en faveur des nouvelles sociétés, le compte d'exploitation ne prévoit qu'un intérêt net de 4,5 % pour les capitaux qu'il a investis.

Cet intérêt est extrêmement modéré, principalement lorsqu'on le compare au rendement des emprunts émis par l'Etat ou sous sa garantie.

Or, il s'agit là de valeurs cotées en bourse et pour lesquelles le porteur peut trouver acquiescer à tout moment, s'il désire mobiliser son avoir.

Par contre, les parts sociales représentant la part du secteur privé dans le capital des nouvelles sociétés à constituer resteront incessibles.

Enfin, c'est grâce à sa participation de 20 % dans le bénéfice éventuel du compte d'exploitation que le secteur privé pourra espérer compenser la modicité de l'intérêt que lui rapporteront ses parts sociales. Mais cela même constitue une garantie pour les pouvoirs publics qui peuvent ainsi avoir l'assurance que les réseaux ne deviendront pas une source de déficit permanent, car le secteur privé apportera tout son concours pour que l'exploitation reste bénéficiaire.

Un membre craint que les pouvoirs publics en général, et l'Etat en particulier ne soient finalement amenés à intervenir financièrement pour assurer la viabilité des sociétés. Tel est d'ailleurs aussi l'avis du Ministre, qui le laisse clairement entendre dans le commentaire de l'Exposé des Motifs relatif à l'article 10.

Dans ce cas, ce serait en fin de compte le capital privé qui profiterait de ces subventions de l'Etat. L'orateur fait la comparaison avec les milliards qui ont été octroyés sous forme de subsides aux charbonnages.

Réponse : Au demeurant, une seule forme d'aide est explicitement prévue à l'article 19 de la loi, mais cet article comporte en même temps les dispositions voulues pour en exclure le secteur privé.

Pour le reste, on ne peut évidemment prévoir comment les comptes d'exploitation évolueront pendant les années à venir.

Dit wetsontwerp streeft er niet naar ineens al de problemen, die op het gebied van het stedelijk vervoer in de verschillende agglomeraties van het land rijzen, tot een oplossing te brengen.

Het wetsontwerp bevat ongetwijfeld zodanige bepalingen i.v.m. de duur van de concessies en de financieringsmogelijkheden, dat de nieuwe maatschappijen in staat zullen zijn om belangrijke moderniseringsplannen te ontwerpen en ten uitvoer te brengen.

Een lid vraagt op welke wijze, de openbare besturen de meerderheid kunnen vormen in de raden van beheer, en is van mening dat een te grote bevoegdheid wordt verleend aan de afgevaardigde-beheerder.

Antwoord: Volgens de gegevens waarover men thans beschikt zal het kapitaal van de op te richten maatschappijen, naar gelang van de netten, of wel « fifty-fifty » tussen de gezamenlijke openbare besturen en de privé sector verdeeld worden (wat het geval zal zijn voor Gent en Luik-Seraing), of wel meer in het voordeel van de openbare besturen.

In elk geval zal *ten minste de helft* van de beheersmandaten aan de openbare besturen worden toegewezen, die dus in de meerderheid zullen zijn, vermits de Voorzitter, die door de openbare besturen wordt aangewezen, een beslissende stem heeft: dit alles staat uitdrukkelijk in het wetsontwerp vermeld.

Aangezien dan nog twee beheersmandaten aan de personeelsafgevaardigden toekomen, zal de privé sector aanspraak kunnen maken op ten hoogste de helft van de beheersmandaten min twee.

Ook in het College van Commissarissen zullen de openbare besturen de meerderheid zijn, daar ze er twee van de drie mandaten zullen hebben.

De bevoegdheid van de gemachtigde-beheerder strekt zich in werkelijkheid slechts uit tot het gewone beheer, zoals dit in de modelstatuten is omschreven.

Overigens zij opgemerkt dat de gemachtigde-beheerder (of de beheerder-directeur-generaal) overeenkomstig artikel 21 van deze statuten benoemd wordt door de Raad van Beheer, bij zekere meerderheid van stemmen, onder de beheerders die de privé sector vertegenwoordigen en op de voordracht van deze laatste. Naar het oordeel van de Minister komt deze benoeming door de Raad van Beheer tegemoet aan de wens van het achtbaar lid.

Bespreking van de artikelen.

Eerste artikel.

De heer Anseele c.c. dienen een amendement in dat er toe strekt, over te gaan tot de oprichting van 5 publiek-rechtelijke verenigingen.

Dit amendement biedt een dubbel verschil met de door de Regering voorgestelde tekst:

1) De nieuw op te richten maatschappijen komen integraal onder publiek beheer: de privé sector wordt uitgesloten, omdat, naar het oordeel van de indieners van het amendement, het particulier en het algemeen belang bezwaarlijk met elkaar kunnen verzoend worden.

