BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1990-1991

18 OKTOBER 1990

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest

MEMORIE VAN TOELICHTING

De regionalisering van het vervoer en meer bepaald van « het stedelijk en lokaal openbaar vervoer » (artikel 6, paragraaf 1, X, 8°, van de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1980, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988), is voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest de gelegenheid om zijn wil te bevestigen om te beschikken over een net van doeltreffend, snel, veilig en komfortabel stedelijk openbaar vervoer.

Dit ontwerp van ordonnantie draagt bij tot de realisatie van deze doelstelling en is de uitvoering van de verklaring van het algemeen beleid van de Executieve inzake vervoer, en meer bepaald voor wat betreft :

- de promotie van een vervoersmogelijkheid voor iedereen tegen de laagste kostprijs voor de gemeenschap;
- de verbetering zowel wat betreft de frequenties van de bediening door de MIVB en de dichtheid van het net en, algemener nog, van de dienstverlening aan het kliënteel.

Een beleid op het vlak van het openbaar vervoer, dat beantwoordt aan deze doelstellingen, moet onvermijdelijk gebaseerd zijn op de aanleg van een eenvoudige, rationele en doeltreffende beslissingsstructuur.

Dit ontwerp van ordonnantie heeft bijgevolg een dubbel voorwerp.

A-71/1 – 90/91

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

18 OCTOBRE 1990

PROJET D'ORDONNANCE

relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale

EXPOSE DES MOTIFS

La régionalisation des transports, et plus particulièrement du « transport en commun urbain et vicinal » (article 6, paragraphe 1er, X, 8°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988), est l'occasion pour la Région de Bruxelles-Capitale de confirmer sa volonté de disposer d'un réseau de transports en commun urbains qui allie l'efficacité, la rapidité, la sécurité et le confort.

Le présent projet d'ordonnance contribue à la réalisation de cet objectif et met en œuvre la déclaration de politique générale de l'Exécutif en ce qui concerne les transports, et plus précisément :

- la promotion d'un transport pour tous au moindre coût pour la collectivité;
- l'amélioration par la STIB des fréquences des dessertes et de maillage, et de manière plus générale un meilleur service à la clientèle.

Une politique des transports en commun qui répond à ces objectifs passe nécessairement par l'aménagement d'une structure décisionnelle simple, rationnelle et performante.

L'objet du présent projet d'ordonnance est donc double.

Eerst en vooral moet de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve worden gemachtigd om de oprichting goed te keuren van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid die de huidige Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, opgericht krachtens de wet van 17 juni 1953 tot organisatie van het openbaar vervoer van het Brusselse Gewest, zal vervangen. Naar het voorbeeld van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, waarvan zij overigens de benaming overneemt, zal deze vereniging – hierna « De Maatschappij » genoemd – belast zijn met de uitbating van de openbare dienst van het stedelijk openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Vervolgens moeten een zeker aantal bepalingen worden voorzien die moeten worden nageleefd door de statuten van de maatschappij. Bepaalde bepalingen zijn gebaseerd op de huidige van kracht zijnde wetgeving. Er zijn er echter nog andere die zonder enige twijfel nieuw zijn in verhouding tot de huidige wetgeving, en die de doelstellingen waarvan sprake in de verklaring van het algemeen beleid goed weergeven.

1° – *Een publiekrechtelijke vereniging belast met de exploitatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.*

Overeenkomstig artikel 7, alinea 2, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen, zal de ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest slechts van toepassing zijn op het grondgebied dat wordt opgegeven in artikel 2, paragraaf 1, van dezelfde bijzondere wet.

Dit betekent niet dat het exploitatienet van de maatschappij zich niet meer zal uitstrekken op het grondgebied van bepaalde gemeenten van het Vlaamse Gewest zoals dit vandaag het geval is.

Overeenkomstig artikel 21 van deze ordonnantie neemt de maatschappij immers het bestaande exploitatienet over zonder dat hieraan wijzigingen worden aangebracht. In dit verband dient erop gewezen dat het exploitatienet van de MIVB werd gedefinieerd en bekrachtigd door het overlegcomité Regering-Executieven op 28 december 1988.

Dit comité preciseerde immers dat :

« Het overlegcomité akte neemt van de procedures, reglementen en feitelijke situaties die bestaan op 1 januari 1989 voor de materies bedoeld in artikel 92*bis*, §§ 2 en 3, van de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1980. Deze procedures, reglementen en feitelijke situaties worden in bijlage verduidelijkt. Zij blijven in voege tot voor deze materies een samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten. (...)

Il s'agit, tout d'abord, d'habiliter l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, afin de remplacer l'actuelle Société des tansports Intercommunaux de Bruxelles, créée en vertu de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise. A l'instar de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, dont elle conserve d'ailleurs la dénomination, cette association – ci-après dénommée « La Société » – sera chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il s'agit ensuite de prévoir un certain nombre de dispositions à respecter par les statuts de la société. Certaines dispositions s'inspirent de la législation actuellement en vigueur. Mais il en est d'autres qui sont incontestablement novatrices et originelles par rapport à la législation actuelle qui traduisent bien les objectifs précisés dans la déclaration de politique générale.

1° – *Une association de droit public chargée de l'exploitation des transports en commun au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.*

Conformément à l'article 7, alinéa 2, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, l'ordonnance relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale ne sera applicable que sur le territoire défini à l'article 2, paragraphe 1er, de cette même loi spéciale.

Cela ne signifie pas que le réseau d'exploitation de la société ne s'étendra plus, comme aujourd'hui, sur le territoire de certaines communes de la Région flamande.

En effet, en vertu de l'article 21 de la présente ordonnance, la société hérite du réseau d'exploitation existant, sans qu'aucune modification n'y soit apportée. A cet égard, il faut rappeler que le réseau d'exploitation de la STIB a été consacré par le comité de concertation Gouvernement-Exécutifs en date du 28 décembre 1988.

Ce dernier a en effet précisé :

« Le comité de concertation prend acte des procédures, règlements et situations de fait existant au 1er janvier 1989 pour les matières visées à l'article 92*bis*, §§ 2 et 3, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Ces procédures, règlements et situations sont précisés en annexe. Ils restent en vigueur jusqu'à la conclusion d'un accord de coopération pour ces matières. (...)

» Gelet op de memorie van toelichting van de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1980 die bepaalt dat :

- de organisatie van de netten van stedelijk en gewestelijk vervoer die bestaan op het ogenblik van de overdracht zal worden beschouwd als het resultaat van een overeenkomst tussen de Gewesten;
- voor zulke lijnen vallen de toekenning van nieuwe vergunningen en de wijzigingen van bestaande vergunningen onder de bevoegdheid van de betrokken Gewesten die het er onder elkaar eens moeten over worden;

de overlegcommissie neemt akte van het feit dat de lijnen die worden uitgebaat door de MIVB, met het oog op deze overdracht werden toegewezen aan het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

» Met het oog op de coördinatie van het stedelijke en gewestelijke openbaar vervoer in en in de omgeving van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, komt het overlegcomité overeen dat :

- voor de behandeling van gewestoverschrijdende aangelegenheden een ambtenaar van de MIVB zal deel uitmaken, met raadgevende stem, van de bestuursraad van de maatschappij die is belast met de organisatie van het openbaar vervoer in de streek van Vlaams Brabant;
- een ambtenaar van de maatschappij die belast is met de organisatie van het openbaar vervoer in de streek van Vlaams Brabant zal deel uitmaken, met raadgevende stem, van de bestuursraad van de MIVB voor de behandeling van aangelegenheden die de gewestelijke grenzen overschrijden ».

Aangezien geen enkele wijziging van het net wordt doorgevoerd op basis van de overdracht volgens artikel 21 van de ordonnantie en ten opzichte van de situatie die werd bekrachtigd op 28 december 1988, is bovengenoemd artikel 94, § 2, van toepassing.

Dit artikel bepaalt dat : « de procedures, reglementen en feitelijke situaties die bestonden op 1 januari 1989 in voege blijven voor elke materie bedoeld in artikel 92*bis*, §§ 2, 3 en 4, zonder inbreuk te plegen op de bepalingen van artikel 83, §§ 2 en 3, en tot een samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten voor deze materie ».

Een samenwerkingsakkoord moet slechts worden gesloten bij een wijziging van het bestaande net, overeenkomstig artikel 92*bis*, § 2, *c)*, die het sluiten van zulke overeenkomsten oplegt voor het regelen van problemen in verband met « de diensten van stedelijk en lokaal openbaar vervoer en de taxidiensten die bedrijvig zijn op het grondgebied van meer dan één Gewest ».

» Vu l'exposé des motifs de la loi du 8 août 1988, modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles qui dispose que :

- l'organisation des réseaux de transports urbains et régionaux existant au moment du transfert, sera considérée comme étant un accord entre les Régions;
- pour de telles lignes, l'octroi de nouvelles autorisations ou la modification d'autorisations existantes est de la compétence des Régions concernées qui doivent en convenir entre elles;

le comité de concertation prend acte du fait qu'en vue de ce transfert, toutes les lignes exploitées par la STIB ont été attribuées à la Région de Bruxelles-Capitale.

» En vue de la coordination du transport urbain régional dans et aux environs de la Région de Bruxelles-Capitale, le comité de concertation convient que :

- pour le traitement d'affaires qui dépassent les frontières régionales, un fonctionnaire de la STIB fera partie, avec voix consultative, du conseil d'administration de la société chargée de l'organisation des transports en commun dans la Région du Brabant flamand;
- un fonctionnaire de la société chargée de l'organisation des transports en commun en région du Brabant flamand, fera partie du conseil d'administration de la STIB, avec voix consultative, pour le traitement des affaires qui dépassent les frontières régionales ».

Dès lors, puisque via le transfert opéré par l'article 21 de l'ordonnance, aucune modification du réseau n'est apportée par rapport à la situation consacrée le 28 décembre 1988, l'article 94, § 2, de la loi spéciale précitée est d'application.

Cet article prévoit que : « sans préjudice des dispositions de l'article 83, §§ 2 et 3, les procédures, réglements et situations de fait existant au 1er janvier 1989 pour chaque matière visée à l'article 92*bis*, §§ 2, 3 et 4, restent en vigueur jusqu'à la conclusion d'un accord de coopération pour cette matière ».

Ce n'est qu'en cas de modification du réseau existant qu'un accord de coopération devra être pris, conformément à l'article 92*bis*, § 2, *c)*, qui rend obligatoire la conclusion de tels accords pour le règlement des questions relatives « aux services de transports en commun urbains et vicinaux et services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

Om duidelijk te zijn, de nieuwe maatschappij zal hetzelfde net uitbaten als de MIVB, met inbegrip van de lijnen die deze laatste, overeenkomstig de situatie geregeld volgens bovengenoemd artikel 94, uitbaat buiten het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Voor wat betreft de wijziging van de structuren van openbaar vervoer is geen samenwerkingsakkoord vereist; bovengenoemd artikel 92*bis*, § 2, *c)*, heeft immers enkel betrekking op de diensten van openbaar vervoer, en dit begrip van diensten heeft enkel betrekking op het net van openbaar vervoer. Deze interpretatie werd op 5 juli 1990 bekrachtigd door de interministeriële Conferentie van Verkeerswezen en Infrastructuur.

2° – *Er wordt een publiekrechtelijke vereniging opgericht overeenkomstig de bepalingen van de ordonnantie.*

In de statuten van de maatschappij zullen de organisatie en de werking ervan moeten worden vastgelegd volgens het normatief kader bepaald door de ordonnantie.

De bepalingen van het ontwerp van ordonnantie onderscheiden zich in vele opzichten door hun vernieuwde aard.

Vijf elementen moeten worden onderstreept : het recht op mobiliteit, de beheersovereenkomst, de oprichting van filialen, de ombudsdienst, en het adviescomité.

1. **Het recht op mobiliteit**

In een context van een gestadige groei van de mobiliteit beschikt meer dan de helft van de Brusselaars enkel over het openbaar vervoer om zich te verplaatsen.

De toegankelijkheid voor allen tot de stedelijke aktiviteiten is gebaseerd op een verhoging van de mobiliteit voor de kategorieën die aangewezen zijn op het openbaar vervoer.

Het gebruik van de aangewezen middelen om op geleidelijke wijze het recht op vervoer voor iedereen te verzekeren vormt een essentiële prioriteit. Dit vereist de ontwikkeling van het openbaar vervoer, een echte opwaardering van de maatschappij voor gewestelijk vervoer, evenals een verbetering van de coördinatie tussen het stedelijk en interlokaal openbaar vervoer en van het systeem voor de informatie aan de klanten.

De diensten van openbaar vervoer moeten worden aangepast aan het levensritme van zeer verscheidene lagen van de bevolking.

En clair, la société nouvelle exploitera le même réseau que la STIB, en ce compris les lignes exploitées par celle-ci en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et ce en vertu de la situation héritée de par l'article 94, § 2, précité.

En ce qui concerne les modifications des structures des transports en commun, aucun accord de coopération n'est requis; en effet, l'article 92*bis*, § 2, *c)*, précité, a trait seulement aux services de transports en commun, et cette notion de services vise uniquement le réseau de transports en commun. Cette interprétatoin a été consacrée par la Conférence interministérielle de l'infrastructure et des communications en date du 5 juillet 1990.

2° – *Une association de droit public créée dans le respect des dispositions de l'ordonnance.*

Il reviendra aux statuts de la société de fixer son fonctionnement dans le respect du cadre normatif défini par l'ordonnance.

A maints égards, les dispositions contenues dans le projet d'ordonnance se distinguent par leur caractère novateur.

Cinq éléments méritent d'être soulignés : le droit à la mobilité, le contrat de gestion, la création de filiales, le service « Ombudsman » et le comité consultatif.

1. **Le droit à la mobilité**

Dans un contexte de croissance continue de la mobilité, plus de la moitié des Bruxellois n'ont pas d'autres moyens de déplacement que le transport public.

L'accessibilité pour tous aux activités urbaines passent par une mobilité accrue pour les catégories captives des transports collectifs.

La mise en œuvre des moyens propres à assurer progressivement le droit au transport pour tous constitue une priorité essentielle. Cela implique le développement des transports collectifs et une véritable remise à niveau de la société de transport régional, mais aussi l'amélioration de la coordination entre transports collectifs urbains et interurbains et du système d'information de la clientèle.

Les services de transports collectifs doivent être adaptés au rythme de vie des catégories de populations très diverses.

Het Gewest moet doorheen zijn beleid op het vlak van het openbaar vervoer zorgen voor een grotere gewestelijke eenheid en waken over het algemeen belang.

2. **De beheersovereenkomst**

De Executieve en de Maatschappij zullen een beheersovereenkomst moeten sluiten waarvan de inhoud zal verschillen van het lastenboek. Deze overeenkomst zal immers slechts overeengekomen bepalingen bevatten.

De beheersovereenkomst zal de verklaring overnemen van het beleid van de Executieve op het vlak van het openbaar vervoer, gespreid over een bepaalde periode. Zij zal dit beleid in de vorm gieten van een konkreet beheersplan.

De belangrijkste doelstelling van de overeenkomst is echter de vastlegging van de wederzijdse verplichtingen voor wat betreft de hoeveelheden op het vlak van het aanbod en de financiële middelen die moeten worden gebruikt voor de realisatie van de hoeveelheid die wordt bepaald in de overeenkomst en de hoeveelheid die wordt bepaald in het lastenkohier.

Te dezer gelegenheid zullen de modaliteiten worden vastgelegd voor de bepaling van het vervoersaanbod, de beslissingsprocedures op budgettair vlak, de beheersdokumenten die door de uitbater moeten worden verstrekt voor de beheerskontroles, de hoofdlijnen van de projekten die het Gewest zou willen ontwikkeld zien in het kader van een welbepaalde begroting en volgens een vijfjarenprogramma waarvan de details voor de realisatie ervan in het bedrijfsplan zullen worden vermeld.

De overeenkomst heeft in principe een permanent karakter. In bijlage ervan moet men alles vinden wat in principe van evolutieve aard is en wat het voorwerp moet uitmaken van een aktualisering.

Het idee van een beheersovereenkomst is eveneens gebaseerd op de wil van de Executieve om duidelijk de betrekkingen te definiëren die moeten bestaan tussen de Maatschappij en het Gewest.

In dit verband dient te worden vermeld dat de zelfstandigheid van de Maatschappij organiek en functioneel is. Zij is organiek omdat de Maatschappij door haar eigen organen wordt bestuurd en beheerd. Zij is functioneel omdat de Maatschappij de uitbating krijgt toegewezen van het geheel van de openbare dienstverlening van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

De zelfstandigheid van de Maatschappij wordt echter gekontroleerd. Het is duidelijk dat de Maatschappij niet op om het even welke wijze haar opdracht zal mogen vervullen.

La Région doit assurer par sa politique de transports en commun une plus grande unité régionale et veiller à l'intérêt général.

2. **Le contrat de gestion**

L'Exécutif et la Société devront conclure un contrat de gestion dont le contenu sera distinct du cahier des charges puisqu'il ne contiendra que des dispositions de nature conventionnelle.

Le contrat de gestion reprendra l'énoncé de la politique poursuivie par l'Exécutif pour les transports en commun sur une période déterminée et traduira cette politique dans un plan concret de gestion.

L'objectif essentiel de la convention est toutefois de fixer les obligations réciproques en matière de quantité de l'offre et de moyens financiers à mettre en œuvre pour réaliser l'offre définie qualitativement et quantitativement dans le cahier des charges et le contrat de gestion.

Seront précisés à cette occasion, les modalités de fixation de l'offre de transports, les processus décisionnels en matière de budget, les documents de gestion à fournir par l'exploitant pour les contrôles de gestion, les grandes lignes des projets que la Région voudrait voir se développer dans le cadre d'un budget déterminé et selon un programme quinquennal dont les détails de réalisation doivent être repris dans le plan d'entreprise.

La convention est en principe un document permanent. Elle doit comporter en annexe tout ce qui est en principe évolutif et qui doit faire l'objet d'une actualisation.

L'idée d'un contrat de gestion est également fondée sur la volonté de l'Exécutif de définir clairement les rapports qui doivent exister entre la Société et la Région.

A cet égard, l'autonomie de la Société est organique et fonctionnelle. Elle est organique dans la mesure où la Société est administrée et gérée à partir d'organes qui lui sont propres; elle est fonctionnelle dans la mesure où la Société se voit confier l'exploitation de l'ensemble du service public des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

En contrepartie, l'autonomie de la Société n'en est pas moins contrôlée. Il est bien évident que la Société ne pourra remplir sa mission de n'importe quelle manière.

Ze zal niet enkel gekontroleerd worden – door het zeer klassiek mechanisme van de administratieve voogdij – maar voor wat betreft de uitvoering van haar opdracht bovendien onderworpen zijn aan een aantal voorschriften die zowel in het lastenkohier als in de beheersovereenkomst zijn bepaald.

Kortom, de rechtstreekse tussenkomst van de Executieve in de organen van de Maatschappij wordt gerechtvaardigd door het zelfstandig beheer dat aan de Maatschappij wordt verleend.

3. **Mogelijkheid tot oprichting van filialen**

In de ordonnantie verkrijgt de Maatschappij de mogelijkheid om deel te nemen aan de samenstelling van het kapitaal, of aan het beheer van maatschappijen, verenigingen of andere openbare of private instellingen waarvan het doel rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdt met het doel van de Maatschappij.

De Executieve wil met deze ordonnantie onder andere de mogelijkheid krijgen om samen met de NMBS in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest bepaalde weinig gebruikte spoorlijnen te beheren.

De realisatie van een Voorstadsnet (VSN) op het grondgebied van het Gewest is een mogelijk alternatief voor de permanente invasie van de stadskern door het autoverkeer.

Een dynamisch beheer, gekoppeld aan de steun van de privé-sektor bij de oprichting van filialen, zal toelaten het vervoersaanbod te vergroten.

De Executieve gaf overigens reeds uiting aan haar wil om het synergische te verbeteren tussen de gewestelijke openbare diensten en de MIVB.

De institutionalisering in de ordonnantie zal dit proces nog versnellen.

4. **De ombudsman**

Bij de Maatschappij wordt een ombudsdienst opgericht. Deze dienst houdt zich bezig met de bescherming van de rechten en de belangen van het kliënteel en moet alle klachten onderzoeken en de regeling vergemakkelijken van konflikten tussen het kliënteel en de Maatschappij die aan deze dienst zullen worden voorgelegd.

De samenstelling en de werking van deze dienst zullen worden geregeld door de Executieve die er vooral zal over moeten waken dat de onafhankelijkheid en de onpartijdigheid van deze dienst gewaarborgd zijn.

Non seulement elle sera contrôlée – à travers le mécanisme très classique de la tutelle administrative – mais en outre elle sera soumise, dans l'accomplissement de sa mission, à un certain nombre d'impératifs définis tant par le cahier de charges que par le contrat de gestion.

C'est enfin l'autonomie de gestion abandonnée à la Société qui justifie que l'Exécutif intervienne directement dans la composition de ses organes.

3. **Possibilités de filialisation**

La Société se voit reconnaître dans l'ordonnance la possibilité de participer à la constitution du capital, ou à la gestion de sociétés, associations ou autres organismes publics ou privés dont l'objet se rattache directement ou indirectement à celui de la Société.

L'Exécutif, par cette autorisation, vise notamment la possibilité de gérer en commun avec la SNCB certaines voies ferrées sous-utilisées en Région de Bruxelles-Capitale.

La mise en place d'un Réseau Express Régional (RER) sur le territoire régional est une alternative possible à l'envahissement constant des véhicules automobiles dans le cœur de la cité.

Une gestion dynamique, en ce compris l'apport du secteur privé à la constitution de filiales, pourrait permettre d'augmenter l'offre de transports.

L'Exécutif a déjà montré sa volonté d'accroître les synergies entre les services publics régionaux et la STIB.

Par l'introduction de la possibilité de créer des filiales, cet objectif pourrait être accéléré.

4. **Le service ombudsman**

Un service ombudsman est créé auprès de la Société. Il s'agit d'un service de protection des droits et des intérêts de la clientèle qui a pour mission essentielle d'examiner toutes plaintes de la clientèle dont il sera saisi et de faciliter la résolution des conflits entre celle-ci et la Société.

La composition et le fonctionnement de ce service seront réglés par l'Exécutif qui devra impérativement veiller à en assurer l'indépendance et l'impartialité. D'une manière générale, l'ombudsman agira, comme

De ombudsdienst zal over het algemeen optreden als een instantie waarop men beroep zal kunnen doen voor klachten die niet zullen kunnen worden geregeld door de Maatschappij tot tevredenheid van de klagers.

De oprichting van deze dienst zou moeten bijdragen tot een steeds grotere eerbied voor het recht tot vervoer vanwege de uitbatende Maatschappij.

In feite handelt het zich om een nieuwe bijdrage tot een verbetering van de gastvrijheid bij het gebruik van het openbaar vervoer.

De reizigers zullen voortaan immers beroep kunnen doen op een onafhankelijke dienst van de Maatschappij die door zijn verzoenende aard de relaties tussen de klanten en de Maatschappij zal kunnen verbeteren.

De onpartijdigheid zal een grotere doorzichtigheid van de openbare dienstverlening mogelijk maken.

5. **Adviescomité**

Bij de Maatschappij werd een adviescomité opgericht.

Het betreft een comité dat voornamelijk adviezen moet verstrekken betreffende vragen over de dienstverlening aan het kliënteel.

De bestaansreden van dit comité is het verzekeren van de mogelijkheid voor de gebruikersverenigingen, in de brede zin van het woord, om te worden gehoord en deel te nemen aan de permanente verbetering van de dienstverlening aan het kliënteel.

De samenstelling zelf van dit comité, te weten het beheerscomité van de MIVB, de ombudsdienst en de gebruikersverenigingen, zou moeten leiden tot meer synergisme tussen de reizigers en de Maatschappij. Hierdoor zou overigens het imago van de MIVB kunnen worden opgepoetst.