2) Het ontwerp machtigt de Koning zijn goedkeuring te hechten aan de oprichting van de publiekrechtelijke verenigingen, terwijl het amendement de oprichting ervan door de wet zelf voorziet.

De verdedigers van dit voorstel beschouwen hun amendement als een principiële stellingname. Zij hebben daaren-

Ce projet de loi ne tend pas à résoudre tous les problèmes qui se posent dans les diverses agglomérations du pays en matière de transports urbains.

Tant du point de vue de la durée des concessions à octroyer que des possibilités de financement, le projet de loi comporte des dispositions qui permettront aux nouvelles Sociétés d'entreprendre et de mener à bien d'importants programmes de modernisation.

Un commissaire demande comment les pouvoirs publics peuvent constituer la majorité dans les conseils d'administration; il est d'avis qu'une compétence trop grande est accordée à l'administrateur-délégué.

Réponse: D'après ce qu'on sait actuellement, et selon les réseaux, le capital des sociétés à constituer se répartira soit « fifty-fifty » entre l'ensemble des pouvoirs publics et le secteur privé (tel sera le cas pour Gand et Liège-Seraing), soit avec une prédominance en faveur des pouvoirs publics.

Dans tous les cas, *la moitié au moins* des mandats d'administrateurs reviendront aux pouvoirs publics, qui seront donc la majorité, puisque le Président (désigné par les pouvoirs publics) aura voix prépondérante: tout ceci est très explicitement prévu par le projet de loi.

Comme de plus, deux mandats d'administrateur reviendront aux représentants du personnel, le secteur privé ne détiendra au plus que la moitié des mandats d'administrateur, moins deux.

Les pouvoirs publics seront également majoritaires dans les Collèges des Commissaires, où ils détiendront deux mandats sur trois.

Les pouvoirs de l'administrateur-délégué ne touchent en réalité qu'à la gestion courante telle qu'elle est délimitée par les statuts-types.

A noter d'ailleurs que d'après l'article 21 des mêmes statuts, l'administrateur-délégué (ou administrateur directeur général) est nommé par le Conseil d'Administration, à la majorité simple des voix parmi les administrateurs représentant le secteur privé et sur la proposition de ces derniers. Le Ministre estime que cette nomination par le Conseil d'Administration répond au souci qu'a exprimé l'honorable membre.

Examen des articles.

Article premier.

M. Anseele et consorts présentent un amendement visant à créer 5 associations de droit public.

Cet amendement diffère en deux points du texte proposé par le Gouvernement:

1) Les nouvelles sociétés à créer relèvent intégralement de la gestion publique; le secteur privé est exclu, parce que, de l'avis des auteurs de cet amendement, il est difficile de concilier les intérêts privés et l'intérêt général.

2) Le projet donne au Roi le pouvoir d'approuver la création d'associations de droit public, alors que l'amendement réserve cette création à la loi.

Les partisans de cette proposition considèrent leur amendement comme une position de principe. Ils invoquent,

boven juridische bezwaren tegen de oprichting bij koninklijk besluit; alleen de wet kan in de oprichting voorzien.

De Minister kan dit amendement niet aanvaarden, omdat het indruist tegen de principes waarop zijn ontwerp gesteund is.

Wat de juridische bezwaren aangaat, is de Minister bereid dit probleem verder te laten onderzoeken; hij vestigt er nochtans de aandacht op dat zijn tekst door de Raad van State onderzocht werd, die geen enkel bezwaar maakt tegen de in artikel één voorgestelde tekst.

Anderzijds, laat de Minister opmerken dat wegens het verstrijken, op 25 september 1960, van de concessie « Luik-Seraing » een overeenkomst tot voorlopig beheer van dit net, tussen al de betrokken partijen werd gesloten met uitwerking op 26 september 1960.

Derhalve dienen volgende wijzigingen gebracht aan het 3^{de} lid van het eerste artikel :

onder 1^o : na « — de naamloze vennootschap « Electrische Tramwegen van Gent »... toevoegen :

» — de « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions » die voorlopig het beheer van dit net waarneemt. »

onder 2^o : schrappen : « — de Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions ».

Het amendement van de heren Anseele c.s. wordt verworpen met 13 stemmen tegen 5.

Het eerste artikel, gewijzigd zoals voorgesteld door de Minister, wordt goedgekeurd met 13 stemmen tegen 5.

Artikels 2 en 3.

De heren Anseele c.s. trekken hun amendementen in, daar zij hun bestaansreden hebben verloren wegens het verwerpen van hun amendement op het eerste artikel.

De artikels 2 en 3 worden goedgekeurd met 13 stemmen tegen 5.