KOMMENTAAR OP DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel machtigt de Executieve ertoe de oprichting en de statuten van een publiekrechtelijke vereniging goed te keuren die belast wordt met de uitbating van de openbare dienstverlening op het vlak van het stedelijk openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. De aldus opgerichte vereniging zal rechtspersoonlijkheid bezitten.

« instance d'appel » quant aux plaintes qui n'auront pu être réglées par la Société à la satisfaction des plaignants.

La création de ce service devrait concourir à un respect toujours plus grand du droit au transport par la Société exploitante.

En définitive, il s'agit d'un apport nouveau susceptible d'améliorer la convivialité dans l'utilisation des transports en commun.

En effet, les clients pourront désormais avoir recours à un service, indépendant de la Société, qui par son souci de conciliation pourra améliorer les relations entre les clients et la Société.

L'impartialité de ce service devra permettre une plus grande transparence du service public.

5. **Comité consultatif**

Un comité consultatif est créé auprès de la Société.

Il s'agit d'un comité qui a pour mission essentielle d'émettre des avis sur toutes questions relatives au service presté à la clientèle.

La raison d'être de ce comité consiste à permettre aux organisations représentatives des usagers, au sens large, d'être entendues et de participer à l'amélioration constante des services prestés aux clients.

La composition même de ce comité, à savoir le Comité de gestion de la STIB, le service ombudsman et les organisations représentatives de la clientèle, devrait permettre une meilleure synergie entre les clients et la Société et ainsi améliorer l'image de la STIB.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

Cet article habilite l'Exécutif à approuver la création et les statuts d'une association de droit public, chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. L'organisme ainsi créé jouira de la personnalité juridique.

De Maatschappij is een publiekrechtelijke instelling en maakt deel uit van de kategorie van gedecentraliseerde openbare diensten die zijn samengesteld volgens het principe van de vereniging en die zich van de openbare instellingen onderscheiden die zijn opgericht volgens het principe van de stichting; dit is een unilaterale beslissing van de overheid. Het begrip publiekrechtelijke vereniging « sluit uit dat de instelling in kwestie het uitvloeisel is van één autoriteit en dat ze valt onder de fundamentele regels van het privaat recht » (advies A. 19.127/VI-9.579 van de administratieve sectie van de Raad van State, in antwoord op een aanvraag van 14 mei 1973 door de toenmalige Minister van Verkeer, blz. 5).

Het behoud van dit statuut van publiekrechtelijke vereniging is gebaseerd op verschillende overwegingen, met name op de wil om een zekere soepelheid te behouden bij de bepaling van de organisatorische structuur van de Maatschappij en door het verlangen om de toekomstige evolutie van het partnerschap te vergemakkelijken (herstructurering van het maatschappelijk kapitaal, het toetreden van nieuwe vennoten, enz...).

Artikel 2

Dit artikel belast de Executieve met de bepaling van het lastenkohier van de Maatschappij waarvan de bepalingen unilateraal zijn en de verplichtingen bepalen van openbare dienstverlening van de Maatschappij, te weten de exploitatienormen, de verplichtingen betreffende het onderhoud van de kunstwerken, en de verplichtingen op het vlak van de veiligheid voor wat betreft het vervoer van de reizigers.

Artikel 3

Dit artikel belast de Executieve met de onderhandeling over en het sluiten van een beheersovereenkomst met de Maatschappij. Deze overeenkomst is – zoals hierboven reeds werd gezegd – ongetwijfeld een innovatie voor de Maatschappij.

Artikel 4

Elk jaar zal door de Maatschappij een bedrijfsplan moeten worden opgesteld. Dit plan zal moeten worden goedgekeurd door de Executieve en is bestemd om de daadwerkelijke realisatie van de beheersovereenkomst te verzekeren.

Hierover zal vooraf worden onderhandeld met de sociale partners.

Artikel 5

Dit artikel geeft een opsomming van de verschillende organen die belast zijn met de administratie en het beheer van de Maatschappij.

La Société est une association de droit public. Elle fait partie de cette catégorie de services publics décentralisés qui sont constitués par le procédé de l'association et qui se différencient donc des établissements publics qui, eux, sont constitués par le procédé de la fondation; c'est-à-dire par une décision unilatérale de l'autorité. La notion d'association de droit public exclut « d'une part, que l'organisme en question soit l'émanation d'un seul pouvoir public et, d'autre part, qu'il soit régi fondamentalement par les règles de droit privé » (avis A. 19.127/VI-9.579 de la section d'administration du Conseil d'Etat, sur une demande formulée le 14 mai 1973 par le Ministre des Communications, p. 5).

Le maintien de ce statut d'association de droit public est dicté par plusieurs considérations, notamment par la volonté de ménager une certaine souplesse dans la détermination de la structure organisationnelle de la Société et par la volonté de faciliter toute évolution future de partenariat (réaménagement de la structure du capital social, entrée de nouveaux associés, etc...).

Article 2

Cet article confie à l'Exécutif le soin d'arrêter le cahier des charges de la Société, dont les dispositions ont un caractère unilatéral et déterminent les obligations de service public de la Société, à savoir les missions, les normes d'exploitation au sens large, les obligations d'entretien des ouvrages d'art, les obligations de sécurité en ce qui concerne le transport du public.

Article 3

Cet article charge l'Exécutif de négocier et de conclure avec la Société un contrat de gestion. Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, ce contrat représente incontestablement une innovation pour la Société.

Article 4

Chaque année, un plan d'entreprise devra être établi par la Société et approuvé par l'Exécutif. Ce plan est destiné à assurer la réalisation effective du contrat de gestion.

Il sera négocié au préalable avec les partenaires sociaux.

Article 5

Cet article énumère les différents organes chargés de l'administration et de la gestion de la Société.

Artikel 6

De algemene vergadering is het representatief orgaan van de vennoten die aandelen bezitten in het maatschappelijk kapitaal.

Artikel 7

De samenstelling van de bestuursraad voorziet in de noodzaak van een evenwichtige deelname door de beide taalgemeenschappen aan het bestuur en het beheer van de Maatschappij. De tussenkomst van het personeel van de Maatschappij in de beslissingen van de bestuursraad is eveneens verzekerd.

De duur van het mandaat van bestuurder is afgestemd op het tijdschema voor de vernieuwing van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Dit artikel maakt de benoeming tot bestuurder mogelijk van leden van wetgevende vergaderingen maar verhindert dat hun aantal een bepaald maximum overschrijdt.

Bovengenoemde beslissing van het overlegcomité van 28 december 1988 betreffende de aanwezigheid van een ambtenaar van de Maatschappij van openbaar vervoer van het Gewest Vlaams Brabant in de bestuursraad van de MIVB is van toepassing voor de vergaderingen van de bestuursraad van de Maatschappij.

Artikel 8

Het beheerscomité is het orgaan dat de meest belangrijke bestuurstaken van de Maatschappij voor zijn rekening neemt.

Het bestaat uit personen die van rechtswege lid zijn, met uitzondering evenwel van de twee bestuurders en de opdrachtgelastigde van de Executieve, waarvan de duur van het mandaat overeenstemt met de duur van zijn mandaat als bestuurder.

Het personeel van de Maatschappij wordt eveneens betrokken bij de beslissingen van het beheerscomité.

Artikel 9

Voor een zo groot mogelijke doeltreffendheid moet het dagelijks beheer van de Maatschappij worden toevertrouwd aan de belangrijkste leden van het directiepersoneel. Deze regel past helemaal in het natuurlijk kader van de zelfstandigheid van de Maatschappij.

Article 6

L'assemblée générale est l'organe représentatif des associés, propriétaires de parts dans le capital social.

Article 7

La composition du conseil d'administration intègre la nécessité d'une participation équilibrée des deux communautés linguistiques à l'administration et à la gestion de la Société. La participation du personnel de la Société aux décisions du conseil d'administration est également assurée.

La durée du mandat d'administrateur est mise en concordance avec les échéances qui marquent le renouvellement du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cet article entend permettre la désignation comme administrateur de membres d'assemblées législatives, tout en évitant que leur nombre dépasse un certain plafond.

La décision précitée du comité de concertation du 28 décembre 1988 relative à la présence d'un fonctionnaire de la Société de transports en commun de la Région du Brabant flamand au sein du conseil d'administration de la STIB est d'application pour les réunions du conseil d'administration de la Société.

Article 8

Le comité de gestion est l'organe qui détient les pouvoirs de haute direction de la société.

Il est composé de membres de droit, à l'exception des deux administrateurs et du chargé de mission de l'Exécutif, dont le mandat est d'une durée équivalente au mandat d'administrateur.

Le personnel de la société est, lui aussi, associé aux décisions du comité de gestion.

Article 9

Dans un souci d'efficacité, il s'impose de confier la gestion journalière de la Société aux membres du personnel de direction les plus haut placés. Cette règle s'inscrit dans le prolongement naturel de l'autonomie de la Société.

Artikel 10

Bij de samenstelling van het college van de commissarissen voor de rekeningen moet er sprake zijn van een taalevenwicht. Bovendien moet er over worden gewaakt dat de opdracht, die eraan wordt toevertrouwd, wordt vervuld door personen met een onbetwistbare bevoegdheid.

Aangezien de algemene vergadering bevoegd is om de jaarrekeningen goed te keuren (zie artikel 6, alinea 2), is het nogal logisch dat ze eveneens wordt belast met de aanduiding van de commissarissen voor de rekeningen.

Artikel 11

Dit artikel vergt geen bijzonder kommentaar.

Artikel 12

Dit artikel organiseert een controlemechanisme dat onder de bevoegdheid valt van de administratieve opschortings- en annuleringsvoogdij. Het mechanisme dat wordt ingesteld, is gebaseerd op het mechanisme dat werd ingesteld door de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle van bepaalde instellingen van openbaar nut.

Artikel 13

Het is wenselijk dat het aktiviteitsverslag van de Maatschappij zo snel mogelijk wordt opgesteld en ingediend.

Artikel 14

Dit artikel vergt geen bijzonder kommentaar.

Artikel 15

Dit artikel voorziet de mogelijkheid voor de Maatschappij om filialen op te richten. Deze mogelijkheid is niet voorzien in de wet van 17 juni 1953.

De oprichting van filialen door de Maatschappij kan worden gezien vanuit twee gezichtspunten : ofwel bezit de Maatschappij een deel van het kapitaal van bestaande instellingen, ofwel neemt ze het initiatief om een instelling op te richten waarvoor ze beroep doet op partners.

Article 10

La composition du collège des commissaires aux comptes est équilibrée sur le plan linguistique. Il s'agit, en outre, de veiller à ce que la mission qui lui est impartie soit exercée par des personnes dont la compétence est irréprochable.

Dans la mesure où il revient à l'assemblée générale d'approuver les comptes annuels (voy. l'article 6, alinéa 2), il paraît assez naturel de la charger de la désignation des commissaires aux comptes.

Article 11

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Article 12

Cet article organise un mécanisme de contrôle qui relève de la tutelle administrative de suspension et d'annulation. Le mécanisme mis en place s'inspire de celui institué par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Article 13

Il est souhaitable que le rapport d'activités de la Société soit rédigé et déposé dans les plus brefs délais.

Article 14

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Article 15

Cet article prévoit la possibilité pour la Société de constituer des filiales, possibilité qui n'existe pas sous l'empire de la loi du 17 juin 1953.

La constitution de filiales par la Société peut être envisagée sous un double aspect : soit la Société entre dans le capital d'organismes existants, soit elle prend l'initiative de créer un organisme en s'associant avec d'autres partenaires.

Ofwel vertrouwt de Maatschappij aan het filiaal de uitbating toe van een aktiviteit die rechtstreeks behoort tot de uitvoering van haar opdracht van openbare dienstverlening (voorbeeld : de uitbating van een lijn), ofwel draagt de aktiviteit van het filiaal slechts bij tot de opdracht van openbare dienstverlening van de Maatschappij (voorbeelden : reklame, public relations, onderhoud van gebouwen, materieel, enz...).