Artikels 4 en volgende.

De artikels 4, 5, 6, 7, 8, 9 en 10 worden zonder opmerkingen goedgekeurd met 13 stemmen tegen 5.

Artikel 11.

Heer Anseele stelt voor, aan de Minister de bevoegdheid te verlenen, om niet alleen zich te kunnen verzetten tegen beslissingen die in strijd zijn met de wet, met de statuten of met de bestekken, maar ook met het algemeen belang.

De verdedigers van dit amendement zijn van mening dat de Minister het recht moet bezitten zich te verzetten tegen beslissingen die, alhoewel zij in de lijn liggen van de wet, de statuten of het lastenboek, toch, naar zijn oordeel, het algemeen belang krenken.

De Minister kan dit amendement niet aanvaarden om de volgende redenen :

De tekst van het wetsontwerp stemt overeen met de voor de M. I. V. B. aangenomen tekst.

Op dit stuk mogen er geen verschillen bestaan van maatschappij tot maatschappij.

d'autre part, des arguments juridiques contre la création desdites associations par arrêté royal et estiment que seule la loi peut prévoir cette création.

Le Ministre ne peut accepter cet amendement parce qu'il va à l'encontre des principes de base de son projet.

En ce qui concerne les arguments juridiques, le Ministre est disposé à faire étudier le problème, mais il fait cependant observer que le Conseil d'Etat a examiné son texte et qu'il n'a formulé aucune objection contre la rédaction proposée de l'article premier.

Le Ministre signale d'autre part que la concession « Liège-Seraing » étant venue à expiration le 25 septembre 1960, une convention de gestion provisoire de ce réseau a été conclue avec effet au 26 septembre 1960 entre toutes les parties intéressées.

En conséquence, il y a lieu d'apporter les modifications ci-après au 3^e alinéa de l'article premier :

sub 1^o : après les mots « la société anonyme « Tramways Electriques de Gand »... » ajouter :

« — la « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions » assumant, provisoirement, la gestion de ce réseau. »

sub 2^o : supprimer : « — la « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions ».

L'amendement de MM. Anseele et consorts est rejeté par 13 voix contre 5.

L'article premier, amendé dans le sens proposé par M. le Ministre, est adopté par 13 voix contre 5.

Articles 2 et 3.

M. Anseele et consorts retirent leurs amendements devenus sans objet à la suite du rejet de leur amendement à l'article premier.

Les articles 2 et 3 sont adoptés par 13 voix contre 5.

Articles 4 et suivants.

Les articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 sont adoptés sans observations par 13 voix contre 5.

Article 11.

M. Anseele propose d'accorder au Ministre la compétence de s'opposer non seulement aux décisions qui seraient contraires à la loi, aux statuts ou aux cahiers des charges, mais également à celles qui seraient contraires à l'intérêt général.

Les défenseurs de cet amendement sont d'avis que le Ministre doit avoir le droit de s'opposer à l'exécution de décisions qui, tout en étant conformes à la loi, aux statuts ou au cahier des charges, lui semblent porter atteinte à l'intérêt général.

M. le Ministre ne peut se rallier à cet amendement pour les raisons suivantes :

Le texte du projet de loi est conforme à celui adopté pour la S. T. I. B.

Il ne faut pas qu'en cette matière il y ait des différences de société à société.

De regeringstekst houdt evenzeer als het voorgestelde amendement rekening met de noodzaak het algemeen belang te behartigen. Het enige verschil ligt hierin, dat de Regeringstekst duidelijk het principe vooropzet dat de statuten en de bestekken in acht moeten worden genomen. Waarom? Omdat deze twee documenten in feite het te sluiten sociaal pact uitmaken. Geen enkele bepaling van de statuten, noch van de (door de Koning goed te keuren) bestekken houdt in dat strijdigheid met het algemeen belang geoorloofd zou zijn.

De door de Regering voorgestelde tekst biedt verder nog dit voordeel, dat de mandatarissen van de openbare besturen in de Raden van Beheer en de Minister het algemeen belang te beoordelen krijgen uit een zelfde, duidelijk bepaalde gezichtshoek.

Het amendement wordt verworpen met 11 stemmen tegen 5, en de tekst van het artikel wordt met hetzelfde aantal stemmen goedgekeurd.

Artikel 12.

Wordt goedgekeurd met 11 stemmen tegen 5.

Artikel 13.

Een lid vraagt op welke wijze het aandeel van de private sector zal bepaald worden, indien, tijdens de duur van de maatschappij, de Staat financieel tussenkomt.

Zal deze sector genieten van de meerwaarden?

De Minister antwoordt dat de tekst van dit artikel niet de minste positieve verbintenis tot toekenning van toelagen inhoudt.