De aktiviteiten van de filialen zullen echter altijd een marginaal karakter hebben ten opzichte van de opdracht van openbare dienstverlening van de Maatschappij.

Dit artikel voorziet eveneens in de mogelijkheid voor de Maatschappij om bepaalde regelmatige diensten uit te besteden – m.a.w. het recht tot uitbating te verlenen – met name aan private ondernemingen. Deze uitbesteding behelst geen enkele deelname in het kapitaal ervan.

Artikel 16

Artikel 3 van de ordonnantie van 22 februari 1990 betreffende de onteigeningen omwille van openbaar nut, die worden aangespannen of toegestaan door de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve (*Belgisch Staatsblad* 15 maart 1990) bepaalt dat « de Executieve de gemeenten, de intercommunale maatschappijen, de instellingen van openbaar nut en om het even welke andere rechtspersoon – geval per geval – de toelating verleent om over te gaan tot de onteigening van onroerende goederen omwille van openbaar nut ».

Het is noodzakelijk gebleken af te wijken van de beheersbevoegdheid van de provincies en gemeenten, binnen de grenzen van datgene wat noodzakelijk is voor de realisatie van de uitrustingen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het net. De filosofie van het ontwerp van ordonnantie bestaat erin, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel te belasten met de exploitatie van de volledige dienstverlening van het stedelijk openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Men moet de Gewestexecutieve en de Maatschappij de bevoegdheden verschaffen die hen in de mogelijkheid stellen alle aspecten van de exploitatie van deze dienstverlening te beheersen.

Het is duidelijk dat de gemeenten zullen worden geraadpleegd. Dit wordt voorzien door het ontwerp dat van het advies van de gemeente een formaliteit maakt. Mocht er echter niet worden aan voldaan, dan zouden de beslissingen van de Executieve en de Maatschappij onwettig zijn.

De tussenkomst van de Executieve is gerechtvaardigd omdat deze de coördinatie mogelijk maakt van

De deux choses l'une. Ou bien la Société confie à la filiale l'exploitation d'une activité qui ressortit directement à l'accomplissement de sa mission de service public (exemple : l'exploitation d'une ligne). Ou bien l'activité de la filiale ne fait que concourir à la réalisation de la mission de service public de la Société (exemples : publicité, relations publiques, maintenance d'immeubles, de matériel, etc...).

En toute hypothèse, les activités des filiales auront toujours un caractère marginal par rapport à la mission de service public de la Société.

Cet article prévoit également la possibilité pour la Société d'affermer – c'est-à-dire de concéder – des services réguliers déterminés, notamment à des firmes privées. L'affermage n'implique aucune participation au capital de celles-ci.

Article 16

L'article 3 de l'ordonnance du 22 février 1990 relative aux expropriations pour cause d'utilité publique poursuivies ou autorisées par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale (*Moniteur belge*, 15 mars 1990) dispose que « l'Exécutif autorise, cas par cas, les communes, les intercommunales, les organismes d'intérêt public et toute autre personne morale de droit public à procéder à l'expropriation de biens immeubles pour cause d'utilité publique ».

Il est apparu nécessaire de déroger au pouvoir de gestion des provinces et des communes sur leurs voiries, dans les limites de ce qui est nécessaire pour l'implantation des équipements que requiert l'exploitation du réseau. La philosophie du projet d'ordonnance étant de charger la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles de l'exploitation de l'ensemble du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, il faut en effet doter l'Exécutif de la Région et la Société, des compétences qui leur permettent de maîtriser complètement tous les aspects de l'exploitation de ce service public.

Il va de soi que les communes seront consultées. C'est ce que prévoit le projet, qui fait de l'avis de la commune une formalité dont le défaut rendrait les décisions de l'Exécutif et de la Société illégales.

L'intervention de l'Exécutif est justifiée pour permettre la coordination des missions de la STIB et des

de opdrachten van de MIVB en van de andere aspecten van het vervoerbeleid en het beleid van verkeerswezen.

De bevoegdheden die door het ontwerp zijn toegekend, zullen vanzelfsprekend worden uitgeoefend zonder afbreuk te doen aan de algemene politiebevoegdheden van de gemeenten.

Artikel 17

Dit artikel vergt geen bijzonder kommentaar.

Artikel 18

De bevoegdheid op het vlak van het stedelijk en lokaal openbaar vervoer omvat deze van de bepaling van de vervoerprijzen evenals deze van de tariefverminderingen (zie ook de memorie van toelichting van het wetsontwerp tot wijziging van de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1980, Parl. dok., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, blz. 16).

Koninklijk besluit nr. 174, dat de jaarlijkse aanpassing voorziet van de tarieven van het reizigersvervoer die worden toegepast door de maatschappijen van openbaar vervoer, wordt bijgevolg opgeheven voor wat betreft het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Artikel 19

Dit artikel richt de ombudsdienst op waarvan hierboven reeds sprake is.

Artikel 20

Het adviescomité, dat door dit artikel wordt opgericht, mag niet worden verward met het adviescomité voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer, opgericht door het koninklijk besluit van 12 juni 1989 (*Belgisch Staatsblad,* 18 oktober 1989). Dit laatste heeft een heel wat ruimere opdracht. De oprichting van het adviescomité is een uiting van de wil om de reizigers in de mogelijkheid te stellen om hun mening te uiten en tot een dialoog te komen.

Artikelen 21, 22 en 23

Deze artikelen bevatten overgangs- en slotbepalingen om de overgang te verzekeren tussen de huidige Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel en de Maatschappij waarvan sprake in dit ontwerp.

autres aspects de la politique des transports et des communications.

Il va de soi que les compétences accordées par le projet s'exercent sans préjudice au pouvoir de police générale des communes.

Article 17

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Article 18

La compétence en matière de transports en commun urbain et vicinal comprend celle de fixer le prix des transports, ainsi que les réductions tarifaires (voy. l'exposé des motifs du projet de loi modifiant la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, Doc. parl., Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 16).

Dès lors, l'arrêté royal n° 174 instituant l'adaptation annuelle des tarifs pour le transport des voyageurs appliqués par les sociétés de transport en commun est abrogé en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 19

Cet article crée le service « ombudsman » dont il est question ci-dessus.

Article 20

Le comité consultatif institué par cet article n'est pas à confondre avec la commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, créée par l'arrêté royal du 12 juin 1989 (*Moniteur belge,* 18 octobre 1989), dont la mission est beaucoup plus étendue. La création du comité consultatif procède d'une volonté d'aménager, au profit de la clientèle, un lieu d'expression et de dialogue.

Articles 21, 22 et 23

Ces articles contiennent des dispositions transitoires et finales destinées à assurer la transition entre l'actuelle Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles et la Société visée par le présent projet.

Voor wat betreft artikel 21 worden alle rechten en verplichtingen – met inbegrip van deze die werden aangegaan door de MIVB ten opzichte van haar personeel – overgedragen aan de maatschappij. In verband met de overname van het bestaande exploitatienet moet men zich baseren op datgene wat ter zake hierboven werd gezegd.

Artikel 24

Dit artikel bevat opheffende bepalingen. Het behoud van de artikelen 11 en 14 van de wet van 17 juni 1953 wordt gerechtvaardigd door het feit dat het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest niet bevoegd is om deze bepalingen te herroepen.

Artikel 25

Dit artikel vergt geen bijzonder kommentaar.

De Minister-Voorzitter, Minister van Ruimtelijke Ordening, de Ondergeschikte Besturen en Tewerkstelling,

Charles PICQUE

De Minister van Openbare Werken, Verkeerswezen, de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten,

Jean-Louis THYS

Pour ce qui est de l'article 21, l'ensemble des droits et obligations – en ce compris toutes celles contractées par la STIB à l'égard de son personnel – est transféré à la Société. D'autre part, en ce qui concerne la reprise du réseau d'exploitation existant, il y a lieu de se référer à ce qui a été dit à ce propos ci-dessus.

Article 24

Cet article contient des dispositions abrogatoires. Le maintien des articles 11 et 14 de la loi du 17 juin 1953 se justifie par le fait que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas compétente pour abroger ces dispositions.

Article 25

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Le Ministre-Président, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Pouvoirs locaux et de l'Emploi,

Charles PICQUE

Le Ministre des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés,

Jean-Louis THYS

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE ONDERWORPEN AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE (op 22 mei 1990)

Voorontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest

De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve,

Op voordracht van de Minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Verkeerswezen, de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten,

BESLUIT :

De Minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Verkeerswezen, de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, wordt ermede belast aan de Raad van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, namens de Executieve die erover heeft beraadslaagd, het ontwerp van ordonnantie met volgende inhoud voor te leggen :

Artikel 1. – § 1. – Het stedelijk openbaar vervoer moet voldoen aan de noden van zijn kliënteel. Dit moet geschieden in de meest gunstige economische en sociale omstandigheden voor de gemeenschap. De ontwikkeling van het openbaar personenvervoer is prioritair en moet worden aangemoedigd.

Ze draagt bij tot de gewestelijke eenheid, de economische en sociale ontwikkeling evenals tot een evenwichtige ruimtelijke ordening. Bovendien zal aan het recht tot mobiliteit door middel van het openbaar vervoer zo goed mogelijk worden voldaan.

§ 2. – Om de realisatie van de doelstellingen, die in de vorige paragraaf worden uiteengezet, mogelijk te maken, wordt de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve, hierna « de Executieve » genoemd, gemachtigd om de oprichting goed te keuren van een publiekrechtelijke vereniging die beschikt over de nodige rechtspersoonlijkheid en belast is met de uitbating van de openbare dienstverlening van het stedelijk openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en die georganiseerd is overeenkomstig de bepalingen van deze ordonnantie.

De Executieve hecht haar goedkeuring aan de eerste statuten van deze maatschappij.

Elke latere wijziging van deze statuten zal worden genomen door de Executieve, op voorstel van de algemene vergadering, of van het lid van de Executieve dat bevoegd is voor het vervoer en na raadpleging van de algemene vergadering.

De maatschappij zal « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » heten en wordt hierna « de Maatschappij » genoemd.

Art. 2. – De Executieve bepaalt het lastenkohier waaraan de Maatschappij is onderworpen. Het lastenkohier geeft met name de verplichtingen op van de Maatschappij op het vlak van de openbare dienstverlening.

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE SOUMIS A L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT (le 22 mai 1990)

Avant-projet d'ordonnance relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale

L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés est chargé de présenter au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, au nom de l'Exécutif qui en a délibéré, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1er. – § 1er. – Les transports en commun urbains doivent satisfaire les besoins de la clientèle dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Le développement des transports en commun de personnes revêt un caractère prioritaire et doit être encouragé.

Il concourt à l'unité régionale, au développement économique et social, ainsi qu'à l'aménagement équilibré du territoire. En outre, le droit à la mobilité par le transport en commun sera maximalisé.

§ 2. – Afin de permettre la réalisation des objectifs définis au paragraphe précédent, l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, ci-après dénommé « l'Exécutif » est autorisé à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, et organisée dans le respect des dispositions de la présente ordonnance.

L'Exécutif approuve les premiers statuts de cette association.

Toute modification ultérieure de ces statuts est arrêtée par l'Exécutif, sur proposition, soit de l'assemblée générale, soit du membre de l'Exécutif qui a les transports dans ses attributions, après consultation de celle-ci.

L'association portera la dénomination de « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », ci-après dénommée « la Société ».

Art. 2. – L'Exécutif arrête le cahier des charges auquel est soumise la Société. Le cahier des charges détermine notamment les obligations des services publics de la société.

Art. 3. – De Executieve en de Maatschappij sluiten een beheersovereenkomst. Deze regelt de volgende materies :

1° – De doelstellingen opgelegd aan de partijen; deze doelstellingen zijn uitingen van het gezamenlijk beleid van de Maatschappij en de Executieve, zowel voor wat betreft de uitbating van de dienst van het stedelijk openbaar vervoer als voor wat betreft de beheersmethoden en de structuur van de Maatschappij, met inbegrip van de contacten met het kliënteel en het handelsbeleid van de Maatschappij;

2° – De principes betreffende de aanleg, wijziging, uitbreiding en afschaffing van lijnen door de Maatschappij.

3° – Het investeringsplan dat noodzakelijk is voor de realisatie van deze doelstellingen.

4° – Het financieel stelsel van de uitbating en in het bijzonder :

a) de principes voor de bepaling van de tarieven;

b) de bepaling, de berekening en de uitbetalingsmodaliteiten van de eventuele dotaties ten laste van de algemene begroting van de uitgaven van het Gewest;

c) de lasten voor interesten en afschrijvingen die het Gewest wil besteden aan de dekking van de investeringen, onder de vorm van dotaties.

5° – Desgevallend, het schema voor de realisatie van de doelstellingen waarover hierboven sprake in 1°.

6° – Het belang van de Maatschappij voor de doelstellingen waarvan sprake hierboven en de sancties bij niet-naleving van een gedeelte van haar verbintenissen.

7° – De elementen waarvan sprake in artikel 4 van deze ordonnantie welke het bedrijfsplan moet bevatten en de termijnen voor de mededeling en de goedkeuring van het plan.

Art. 4. – Om de uitvoering van de beheersovereenkomst mogelijk te maken, legt de Maatschappij aan de Executieve jaarlijks ter goedkeuring een bedrijfsplan voor. Hierover zal vooraf zijn onderhandeld tussen de sociale partners, overeenkomstig artikel 14 van deze ordonnantie.

Art. 5. – De organen van de Maatschappij zijn :

1° – de algemene vergadering;

2° – de bestuursraad;

3° – het beheerscomité;

4° – de bestuurder-directeur-generaal;

5° – het college van de commissarissen bevoegd voor de rekeningen.

Art. 6. – De algemene vergadering bestaat uit de eigenaars van de kapitaalsaandelen van de Maatschappij. Elk maatschappelijk aandeel geeft recht op een stem.

De algemene vergadering keurt de jaarrekeningen goed. Zij ontlast de bestuursraad en het college van commissarissen voor wat betreft de uitvoering van hun mandaat.

De statuten regelen de werking ervan.

Art. 7. – De bestuursraad bestaat uit negentien leden.

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal zijn van rechtswege lid. De zeventien andere beheerders worden benoemd en ontslagen door de Executieve. Hierbij worden de volgende regels nageleefd :

1° – twee bestuurders die deel uitmaken van het personeel van de Maatschappij, worden benoemd op voorstel van de twee vakbonden die het meest representatief zijn voor het personeel;

Art. 3. – L'Exécutif et la Société concluent un contrat de gestion qui règle les matières suivantes :

1° – Les objectifs assignés aux parties; ces objectifs traduisent la politique poursuivie en commun par la Société et l'Exécutif, tant pour ce qui concerne l'exploitation du service des transports en commun urbains qu'en ce qui concerne les méthodes de gestion et la structure de la Société, en ce compris les rapports avec la clientèle et la politique commerciale de la Société.

2° – Les principes relatifs à la création, la modification, l'extension, la suppression de lignes par la Société.

3° – Le plan des investissements nécessaires pour la réalisation de ces objectifs.

4° – Le régime financier de l'exploitation, et en particulier :

a) les principes de détermination des tarifs;

b) la fixation, le calcul et les modalités de paiement des dotations éventuelles à charge du budget général des dépenses de la Région;

c) les charges (intérêts et amortissements) que la Région accepte de destiner à la couverture d'investissements, sous forme de dotations.

5° – Le cas échéant, le calendrier de réalisation des objectifs visés au 1° ci-dessus.

6° – L'intéressement de la Société aux objectifs visés ci-dessus et les sanctions en cas de non-respect par une partie, de ses engagements.

7° – Les éléments que le plan d'entreprise visé à l'article 4 de la présente ordonnance doit contenir et les délais pour la communication et l'approbation du plan.

Art. 4. – En vue de permettre la réalisation du contrat de gestion, la Société soumet à l'Exécutif, pour approbation, un plan annuel d'entreprise. Celui-ci aura été préalablement négocié entre les partenaires sociaux, dans le respect de l'article 14 de la présente ordonnance.

Art. 5. – Les organes de la Société sont :

1° – l'assemblée générale;

2° – le conseil d'administration;

3° – le comité de gestion;

4° – l'administrateur-directeur général;

5° – le collège des commissaires aux comptes.

Art. 6. – L'assemblée générale est composée des propriétaires de parts dans le capital de la Société, chaque part sociale donnant droit à une voix.

L'assemblée générale approuve les comptes annuels. Elle donne décharge au conseil d'administration et au collège des commissaires sur l'exécution de leur mandat.

Les statuts règlent son fonctionnement.

Art. 7. – Le conseil d'administration est composé de dix-neuf membres.

L'administrateur-directeur général et le directeur général-adjoint en sont membres de droit. Les dix-sept autres administrateurs sont nommés et révoqués par l'Exécutif dans le respect des règles suivantes :

1° – deux administrateurs sont nommés sur présentation des deux organisations syndicales les plus représentatives du personnel;

2° – de benoeming van de andere bestuurders geschiedt als volgt : tien bestuurders behoren tot de Franse taalrol. Het aantal eventueel benoemde bestuurders, die lid zijn van een wetgevende vergadering, mag echter niet meer dan vier bedragen. Ook worden vijf bestuurders benoemd die behoren tot de Nederlandse taalrol. Het aantal eventueel benoemde Nederlandstalige bestuurders, die deel uitmaken van een wetgevende vergadering, moet echter beperkt blijven tot twee.

De statuten bepalen de werking en de bevoegdheden van de bestuursraad. De bezoldiging van de bestuurders wordt bepaald door de Executieve en valt ten laste van de Maatschappij.

Binnen de zes maanden die volgen op de vervanging van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, zal worden overgegaan tot de vernieuwing van de bestuursraad. De beheerders blijven hun functie uitoefenen tot zij worden vervangen. Hun mandaat kan worden hernieuwd.

Het lid van de bestuursraad, dat wordt benoemd ter vervanging van een overleden, ontslagnemend of ontslagen bestuurder of een bestuurder die de leeftijdsgrens heeft bereikt die wordt bepaald in de statuten, voltooit het mandaat van de bestuurder die hij vervangt.

De opdrachtgelastigde van de Executieve waarvan sprake in artikel 8 neemt – met raadgevende stem – deel aan de vergaderingen van de bestuursraad.

Art. 8. – Het beheerscomité telt vijf leden :

- de voorzitter van de bestuursraad;
- de vice-voorzitter van de bestuursraad;
- de bestuurder-directeur-generaal;
- de adjunct directeur-generaal;
- een opdrachtgelastigde van de Executieve.

De opdrachtgelastigde van de Executieve wordt benoemd door de Executieve, op voorstel van het lid van de Executieve dat bevoegd is voor Verkeerswezen, voor een periode van vijf jaar of, indien hij een overleden, ontslagnemend of ontslagen opdrachtgelastigde vervangt of een opdrachtgelastigde die de leeftijdsgrens heeft bereikt die wordt bepaald in de statuten, tot het einde van het mandaat van deze laatste. Zijn mandaat kan worden hernieuwd.

De twee bestuurders benoemd op voorstel van de vakbonden die het meest representatief zijn voor het personeel, nemen deel aan de vergaderingen en bezitten er raadgevende stem.

Het beheerscomité oefent de hoge bestuurstaken uit in het beheer van de Maatschappij. Deze zijn vastgelegd in de statuten. De statuten bepalen eveneens de werking van het beheerscomité. De bezoldiging van de leden van het beheerscomité wordt bepaald door de bestuursraad en valt ten laste van de Maatschappij.

Art. 9. – De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal worden benoemd en ontslagen door de Executieve na beraadslaging van de bestuursraad. Zij verzekeren het dagelijks beheer van de Maatschappij. Hun bevoegdheden worden bepaald in de statuten. Zij behoren tot een verschillende taalrol.

Art. 10. – Het college van de commissarissen voor de rekeningen bestaat uit drie leden die jaarlijks worden benoemd door de algemene vergadering op voorstel van de Executieve.

Twee commissarissen voor de rekeningen behoren tot de Franse taalrol. Een commissaris voor de rekeningen is Nederlandstalig.

Een commissaris voor de rekeningen wordt gekozen onder de leden van het Instituut voor Bedrijfsrevisoren.

2° – les autres administrateurs sont nommés à concurrence de dix administrateurs d'expression française, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative soit supérieur à quatre, et de cinq administrateurs d'expression néerlandaise, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative soit supérieur à deux.

Les statuts déterminent le fonctionnement et les pouvoirs du conseil d'administration. Les émoluments des administrateurs sont fixés par l'Exécutif et sont à charge de la Société.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration, dans les six mois qui suivent le renouvellement du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement. Leur mandat est renouvelable.

Le membre du conseil d'administration nommé en remplacement de l'administrateur décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge achève le mandat de celui qu'il remplace.

Le chargé de mission de l'Exécutif visé à l'article 8 assiste avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration.

Art. 8. – Le comité de gestion est composé de cinq membres :

- le président du conseil d'administration;
- le vice-président du conseil d'administration;
- l'administrateur-directeur général;
- le directeur général-adjoint;
- un chargé de mission de l'Exécutif.

Le chargé de mission de l'Exécutif est nommé par lui, sur proposition du membre de l'Exécutif qui a les transports dans ses attributions, pour une période de cinq ans ou, s'il remplace le chargé de mission décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge fixée dans les statuts, jusqu'à l'achèvement du mandat de celui-ci. Son mandat est renouvelable.

Les deux administrateurs nommés sur présentation des organisations syndicales les plus représentatives du personnel assistent aux réunions avec voix consultative.

Le comité de gestion exerce les pouvoirs de haute direction dans la gestion de la Société, tels qu'ils sont précisés par les statuts. Ceux-ci déterminent également le fonctionnement du comité de gestion. Les émoluments des membres du comité de gestion sont fixés par le conseil d'administration; ils sont à charge de la Société.

Art. 9. – L'administrateur-directeur général et le directeur général-adjoint sont nommés et révoqués par l'Exécutif. Ils assurent la gestion journalière de la Société. Leurs pouvoirs sont précisés par les statuts. Ils appartiennent à un rôle linguistique différent.

Art. 10. – Le collège des commissaires aux comptes est composé de trois membres nommés, chaque année, par l'assemblée générale, sur la proposition de l'Exécutif.

Deux commissaires aux comptes sont d'expression française. Un commissaire aux comptes est d'expression néerlandaise.

Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres de l'Institut des réviseurs d'entreprises.

Een commissaris voor de rekeningen wordt gekozen onder de leden van het Bestuur van de Uitrusting en van het Vervoerbeleid van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en een commissaris voor de rekeningen onder de leden van het korps van de Inspectie van Financiën, geakkrediteerd bij de Executieve.

De bezoldiging van de commissarissen voor de rekeningen wordt bepaald door de algemene vergadering.

Art. 11. – De statuten regelen de onverenigbaarheden in de organen van de Maatschappij.

Art. 12. – § 1. – De Maatschappij is onderworpen aan het controlerecht van de Executieve. Deze controle wordt uitgeoefend door de interventie van twee commissarissen die worden benoemd en ontslagen door de Executieve.

De Executieve regelt de uitvoering van de opdracht van de commissarissen van de Executieve.

§ 2. – De commissarissen van de Executieve brengen verslag uit bij het lid van de Executieve dat bevoegd is voor vervoer. Deze licht de Executieve erover in.

§ 3. – De commissarissen van de Executieve nemen deel aan de vergaderingen van de bestuursraad en van het beheerscomité. Zij hebben er een raadgevende stem. De commissarissen van de Executieve beschikken, voor de vervulling van hun opdracht, over de meest ruime bevoegdheden.