In deze wordt dus, voor de bevoegde Regeringsinstanties het recht van vrije beoordeling voorbehouden, al naar gelang van bijzondere omstandigheden waarbij het algemeen belang zich alleszins overwegend zal moeten laten gelden.

Het artikel wordt goedgekeurd met 11 stemmen tegen 5.

Artikel 14 en volgende.

De artikels 14, 15, 16, 17, 18 en 19 worden zonder opmerkingen goedgekeurd met 11 stemmen tegen 5.

Artikel 20.

Dit artikel wordt insgelijks goedgekeurd met 11 stemmen tegen 5, nadat de Minister, om dezelfde reden als bij het eerste artikel, volgende wijzigingen heeft voorgesteld:

In het eerste lid: na « ... de N. V. « Electrische Tramwegen van Gent » toevoegen: « en sedert 26 september 1960 door of tegen de « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions ».

In het tweede lid: dezelfde toevoeging doen tussen: N. V.: « Electrische Tramwegen van Gent » en « onder de voorwaarden bepaald... ».

Artikel 21.

Sommige leden laten hun bezwaren kennen tegen de afstand van de Staat ten voordele van de Antwerpse Maatschappij, en verlangen hieromtrent nadere uitleg.

De heer Anseele dient een amendement in en stelt een nieuwe tekst voor.

De Minister verantwoordt het artikel 21 als volgt:

Le texte gouvernemental tient compte, aussi bien que l'amendement proposé, de la nécessité de sauvegarder l'intérêt général. La seule différence réside dans le fait que le texte gouvernemental précise nettement le principe du respect des statuts et cahiers de charges. Pourquoi? Parce que ces deux documents constituent, en fait, le pacte social à conclure. Il n'y a aucune disposition, ni des statuts, ni des cahiers des charges (ceux-ci étant à approuver par le Roi) qui permet de soutenir qu'il puisse y avoir contradiction avec l'intérêt général.

Le texte tel qu'il est proposé par le Gouvernement présente, en réalité, cet avantage que les mandataires des pouvoirs publics aux Conseils d'administration et le Ministre auront à apprécier l'intérêt général dans une même optique bien définie.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 5, et le texte de l'article est adopté par le même nombre de voix.

Article 12.

Adopté par 11 voix contre 5.

Article 13.

Un membre demande comment sera établie la quote-part du secteur privé, si, au cours de l'existence de la société, l'Etat intervient financièrement.

Ce secteur profitera-t-il de la plus-value?

M. le Ministre répond que le texte de cet article ne comporte aucun engagement formel quant à l'octroi de subventions.

Les autorités compétentes conserveront donc en cette matière le droit de libre appréciation selon les circonstances, étant entendu toutefois qu'il sera tenu compte en premier lieu de l'intérêt général.

L'article est adopté par 11 voix contre 5.

Articles 14 et suivants.

Les articles 14, 15, 16, 17, 18 et 19 sont adoptés sans observations par 11 voix contre 5.

Article 20.

Cet article est également adopté par 11 voix contre 5, après que le Ministre eut proposé les modifications suivantes, pour les mêmes motifs que ceux qu'il avait invoqués à l'article premier:

Au premier alinéa: après les mots « la S. A. Electrische Tramwegen van Gent », ajouter les mots « et, depuis le 26 septembre 1960, par ou contre la Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions ».

Au second alinéa: insérer les mêmes mots entre « S. A. Electrische Tramwegen van Gent » et « dans les conditions prévues ».

Article 21.

Certains membres s'opposent à l'abandon, fait par l'Etat en faveur de la Société anversoise, et demandent des explications à ce sujet.

M. Anseele présente un amendement proposant un nouveau texte.

M. le Ministre justifie l'article 21 comme suit:

Aanwending van het voorschot van 50.000.000 frank, toegestaan aan de « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving » (Ministerraad van 19 mei 1950).

R. M. Z.	fr. 26.154.396
Nalatigheidsinteressen	1.953.527

Elektriciteit :

De Schelde... ..	2.067.699
Electrofina	2.895.000

Totaal... .. fr. 33.070.622

Autobussen	fr. 6.088.493
Rails	10.840.885

Totaal fr. 16.929.378

Wat betreft het voorschot van 10 miljoen frank, aan hetzelfde Comité toegestaan op 8 december 1958 : dit bedrag is ook aangewend ter aanzuivering van de schulden die reeds geruime tijd openstonden toen de Minister de leiding van het departement in handen heeft genomen.

Exploitatierkening van de « T. A. O. ».