§ 4. – De commissarissen van de Executieve kunnen binnen een termijn van vier volle dagen beroep aantekenen tegen om het even welke beslissing waarvan zij oordelen dat ze tegenstrijdig is met de wet, het algemeen belang of de beheersovereenkomst. Deze termijn gaat in op de dag van de vergadering tijdens dewelke de beslissing waarvan sprake werd genomen, voor zover de commissarissen van de Executieve regelmatig werden uitgenodigd. Indien dit niet het geval was, dan begint de termijn te lopen op de dag waarop zij hebben kennis genomen van de beslissing. Het beroep is opschortend.

Indien binnen een termijn van twintig volle dagen – deze termijn gaat in op dezelfde dag als de termijn bedoeld in de vorige alinea – de Executieve de beslissing niet heeft vernietigd, dan wordt deze definitief. De vernietiging wordt door de Executieve betekend aan de betrokken instelling.

§ 5. – Door een beslissing van de Executieve, die wordt betekend aan de betrokken instelling, kunnen de termijnen, waarvan sprake in de vorige alinea's, worden verlengd met tien dagen.

Art. 13. – Elk jaar laat de Executieve aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad een verslag toekomen over de aktiviteit van de Maatschappij tijdens het voorbije jaar. Dit verslag is vergezeld van de jaarrekeningen over het boekjaar.

Art. 14. – De Maatschappij is onderworpen aan de wet van 20 september 1948 op de organisatie van de economie, aan de nationale wetgeving op de paritaire commissies, met name aan de wet van 5 december 1968 op de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire commissies.

Art. 15. – § 1. – De Maatschappij kan mits voorafgaande toelating van de Executieve en tegen de voorwaarden die werden bepaald door deze laatste, deelnemen aan de oprichting, of in het kapitaal van, of aan het beheer van ondernemingen, verenigingen of andere openbare of private instellingen waarvan het voorwerp rechtstreeks of onrechtstreeks aansluit bij het voorwerp van de Maatschappij.

Un commissaire aux comptes est choisi parmi l'Administration de l'Equipement et de la Politique des déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres bruxellois du corps de l'Inspection des Finances accrédités auprès de l'Exécutif.

Les émoluments des commissaires aux comptes sont fixés par l'assemblée générale.

Art. 11. – Les statuts règlent les incompatibilités au sein des organes de la Société.

Art. 12. – § 1er. – La Société est soumise au pouvoir de contrôle de l'Exécutif. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires, nommés et révoqués par l'Exécutif.

L'Exécutif règle l'exercice de la mission des commissaires de l'Exécutif.

§ 2. – Les commissaires de l'Exécutif font rapport au membre de l'Exécutif qui a les transports dans ses attributions, lequel en informe l'Exécutif.

§ 3. – Les commissaires de l'Exécutif assistent aux réunions du conseil d'administration et du comité de gestion. Ils y ont voix consultative. Les commissaires de l'Exécutif ont les pouvoirs les plus étendus pour l'accomplissement de leur mission.

§ 4. – Les commissaires de l'Exécutif peuvent, dans un délai de quatre jours francs, introduire un recours contre toute décision qu'ils estiment contraire à la loi, à l'intérêt général ou au contrat de gestion. Ce délai court à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que les commissaires de l'Exécutif aient été régulièrement convoqués. A défaut, le délai court à partir du jour où ils ont pris connaissance de la décision. Le recours est suspensif.

Si, dans un délai de vingt jours francs, commençant le même jour que le délai visé à l'alinéa précédent, l'Exécutif n'a pas prononcé l'annulation, la décision devient définitive. L'annulation est notifiée par l'Exécutif à l'organe concerné.

§ 5. – Par décision de l'Exécutif notifiée à l'organe concerné, les délais prévus aux alinéas précédents peuvent être augmentés de dix jours.

Art. 13. – Chaque année, l'Exécutif dépose sur le bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale un rapport sur l'activité de la Société durant l'année écoulée. Il est accompagné des comptes annuels de l'exercice.

Art. 14. – La Société est soumise à la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, ainsi qu'à la législation nationale sur les commissions paritaires, notamment à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

Art. 15. – § 1er. – La Société peut, moyennant l'autorisation préalable de l'Exécutif et aux conditions fixées par celui-ci, participer à la constitution, au capital ou à la gestion de sociétés, associations, ou autres organismes publics ou privés, dont l'objet se rattache directement ou indirectement à celui de la Société.

§ 2. – De Maatschappij mag, mits voorafgaande toelating van de Executieve en tegen de voorwaarden die door haar worden bepaald, regelmatige diensten en regelmatige gespecialiseerde diensten uitbesteden.

Art. 16. – De Maatschappij is gemachtigd om, overeenkomstig de wetgeving op de onteigening van openbaar nut, de verwervingen door te voeren van onroerende goederen die noodzakelijk zijn voor de uitbating van het net. De Executieve moet deze evenwel vooraf hebben toegestaan.

Art. 17. – Het Gewest kan de uitbetaling van de interest en de aflossingen van de leningen waarborgen die bedoeld zijn voor de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties en die worden uitgegeven door de Maatschappij. De Executieve is gemachtigd om deze waarborg te verlenen, binnen de grenzen evenwel van de toelatingen die zijn voorzien in de ordonnantie voor de begroting van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 18. – De vervoersprijzen worden vastgesteld door de Executieve, na raadpleging van de bestuursraad en mits naleving van de principes van de beheersovereenkomst. De Executieve is eveneens gemachtigd om het bedrag te bepalen van de bijkomende belasting die door de Maatschappij zal kunnen worden geëist van de reizigers die geen geldig vervoerbewijs kunnen tonen.

Art. 19. – In de Maatschappij wordt een « ombudsdienst » opgericht voor het kliënteel.

Deze dienst heeft als opdracht :

1° – het onderzoek van alle klachten van het kliënteel met betrekking tot de aktiviteiten van de Maatschappij;

2° – een tussenkomst om minnelijke schikkingen te bevorderen voor wat betreft geschillen tussen de Maatschappij en het kliënteel;

3° – adviezen verstrekken aan de Maatschappij voor de gevallen waarvoor geen minnelijke schikking kan worden getroffen.

De Executieve regelt de samenstelling en de werking ervan.

Art. 20. – Voor de Maatschappij wordt een adviescomité opgericht dat is samengesteld uit de representatieve organisaties van het kliënteel, het beheerscomité en de ombudsdienst.

Dit comité moet adviezen verstrekken betreffende de vragen die betrekking hebben op de diensten die worden verleend aan het kliënteel.

De Executieve regelt de samenstelling en de werking ervan.

Overgangs- en slotbepalingen

Art. 21. – De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel die werd opgericht krachtens de wet van 17 juni 1953 tot organisatie van het openbaar vervoer van het Brusselse Gewest, is ontbonden.

De ontbinding wordt van kracht op de dag van de inwerkingtreding van het besluit van de Executieve waarvan sprake in artikel 1 van deze ordonnantie.

De Maatschappij, opgericht overeenkomstig deze ordonnantie, neemt de rechten en verplichtingen over van de ontbonden maatschappij, evenals de activa en de passiva ervan.

Alle concessies en vergunningen op het vlak van de uitbating die werden verleend door de bovengenoemde wet van 17 juni 1953, blijven van toepassing.

§ 2. – La Société peut, moyennant l'autorisation préalable de l'Exécutif et aux conditions fixées par celui-ci, affermer des services réguliers et des services réguliers spécialisés.

Art. 16. – La Société est habilitée à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau, ces acquisitions ayant été préalablement autorisées par l'Exécutif.

Art. 17. – La Région peut garantir le service des intérêts et l'amortissement des emprunts émis par la Société et ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes, émis par la Société. L'Exécutif est autorisé à accorder cette garantie, dans la limite des autorisations prévues dans l'ordonnance portant le budget de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 18. – Les prix de transport sont établis par l'Exécutif, après consultation du conseil d'administration et dans le respect des principes définis par le contrat de gestion. L'Exécutif fixe, de même, le montant de la surtaxe qui sera réclamée par la Société aux voyageurs ne pouvant présenter un titre de transport valable.

Art. 19. – Il est créé, auprès de la Société et au profit de la clientèle, un service « ombudsman ».

Ce service a pour mission :

1° – d'examiner toutes les plaintes de la clientèle ayant trait aux activités de la Société;

2° – de s'entremettre pour faciliter un compromis à l'amiable de différends entre la Société et la clientèle;

3° – d'émettre un avis à la Société au cas où un compromis à l'amiable ne peut être trouvé.

L'Exécutif règle sa composition et son fonctionnement.

Art. 20. – Il est créé, auprès de la Société, un comité consultatif composé d'associations représentatives de la clientèle, du comité de gestion et du service « ombudsman ».

Ce comité a pour mission d'émettre des avis sur toutes questions relatives aux services prestés à la clientèle.

L'Exécutif règle sa composition et son fonctionnement.

Dispositions transitoires et finales

Art. 21. – La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles constituée en vertu de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, est dissoute.

La dissolution sortira ses effets le jour de l'entrée en vigueur de l'arrêté de l'Exécutif visé à l'article premier de la présente ordonnance.

La Société, créée en vertu de la présente ordonnance, succède à ses droits et obligations et recueille son actif et son passif.

Art. 22. – Aan het mandaat van de bestuurders van de ontbonden maatschappij komt een einde op de eerste dag van de maand die volgt op de publikatie in het *Belgisch Staatsblad* van het besluit van de Executieve tot goedkeuring van de statuten van de Maatschappij.

De nieuwe bestuurders worden onmiddellijk benoemd.

Art. 23. – De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal in functie op het ogenblik van de ontbinding van de maatschappij oefenen – overeenkomstig deze ordonnantie – respektievelijk de functies uit van bestuurder-directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal.

Herroepende bepalingen

Art. 24. – Alle bepalingen van de wet van 17 juni 1953 voor de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Gewest worden opgeheven, met uitzondering evenwel van de artikelen 11 en 14.

Art. 22. – Il est mis fin au mandat des administrateurs de la société dissoute à dater du 1er jour du mois qui suit la parution au *Moniteur belge* de l'arrêté de l'Exécutif approuvant les statuts de la Société.

Les nouveaux administrateurs sont immédiatement nommés.

Art. 23. – L'administrateur-directeur général et le directeur général-adjoint en fonction dans la société dissoute, exercent respectivement les fonctions d'administrateur-directeur général et de directeur général-adjoint au titre de la présente ordonnance.

Dispositions abrogatoires

Art. 24. – Sont abrogées toutes les dispositions de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, à l'exception des articles 11 et 14.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, negende kamer, op 22 mei 1990 door de Minister van Openbare Werken, Verkeer en Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, *binnen een termijn van ten hoogste drie dagen,* van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest », heeft op 28 mei 1990 het volgend advies gegeven :

De Raad van State moet binnen de korte termijn die hem is toegemeten, zich bepalen tot het maken van de volgende opmerkingen.

1. Uit het onderzoek van de ontworpen ordonnantie blijkt dat inzonderheid artikel 3, 4°, *b)* en *c),* en artikel 17, bepalingen zijn die nieuwe uitgaven voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest meebrengen.

Ingevolge de artikelen 6 en 13 van het koninklijk besluit van 5 oktober 1961 tot regeling van de administratieve en begrotingscontrole had het ontwerp van ordonnantie om advies voorgelegd moeten zijn aan de inspecteur van financiën en ter fine van akkoordverklaring aan de Minister tot wiens bevoegdheid de begroting behoort.

Volgens de gemachtigden van de Minister is aan die vormvereisten niet voldaan.

2. Thans bedient de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) krachtens artikel 3, vierde lid, van de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel, een aantal gemeenten die de « streek van Brussel » vormen, welke niet alleen de negentien gemeenten omvat die deel uitmaken van het huidige Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, maar ook gemeenten die thans bij het Vlaamse Gewest behoren.

Artikel 21 van de ontworpen ordonnantie voorziet in de ontbinding van de huidige MIVB. Hetzelfde artikel bepaalt dat de nieuw opgerichte maatschappij de rechten en verplichtingen van de ontbonden maatschappij overneemt, alsook de activa en de passiva ervan.

Die duidelijke en nauwkeurige bepaling is in overeenstemming met de bedoelingen die in de memorie van toelichting zijn verwoord :

« De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve moet worden gemachtigd om de oprichting goed te keuren van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid die de huidige Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, opgericht krachtens de wet van 17 juni 1953 tot organisatie van het openbaar vervoer van het Brussels Gewest, zal vervangen. Naar het voorbeeld van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, waarvan zij overigens de benaming zou overnemen, zou deze vereniging... belast zijn met de uitbating van de openbare dienst van het stedelijk openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest » (1).

(1) Op te merken valt evenwel dat artikel 1, § 2, van het ontwerp in tegenstrijd lijkt met de volkomen expliciete en duidelijke bewoordingen van het voormelde artikel 21, alsook met de verklaringen van de gemachtigden van de Minister, in zoverre het bepaalt dat de nieuwe maatschappij belast is met het uitbaten van de openbare dienstverlening van het stedelijk openbaar vervoer « in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest », waarvan het grondgebied, overeenkomstig artikel 2, § 1, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, het grondgebied van het administratief arrondissement « Brussel-Hoofdstad » is zoals het bestaat op het ogenblik van de inwerkingtreding van die bijzondere wet.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés pour la Région de Bruxelles-Capitale, le 22 mai 1990, d'une demande d'avis, *dans un délai ne dépassant pas trois jours,* sur un avant-projet d'ordonnance « relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale », a donné le 28 mai 1990 l'avis suivant :

Dans le bref délai qui lui est imparti, le Conseil d'Etat doit se limiter à formuler les observations suivantes.

1. Il résulte de l'examen de l'ordonnance en projet que, notamment, l'article 3, 4°, *b)* et *c),* ainsi que l'article 17, sont des dispositions de nature à entraîner des dépenses nouvelles pour la Région de Bruxelles-Capitale.

En application des articles 6 et 13 de l'arrêté royal du 5 octobre 1961 portant organisation du contrôle administratif et budgétaire, le projet d'ordonnance aurait dû être soumis à l'avis de l'inspecteur des finances et à l'accord du Ministre qui a le budget dans ses attributions.

Selon les délégués du Ministre, ces formalités n'ont pas été accomplies.

2. Actuellement la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) dessert, en vertu de l'article 3, alinéa 4, de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, un ensemble de communes constituant la « Région bruxelloise », qui comprend non seulement les dix-neuf communes faisant partie de l'actuelle Région de Bruxelles-Capitale mais également des communes qui dépendent aujourd'hui de la Région flamande.

L'article 21 de l'ordonnance en projet prévoit la dissolution de l'actuelle STIB. Le même article dispose que la société nouvellement créée succède aux droits et obligations de la société dissoute et recueille son actif et son passif.

Cette disposition claire et précise est conforme aux intentions exprimées dans l'exposé des motifs :

« Il s'agit... d'habiliter l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, afin de remplacer l'actuelle Société des Transports Intercommunaux Bruxellois, créée en vertu de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise. A l'instar de la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois, dont elle conserverait d'ailleurs la dénomination, cette association... serait chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale » (1).

(1) Il est toutefois à noter que l'article 1er, § 2, du projet, paraît en contradiction avec les termes tout à fait explicites et clairs de l'article 21 précité ainsi qu'avec les déclarations des délégués du Ministre, dans la mesure où il dispose que la société nouvelle est chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains « au sein de la Région de Bruxelles-Capitale », laquelle a pour territoire, conformément à l'article 2, § 1er, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, le territoire de l'arrondissement administratif de « Bruxelles-Capitale » tel qu'il existe au moment de l'entrée en vigueur de ladite loi spéciale.

Ingevolge artikel 92*bis*, § 2, *c)*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, « (sluiten) de Gewesten in ieder geval samenwerkingsakkoorden voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben... op de diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer... die zich uitstrekken over meer dan één Gewest ».

Volgens de inlichtingen die aan de Raad van State verschaft zijn is tot dusverre geen enkel samenwerkingsakkoord gesloten tussen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest.

***

Om de beide, hiervoren uiteengezette redenen, is het ontwerp niet in zoverre gereed dat het aan de Raad van State, afdeling wetgeving, kan worden voorgelegd.

De kamer was samengesteld uit

de heren : P. FINCŒUR, Staatsraad, Voorzitter
C.-L. CLOSSET, Staatsraad,
R. ANDERSEN, Staatsraad,
Mevrouw R. DEROY, Griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. Andersen.

Het verslag werd uitgebracht door mevrouw O. Daurmont, adjunct-auditeur.

De Griffier, R. DEROY

De Voorzitter, P. FINCŒUR

En application de l'article 92*bis*, § 2, *c)*, de la loi spéciale du 8 août 1980, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988, « les Régions concluent en tout cas des accords de coopération pour le règlement des questions relatives... aux services de transport en commun urbains et vicinaux... qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

Selon les renseignements qui ont été fournis au Conseil d'Etat, aucun accord de coopération n'a été conclu, à ce jour, entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.

***

Pour les deux raisons exposées ci-avant, le projet n'est pas en état d'être soumis au Conseil d'Etat, section de législation.

La chambre était composée de

Messieurs : P. FINCŒUR, Conseiller d'Etat, Président,
C.-L. CLOSSET, Conseiller d'Etat,
R. ANDERSEN, Conseiller d'Etat,
Madame R. DEROY, Greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. Andersen.

Le rapport a été présenté par Mme O. Daurmont, auditeur adjoint.

Le Greffier, R. DEROY

Le Président, P. FINCŒUR

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE ONDERWORPEN AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE (op 17 augustus 1990)

Voorontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest

De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve,

Op voordracht van de Minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Verkeerswezen, de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten,

BESLUIT :

De Minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Verkeerswezen, de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, wordt ermede belast aan de Raad van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, namens de Executieve die erover heeft beraadslaagd, het ontwerp van ordonnantie met volgende inhoud voor te stellen :

Artikel 1. – Het stedelijk openbaar vervoer moet voldoen aan de noden van zijn kliënteel. Dit moet geschieden in de meest gunstige economische en sociale omstandigheden voor de gemeenschap. De ontwikkeling van het openbaar personenvervoer is prioritair en moet worden aangemoedigd.

Ze draagt bij tot de gewestelijke eenheid, de economische en sociale ontwikkeling evenals tot een evenwichtige ruimtelijke ordening. Bovendien zal aan het recht tot mobiliteit door middel van het openbaar vervoer zo goed mogelijk worden voldaan.

Om de realisatie van de doelstellingen, die in de vorige paragraaf worden uiteengezet, mogelijk te maken, wordt de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve, hierna « de Executieve » genoemd, gemachtigd om de oprichting goed te keuren van een publiekrechtelijke vereniging die beschikt over de nodige rechtspersoonlijkheid en belast is met de uitbating van de openbare dienstverlening van het stedelijk openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest overeenkomstig artikel 94, § 2, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 op de institutionele hervormingen, gewijzigd door de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1988.

De bovengenoemde oprichting wordt georganiseerd overeenkomstig de bepalingen van deze ordonnantie.

De Executieve hecht haar goedkeuring aan de eerste statuten van deze maatschappij.

Elke latere wijziging van deze statuten zal worden genomen door de Executieve, op voorstel van de algemene vergadering of van het lid van de Executieve dat bevoegd is voor verkeerswezen en na raadpleging van de algemene vergadering.

De maatschappij zal « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » heten en wordt hierna « de Maatschappij » genoemd.

Art. 2. – De Executieve bepaalt het lastenkohier waaraan de Maatschappij is onderworpen. Het lastenkohier geeft met name de verplichtingen op van de Maatschappij op het vlak van de openbare dienstverlening.

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE SOUMIS A L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT (le 17 août 1990)

Avant-projet d'ordonnance relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale

L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés est chargé de présenter au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, au nom de l'Exécutif qui en a délibéré, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1er. – Les transports en commun urbains doivent satisfaire les besoins de la clientèle dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Le développement des transports en commun de personnes revêt un caractère prioritaire et doit être encouragé.

Il concourt à l'unité régionale, au développement économique et social, ainsi qu'à l'aménagement équilibré du territoire. En outre, le droit à la mobilité par le transport en commun sera maximalisé.

Afin de permettre la réalisation des objectifs définis au paragraphe précédent, l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale ci-après dénommé « l'Exécutif », est autorisé à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale dans le respect de l'article 94, § 2, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 de réformes institutionnelles du 8 août 1980, modifiée par la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1988.

La création précitée est organisée dans le respect des dispositions de la présente ordonnance.

L'Exécutif approuve les premiers statuts de cette association.

Toute modification ultérieure de ces statuts est arrêtée par l'Exécutif, sur proposition, soit de l'assemblée générale, soit du membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions, après consultation de celle-ci.

L'association portera la dénomination de « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », ci-après dénommée « la Société ».

Art. 2. – L'Exécutif arrête le cahier des charges auquel est soumise la Société. Le cahier des charges détermine notamment les obligations de services publics de la Société.

Art. 3. – De Executieve en de Maatschappij sluiten een beheersovereenkomst. Deze regelt de volgende materies :

1° – De doelstellingen opgelegd aan de partijen; deze doelstellingen zijn uitingen van het gezamenlijk beleid van de Maatschappij en de Executieve, zowel voor wat betreft de uitbating van de dienst van het stedelijk openbaar vervoer als voor wat betreft de beheersmethoden en de structuur van de Maatschappij, met inbegrip van de contacten met het kliënteel en het handelsbeleid van de Maatschappij;

2° – De principes betreffende de aanleg, wijziging, uitbreiding en afschaffing van lijnen door de Maatschappij.

3° – Het investeringsplan dat noodzakelijk is voor de realisatie van deze doelstellingen.

4° – Het financieel stelsel van de uitbating en in het bijzonder :

a) de principes voor de bepaling van de tarieven;

b) de bepaling, de berekening en de uitbetalingsmodaliteiten van de eventuele dotaties ten laste van de algemene begroting van de uitgaven van het Gewest;

c) de lasten voor interesten en afschrijvingen die het Gewest wil besteden aan de dekking van de investeringen, onder de vorm van dotaties.

5° – Desgevallend, het schema voor de realisatie van de doelstellingen waarover hierboven sprake in 1°.

6° – Het belang van de Maatschappij voor de doelstellingen waarvan sprake hierboven en de sancties bij niet-naleving van een gedeelte van haar verbintenissen.

7° – De elementen die het bedrijfsplan bedoeld in artikel 4 van deze ordonnantie moet bevatten en de termijnen voor de mededeling en de goedkeuring van het plan.

Over de beheersovereenkomst zal vooraf worden onderhandeld met de sociale partners overeenkomstig artikel 14 van deze ordonnantie.

Art. 4. – Om de uitvoering van de beheersovereenkomst mogelijk te maken, legt de Maatschappij aan de Executieve jaarlijks ter goedkeuring een bedrijfsplan voor. Hierover zal vooraf zijn onderhandeld tussen de sociale partners, overeenkomstig artikel 14 van deze ordonnantie.

Art. 5. – De organen van de Maatschappij zijn :

1° – de algemene vergadering;

2° – de bestuursraad;

3° – het beheerscomité;

4° – de bestuurder-directeur-generaal;

5° – het college van de commissarissen bevoegd voor de rekeningen.

Art. 6. – De algemene vergadering bestaat uit de eigenaars van de kapitaalsaandelen van de Maatschappij. Elk maatschappelijk aandeel geeft recht op een stem.

De algemene vergadering keurt de jaarrekeningen goed. Zij ontlast de bestuursraad en het college van commissarissen voor de rekeningen voor wat betreft de uitvoering van hun mandaat.

De statuten regelen de werking ervan.

Art. 7. – De bestuursraad bestaat uit negentien leden.

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal zijn van rechtswege lid. De zeventien andere beheerders worden benoemd en ontslagen door de Executieve. Hierbij worden de volgende regels nageleefd :

Art. 3. – L'Exécutif et la Société concluent un contrat de gestion qui règle les matières suivantes :

1° – Les objectifs assignés aux parties; ces objectifs traduisent la politique poursuivie en commun par la Société et l'Exécutif, tant pour ce qui concerne l'exploitation du service des transports en commun urbains qu'en ce qui concerne les méthodes de gestion et la structure de la Société, en ce compris les rapports avec la clientèle et la politique commerciale de la Société.