	Verlies	Winst
Overdracht einde 1953 ...	152.455.000	—
» » 1954 ...	1.485.000	—
» » 1955 ...	—	276.877
» » 1956 ...	3.110.000	—
» » 1957 ...	4.982.000	—
» » 1958 ...	15.017.000	—
» » 1959 ...	7.359.000	—
Totaal	184.408.000	276.877
	184.131.123	

Verlies 1960 — Raming : 4.000.000.

* * *

Uit deze cijfers blijkt dat de Staat slechts afstand zal doen van de $\pm$ 43 miljoen frank waarvoor niet de minste productieve tegenwaarde kan worden gevonden in de in te brengen goederen. Daarentegen zullen de resterende $\pm$ 17 miljoen alsmede de thesaurievoorschotten, ten belope van 75 miljoen, die achteraf ter beschikking werden gesteld voor de aankoop van nieuwe tramrijtuigen, wel degelijk worden omgezet in maatschappelijke aandelen op naam van de Staat.

De heer Minister kan het voorgestelde amendement niet aanvaarden om de volgende reden :

Het voorgestelde nieuwe artikel 21 dient, volgens de auteurs ervan, in de plaats te treden van de artikelen 43 en 46 van de modelstatuten, die ze willen laten wegvallen.

Dit nieuwe artikel stelt voorop dat de inbreng van de privésector in ieder geval gedurende de looptijd van de concessies werd terugbetaald.

Dit nu hangt af van de keuze die de oprichters zullen doen, vermits de wet twee mogelijkheden in uitzicht stelt : inbreng van de privé sector zonder aflossing en inbreng met aflossing.

Overigens zou de aanneming van artikel 21 (nieuw) leiden tot de toeëigening door de Staat van alle goederen.

Utilisation de l'avance de 50.000.000 de francs consentie à « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving » (Conseil des Ministres du 19 mai 1950).

O. N. S. S.	fr. 26.154.396
Intérêts de retard	1.953.527

Electricité :

De Schelde... ..	2.067.699
Electrofina	2.895.000

Total fr. 33.070.622

Autobus	fr. 6.088.493
Rails	10.840.885

Total... .. fr. 16.929.378

En ce qui concerne l'avance de 10 millions de francs accordée au même Comité le 8 décembre 1958, ce montant a également été utilisé à l'apurement de dettes déjà fortement en retard lors du retour du Ministre à la tête du département.

Compte d'exploitation de « T. A. O. ».

	Pertes	Bénéfices
Report fin 1953	152.455.000	—
» » 1954	1.485.000	—
» » 1955	—	276.877
» » 1956	3.110.000	—
» » 1957	4.982.000	—
» » 1958	15.017.000	—
» » 1959	7.359.000	—
Total	184.408.000	276.877
	184.131.123	

Pertes 1960 — Estimation : 4.000.000.

* * *

De ces chiffres, il résulte que l'Etat ne fera abandon que des $\pm$ 43 millions de francs pour lesquels il n'y a aucune contrepartie productive dans les apports. Par contre, les $\pm$ 17 millions restants, ainsi que les avances de trésorerie d'un montant de 75 millions, qui ont été mis à la disposition dans la suite pour l'achat de nouvelles voitures de tramway, ont été réellement convertis en parts sociales libellées au nom de l'Etat.

Le Ministre ne peut accepter l'amendement proposé pour les raisons suivantes :

Le nouvel article 21 proposé se substitue, dans l'esprit de ses auteurs, aux articles 43 et 46 des statuts-types, qu'ils veulent supprimer.

Ce nouvel article suppose que dans tous les cas l'apport du secteur privé aurait été remboursé sur la durée des concessions.

Or, cela dépend du choix que feront les constituants puisque la loi prévoit deux possibilités : apport du secteur privé sans amortissement et apport avec amortissement.

Pour le surplus, l'adoption de l'article 21 (nouveau) conduirait à l'appropriation par l'Etat, de l'ensemble des biens,

met inbegrip van al degene waarvan de eigendom bij het aflopen van de huidige concessies aan andere openbare besturen ten deel valt.

Er mag immers niet uit het oog verloren worden dat dit wetsontwerp — zoals het trouwens voor Brussel het geval is — deze nieuwigheid invoert, dat voortaan de Koning (d.i. de Staat) de concessies verleent (zie artikel 6) en ze intrekt (zie artikel 8).

Ten slotte zij nog opgemerkt dat de voorgestelde tekst de door de wet in uitzicht gestelde toestand inzake de nieuwe investeringen, in geen enkel opzicht verbetert, vermits reeds vastgesteld is dat de Staat aan het einde van de concessie de lasten overneemt van de nog lopende leningen welke zijn uitgeschreven met het oog op deze investeringen (zie laatste lid van artikel 43 der modelstatuten).

Het amendement wordt verworpen met 12 stemmen tegen 5, en de tekst van de Regering wordt met hetzelfde stemmenaantal goedgekeurd.

Artikel 22.

Het amendement van de heer Anseele beoogt hetzelfde doel als de voorgestelde wijzigingen aan artikel 11. Om dezelfde reden wordt het verworpen met 12 stemmen tegen 5.

Een lid vestigt terloops de aandacht van de heer Minister op het vervoer van schoolgaande kinderen, het vervoer naar zwemkommen, en alle andere extra-verplaatsingen, dat verzekerd wordt door private autobusuitbaters, en is van mening dat dit vervoer zoveel mogelijk door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer moet verzekerd worden.

Het artikel 22 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 5.

Onderzoek van de modelstatuten.

Artikel 7.

De heer Anseele stelt een amendement voor dat er toe strekt de overdraagbaarheid van de aandelen van de private sector mogelijk te maken.

De heer Minister verduidelijkt zijn standpunt als volgt :

De Regering wil te doen hebben met een privé-partner die in staat weze actieve en blijvende medewerking te verlenen.

Dat doel zal gemakkelijker worden bereikt indien de aandelen van « reeks B » genaamd in handen blijven van één entiteit (met name de deelhebbende privé-venootschap).

Vandaar de reden waarom bepaald wordt dat de aan de privé-sector toe te kennen aandelen in de op te richten Maatschappijen, onoverdraagbaar zullen zijn.

Na deze uitleg wordt het amendement ingetrokken.

Artikelen 16, 17, 19.

Door de heer Anseele worden amendementen ingediend, die er toe strekken, dezelfde principes in de statuten in te lassen, als deze voorgesteld in zijn amendementen, op de tekst van het ontwerp.

De heer Minister kan deze amendementen niet aanvaarden. Voor de belangrijke beslissingen in de Raad van beheer, is hij voorstander van een meerderheid van twee derden om de vertegenwoordigers van de openbare besturen en deze van de privésector hun verantwoordelijkheden te doen opnemen, en desgevallend op passend overleg aan te sturen.

Een lid is van oordeel dat de vertegenwoordigers van de openbare besturen reeds onder elkaar verdeeld zijn in 3 groepen : Staat, provincie en gemeenten, terwijl de

y compris ceux dont la propriété échoit à d'autres pouvoirs publics à l'expiration des concessions actuelles.

En effet, n'oublions pas que le projet de loi comporte, comme pour Bruxelles d'ailleurs, cette innovation que dorénavant le Roi (c'est-à-dire l'Etat) accorde les concessions (voir art. 6) et les retire (voir art. 8).

A noter, enfin, que le texte proposé n'améliore en rien la situation prévue par le projet de loi en ce qui concerne les investissements nouveaux puisqu'il est déjà prévu qu'en fin de concession l'Etat reprend la charge d'emprunts en cours émis en vue de ces investissements (voir dernier alinéa de l'article 43 des statuts-types).

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 5, et le texte du Gouvernement est adopté par le même nombre de voix.

Article 22.

L'amendement de M. Anseele tend au même but que les modifications proposées à l'article 11. Il est rejeté pour les mêmes motifs, par 12 voix contre 5.

Un membre attire en passant l'attention de M. le Ministre sur les transports effectués par des exploitants privés d'autobus, qui se chargent du transport des enfants à l'école, à un bassin de natation et d'autres déplacements spéciaux. Il estime que ces transports devraient être assurés dans toute la mesure du possible par les sociétés de transports en commun.

L'article 22 est adopté par 12 voix contre 5.

Examen des statuts-types.

Article 7.

M. Anseele propose un amendement visant à rendre cessibles les parts sociales du secteur privé.

M. le Ministre précise son point de vue comme suit :

Le Gouvernement désire traiter avec un associé privé, à même de prêter un concours actif et permanent.

Ce but sera plus facilement atteint si les parts dénommées « Série B » sont détenues par un seul associé (notamment la société privée associée).

C'est pourquoi a été prévu l'incessibilité des parts sociales qui seront attribuées au secteur privé dans les Sociétés à créer.

Après cet exposé, l'amendement est retiré.

Articles 16, 17, 19.

M. Anseele introduit des amendements tendant à insérer dans les statuts des principes identiques à ceux proposés par ses amendements au texte du projet.

M. le Ministre ne peut admettre ces amendements. Lorsqu'il s'agit de décisions importantes du Conseil d'Administration, il est partisan de la majorité des deux tiers, afin d'obliger les représentants des pouvoirs publics et du secteur privé à prendre leurs responsabilités et à se concerter éventuellement.

Un membre est d'avis que les représentants des pouvoirs publics sont déjà divisés en trois groupes : Etat, province et communes, alors que les mandataires du secteur privé

gemandateerden van de privésector steeds een gesloten geheel vormen; daarom gaat zijn voorkeur naar de eenvoudige meerderheid van stemmen, voor alle aangelegenheden die vallen onder de bevoegdheid van de Raad van beheer.

De voorgestelde amendementen worden verworpen met 11 stemmen tegen 5.

Art. 21.

Ten aanzien van de afgevaardigde-beheerder is de heer Anseele voorstander van benoeming door de Koning, op voorstel van de beheerders die de openbare besturen vertegenwoordigen en stelt in die zin een amendement voor.

De heer Minister verwijst naar bl. 13 van de Memorie van Toelichting, waar de redenen vermeld zijn, die hem geleid hebben tot het voorstel, vervat in artikel 21, namelijk: benoeming door de Raad van Beheer bij eenvoudige meerderheid van stemmen, onder de beheerders die de privé-sector vertegenwoordigen en op hun voorstel.

Het amendement wordt verworpen met 11 stemmen tegen 5.

Artikel 22.

Een lid vraagt waarom de Minister over een periode van 30 dagen moet beschikken om zich uit te spreken over een door de Regeringscommissaris geschorste heraadslagging; in vele andere wetten wordt in een termijn voorzien van 15 dagen.

De heer Minister antwoordt dat hij deze bepaling overgenomen heeft uit de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel.

Artikel 33.

Het amendement van de heer Anseele, aldus de Heer Minister, is gesteund op dezelfde principes als de voorgaanden.

De auteur houdt geen rekening met de sfeer van samenwerking, waarop nogmaals dient te worden gewezen.

Het is nagenoeg ondenkbaar dat in een dergelijk klimaat essentiële beslissingen worden genomen zonder dat beide partijen ermede instemmen.

De in het ontwerp van modelstatuten opgenomen bepaling is soepelder dan wat in het amendement wordt voorgesteld, omdat het niet mogelijk is nu al te zeggen hoe het kapitaal precies zal verdeeld zijn onder de verschillende partijen van de overheidslichamen en de privésector.

De M. I. V. B. kon de verhouding $\frac{2}{3}$ als regel aannemen, omdat de verdeling van de maatschappelijke aandelen daar al gekend was.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 38.

Een amendement, ingediend door de heer Anseele, gelijkwaardig aan het voorgaande, wordt om dezelfde reden verworpen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 41.

De heer Anseele stelt voor dat het batig saldo van de winst- en verliesrekening, op verschillende wijze zou verdeeld worden naar gelang dit de 5 % van de ontvangsten niet overtreft of te boven gaat.

Naar het oordeel van de heer Minister is de kans op een winst die hoger ligt dan 5 % van de ontvangsten louter denkbeeldig.

Het is dan ook overbodig zich hieromtrent zorgen te maken.

forment toujours un tout homogène; c'est pourquoi il préfère la majorité simple des voix pour toutes les questions relevant de la compétence du Conseil d'Administration.

Les amendements proposés sont rejetés par 11 voix contre 5.

Article 21.

En ce qui concerne l'administrateur-délégué, M. Anseele est partisan de la nomination par le Roi, sur la proposition des administrateurs représentant les pouvoirs publics, et il propose un amendement dans ce sens.

Le Ministre renvoie à la page 13 de l'Exposé des Motifs où se trouvent indiqués les motifs qui l'ont amené à la proposition qui fait l'objet de l'article 21, à savoir la nomination par le Conseil d'Administration, à la majorité simple des voix, parmi les administrateurs représentant le secteur privé et sur la proposition de ces derniers.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 5.

Article 22.

Un commissaire demande pourquoi le Ministre doit disposer d'un délai de 30 jours pour se prononcer sur une décision suspendue par le commissaire du Gouvernement; beaucoup d'autres lois prévoient un délai de 15 jours.

Le Ministre répond qu'il a repris cette disposition de la loi du 17 juin 1953, portant organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise.

Article 33.

L'amendement de M. Anseele, dit le Ministre, est fondé sur les mêmes principes que les précédents.

L'auteur ne tient pas compte du climat de collaboration sur lequel il convient d'insister à nouveau.

Dans un tel climat il ne se concevrait guère que des dispositions essentielles soient prises sans l'accord des deux parties.

La disposition reprise dans le projet de statuts-types est plus souple que celle prévue par l'amendement pour la bonne raison que nous ne pouvons d'ores et déjà préjuger de la répartition exacte du capital entre les diverses parties publiques et privées.

La règle des $\frac{2}{3}$ a pu être adoptée par la S. T. I. B. parce que la répartition des parts sociales était déjà connue.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 38.

Un amendement présenté par M. Anseele, identique aux précédents, est rejeté pour les mêmes motifs, par 10 voix contre 5.

Article 41.

M. Anseele propose que le solde favorable du compte Profits et Pertes soit réparti différemment, selon qu'il dépasse ou non 5 % des recettes.

M. le Ministre est d'avis que les perspectives d'un bénéfice supérieur à 5 % des recettes sont purement imaginaires.

Il est dès lors superflu de se tracasser à ce sujet.

Men kan zich trouwens bezwaarlijk indenken dat de winst op een verschillende wijze zou worden verdeeld naar gelang het « vette » of « magere » jaren geldt.

Dit zou remmend kunnen werken op de ijver die de voor de exploitatie verantwoordelijke personen aan de dag moeten leggen om de diensten zo goed mogelijk te beheren.

De hoop op grote winst is trouwens een utopie, wegens :

1°) de welbekende moeilijkheden waarmee de ondernemingen te kampen hebben (en waarover in de Memorie van Toelichting breedvoerig wordt uitgeweid);

2°) de eisen die het personeel beslist naar voren zou brengen in zijn begijpelijk verlangen naar sociale vooruitgang.

Het amendement wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikelen 43 en 46.

De door de heer Anseele ingediende amendementen worden ingetrokken omdat ze hun betekenis verloren hebben, wegens het verwerpen der voorgaande voorstellen tot wijziging.

Artikel 48.

De Minister stelt voor de verwijzing (2) bij dit artikel, als volgt te wijzigen :

« (2) de statuten van het Intercommunaal vervoer te » Antwerpen, Gent en Luik-Seraing, omvatten een artikel 49 opgesteld als volgt :

De Commissie gaat hiermede akkoord.

* * *

Het ontwerp wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Het verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

De Voorzitter,

P. DE PAEPE.

F. BRUNFAUT

I. — AMENDEMENTEN OP HET WETSONTWERP, AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Eerste artikel.

1. — In fine van het 1° de woorden toevoegen :

« — de « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions » die voorlopig het beheer van dit net waarneemt. »

En outre, on concevrait difficilement que la répartition bénéficiaire puisse s'opérer différemment selon qu'il s'agit d'années « grasses » et « maigres ».

Cela pourrait freiner l'ardeur des personnes responsables de l'exploitation à gérer les réseaux de la meilleure façon possible.

D'ailleurs, l'espoir de plantureux bénéfices relève du domaine de l'utopie, eu égard :

1°) aux difficultés bien connues auxquelles les exploitations doivent faire face (longuement exposées d'ailleurs dans l'Exposé des motifs);

2°) aux revendications que le personnel ne manquerait pas de formuler dans un désir bien compréhensible de progrès social.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 5.

Articles 43 et 46.

Les amendements présentés par M. Anseele sont retirés, étant sans objet par suite du rejet des précédents amendements.

Article 48.

Le Ministre propose de modifier comme suit le renvoi (2) relatif à cet article :

« (2) les statuts des Transports Intercommunaux d'An- » vers, Gand et Liège-Seraing comporteront un article 49, » libellé comme suit :

La Commission marque son accord sur cette modification.

* * *

Le projet est adopté par 10 voix contre 5.

Le rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

Le Président,

P. DE PAEPE.

F. BRUNFAUT.

I. — AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI. ADOPTES PAR LA COMMISSION.

Article premier.

1. — In fine du 1°, ajouter les mots :

« — la « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions » assumant provisoirement la gestion de ce réseau. »

2. — In het 2^e de woorden weglaten :

« — de « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions. »

Art. 20.

In het 1^e en het 2^{de} lid, na de woorden « ... de N. V. « Elektrische Tramwegen van Gent » telkens de woorden invoegen : « en sedert 26 september 1960 door of tegen de « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions, ».

II. — AMENDEMENT
DOOR DE COMMISSIE AANGENOMEN,
OP DE BIJ HET WETSONTWERP
GEVOEGDE MODELSTATUTEN.

Art. 48.

Noot (2) waarnaar in dit artikel wordt verwezen, wordt als volgt gewijzigd :

« (2) De statuten van het Intercommunaal vervoer te Antwerpen, Gent en Luik-Seraing, omvatten een artikel 49 opgesteld als volgt : ».

2. — Au 2^e supprimer les mots :

« — la Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions. »

Art. 20.

Aux 1^{er} et 2^{me} alinéa, après les mots « ... la S. A. « Electrische Tramwegen van Gent » ajouter chaque fois les mots « et, depuis les 26 septembre 1960, par ou contre la Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions, ».

II. — AMENDEMENT
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION,
AUX STATUTS-TYPES
ANNEXES AU PROJET DE LOI.

Art. 48.

Le renvoi (2) auquel cet article se réfère est modifié comme suit :

« (2) les statuts des Transports Intercommunaux d'Anvers, Gand et Liège-Seraing comporteront un article 49, libellé comme suit : ».