2° – Les principes relatifs à la création, la modification, l'extension, la suppression de lignes par la Société.

3° – Le plan des investissements nécessaires pour la réalisation de ces objectifs.

4° – Le régime financier de l'exploitation, et en particulier :

a) les principes de détermination des tarifs;

b) la fixation, le calcul et les modalités de paiement des dotations éventuelles à charge du budget général des dépenses de la Région;

c) les charges (intérêts et amortissements) que la Région accepte de destiner à la couverture d'investissements, sous forme de dotations.

5° – Le cas échéant, le calendrier de réalisation des objectifs visés au 1° ci-dessus.

6° – L'intéressement de la Société aux objectifs visés ci-dessus et les sanctions en cas de non-respect par une partie, de ses engagements.

7° – Les éléments que le plan d'entreprise visé à l'article 4 de la présente ordonnance doit contenir, et les délais pour la communication et l'approbation du plan.

Le contrat de gestion aura préalablement été négocié avec les partenaires sociaux dans le respect de l'article 14 de la présente ordonnance.

Art. 4. – En vue de permettre la réalisation du contrat de gestion, la Société soumet à l'Exécutif, pour approbation, un plan annuel d'entreprise. Celui-ci aura été préalablement négocié entre les partenaires sociaux, dans le respect de l'article 14 de la présente ordonnance.

Art. 5. – Les organes de la Société sont :

1° – l'assemblée générale;

2° – le conseil d'administration;

3° – le comité de gestion;

4° – l'administrateur-directeur général;

5° – le collège des commissaires aux comptes.

Art. 6. – L'assemblée générale est composée des propriétaires de parts dans le capital de la Société, chaque part sociale donnant droit à une voix.

L'assemblée générale approuve les comptes annuels. Elle donne décharge au conseil d'administration et au collège des commissaires aux comptes sur l'exécution de leur mandat.

Les statuts règlent son fonctionnement.

Art. 7. – Le conseil d'administration est composé de dix-neuf membres.

L'administrateur-directeur général et le directeur général-adjoint en sont membres de droit. Les dix-sept autres administrateurs sont nommés et révoqués par l'Exécutif dans le respect des règles suivantes :

1° – twee bestuurders die deel uitmaken van het personeel van de Maatschappij, worden benoemd op voorstel van de twee vakbonden die het meest representatief zijn voor het personeel. Deze twee bestuurders nemen met adviserende stem deel aan de vergadering van de Bestuursraad.

2° – de benoeming van de andere bestuurders geschiedt als volgt :

- tien bestuurders behoren tot de Franse taalrol. Het aantal eventueel benoemde bestuurders die lid zijn van een wetgevende vergadering, mag echter niet meer dan vier bedragen;
- vijf bestuurders behoren tot de Nederlandse taalrol. Het aantal eventueel benoemde nederlandstalige bestuurders die deel uitmaken van een wetgevende vergadering, moet echter beperkt blijven tot twee.

De statuten bepalen de werking en de bevoegdheden van de bestuursraad. De bezoldiging van de bestuurders wordt bepaald door de Executieve en valt ten laste van de Maatschappij.

Binnen de zes maanden die volgen op de vervanging van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, zal worden overgegaan tot de vernieuwing van de bestuursraad. De beheerders blijven hun functie uitoefenen tot zij worden vervangen. Hun mandaat kan worden hernieuwd.

Het lid van de bestuursraad dat wordt benoemd ter vervanging van een overleden, ontslagnemend of ontslagen bestuurder of een bestuurder die de leeftijdsgrens heeft bereikt die wordt bepaald in de statuten, voltooit het mandaat van de bestuurder die hij vervangt.

De opdrachthouder van de Executieve waarvan sprake in artikel 8 van deze ordonnantie, neemt – met raadgevende stem – deel aan de vergaderingen van de bestuursraad.

Art. 8. – Het beheerscomité telt zeven leden :

- de voorzitter van de bestuursraad;
- de vice-voorzitter van de bestuursraad;
- twee bestuurders aangeduid door de Executieve op voorstel van de bestuursraad;
- de bestuurder-directeur-generaal;
- de adjunct directeur-generaal;
- een opdrachthouder van de Executieve.

De Executieve benoemt de opdrachthouder op voorstel van het lid van de Executieve dat bevoegd is voor Verkeerswezen, voor een periode van vijf jaar of, indien hij een overleden, ontslagnemend of ontslagen opdrachtgelastigde vervangt of een opdrachtgelastigde die de leeftijdsgrens heeft bereikt die wordt bepaald in de statuten, tot het einde van het mandaat van deze laatste. Zijn mandaat kan worden hernieuwd.

De twee bestuurders benoemd op voorstel van de twee vakbonden die het meest representatief zijn voor het personeel, nemen deel aan de vergaderingen en bezitten er raadgevende stem.

Het beheerscomité oefent de belangrijke bestuurstaken uit in het beheer van de Maatschappij. Deze zijn vastgelegd in de statuten. De statuten bepalen eveneens de werking van het beheerscomité.

De bezoldiging van de leden van het beheerscomité wordt bepaald door de bestuursraad en valt ten laste van de Maatschappij.

Art. 9. – De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal worden benoemd en ontslagen door de Executieve na beraadslaging van de bestuursraad. Zij verzekeren, ieder voor datgene wat hem betreft, het dagelijks beheer van de Maatschappij. Hun bevoegdheden worden bepaald in de statuten. Zij behoren tot een verschillende taalrol.

1° – deux administrateurs sont nommés parmi le personnel de la Société sur présentation des deux organisations syndicales les plus représentatives de ce personnel. Ces deux administrateurs assistent aux réunions du conseil d'administration avec voix consultative.

2° – les autres administrateurs sont nommés à concurrence :

- de dix administrateurs d'expression française, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative soit supérieur à quatre;
- de cinq administrateurs d'expression néerlandaise, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative soit supérieur à deux.

Les statuts déterminent le fonctionnement et les pouvoirs du conseil d'administration. Les émoluments des administrateurs sont fixés par l'Exécutif et sont à charge de la Société.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration, dans les six mois qui suivent le renouvellement du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement. Leur mandat est renouvelable.

Le membre du conseil d'administration nommé en remplacement de l'administrateur décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge fixée dans les statuts, achève le mandat de celui qu'il remplace.

Le chargé de mission de l'Exécutif visé à l'article 8 de la présente ordonnance, assiste avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration.

Art. 8. – Le comité de gestion est composé de sept membres :

- le président du conseil d'administration;
- le vice-président du conseil d'administration;
- deux administrateurs désignés par l'Exécutif, sur proposition du conseil d'administration;
- l'administrateur-directeur général;
- le directeur général adjoint;
- un chargé de mission de l'Exécutif.

L'Exécutif nomme le chargé de mission sur proposition du membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions, pour une période de cinq ans ou, s'il remplace le chargé de mission décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge fixée dans les statuts, jusqu'à l'achèvement du mandat de celui-ci. Son mandat est renouvelable.

Les deux administrateurs nommés sur présentation des deux organisations syndicales les plus représentatives du personnel assistent aux réunions avec voix consultative.

Le comité de gestion exerce les pouvoirs de haute direction dans la gestion de la Société, tels qu'ils sont précisés par les statuts. Ceux-ci déterminent également le fonctionnement du comité de gestion.

Les émoluments des membres du comité de gestion sont fixés par le conseil d'administration; ils sont à charge de la Société.

Art. 9. – L'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint sont nommés et révoqués par l'Exécutif. Ils assurent, chacun pour ce qui le concerne, la gestion journalière de la Société. Leurs pouvoirs sont précisés par les statuts. Ils appartiennent à un rôle linguistique différent.

Art. 10. – Het college van de commissarissen voor de rekeningen bestaat uit drie leden die jaarlijks worden benoemd door de algemene vergadering op voorstel van de Executieve.

Twee commissarissen voor de rekeningen behoren tot de Franse taalrol. Een commissaris voor de rekeningen is Nederlandstalig.

Een commissaris voor de rekeningen wordt gekozen onder de leden van het Instituut voor Bedrijfsrevisoren.

Een commissaris voor de rekeningen wordt gekozen onder de leden van het Bestuur van de Uitrusting en van het Vervoerbeleid van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en een commissaris voor de rekeningen onder de leden van het korps van de Inspectie van Financiën, geakkrediteerd bij de Executieve.

De bezoldiging van de commissarissen voor de rekeningen wordt bepaald door de algemene vergadering; zij wordt gefinancierd door de Maatschappij.

Art. 11. – De statuten regelen de onverenigbaarheden in de organen van de Maatschappij.

Art. 12. – De Maatschappij is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Executieve. Deze controle wordt uitgeoefend door de interventie van twee commissarissen die worden benoemd en ontslagen door de Executieve.

De Executieve regelt de uitvoering van de opdracht van de commissarissen van de Executieve.

De commissarissen van de Executieve brengen verslag uit bij het lid van de Executieve dat bevoegd is voor verkeerswezen. Dit lid informeert de Executieve.

De commissarissen van de Executieve nemen deel aan de vergaderingen van de bestuursraad en van het beheerscomité. Zij hebben er een raadgevende stem. De commissarissen van de Executieve beschikken, voor de vervulling van hun opdracht, over de meest ruime bevoegdheden.

De commissarissen van de Executieve kunnen binnen een termijn van vier volle dagen beroep aantekenen tegen om het even welke beslissing waarvan zij oordelen dat ze tegenstrijdig is met de wet, het algemeen belang of de beheersovereenkomst. Deze termijn gaat in op de dag van de vergadering tijdens dewelke de beslissing waarvan sprake, werd genomen, voor zover de commissarissen van de Executieve regelmatig werden uitgenodigd. Indien dit niet het geval was, dan begint de termijn te lopen op de dag waarop zij hebben kennis genomen van de beslissing. Het beroep is opschortend.

Indien binnen een termijn van twintig volle dagen – deze termijn gaat in op dezelfde dag als de termijn bedoeld in de vorige alinea – de Executieve de beslissing niet heeft vernietigd, dan wordt deze definitief. De vernietiging wordt door de Executieve betekend aan de betrokken instelling.

Door een beslissing van de Executieve, die wordt betekend aan de betrokken instelling, kunnen de termijnen, waarvan sprake in de vorige alinea's, worden verlengd met tien dagen.

Art. 13. – Elk jaar laat de Executieve aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad een verslag toekomen over de aktiviteit van de Maatschappij tijdens het voorbije jaar. Dit verslag is vergezeld van de jaarrekeningen over het boekjaar.

Art. 14. – De Maatschappij is onderworpen aan de wet van 20 september 1948 op de organisatie van de economie, aan de nationale wetgeving op de paritaire commissies, met name aan de wet van 5 december 1968 op de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire commissies.

Art. 10. – Le collège des commissaires aux comptes est composé de trois membres nommés, chaque année, par l'assemblée générale sur la proposition de l'Exécutif.

Deux commissaires aux comptes sont d'expression française. Un commissaire aux comptes est d'expression néerlandaise.

Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres de l'Institut des réviseurs d'entreprises.

Un commissaire aux comptes est choisi parmi l'Administration de l'Equipement et de la Politique des déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres bruxellois du corps de l'Inspection des Finances accrédités auprès de l'Exécutif.

Les émoluments des commissaires aux comptes sont fixés par l'assemblée générale; ils sont à charge de la Société.

Art. 11. – Les statuts règlent les incompatibilités au sein des organes de la Société.

Art. 12. – La Société est soumise au pouvoir de contrôle de l'Exécutif. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires, nommés et révoqués par l'Exécutif.

L'Exécutif règle l'exercice de la mission des commissaires de l'Exécutif.

Les commissaires de l'Exécutif font rapport au membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions, lequel en informe l'Exécutif.

Les commissaires de l'Exécutif assistent aux réunions du conseil d'administration et du comité de gestion. Ils y ont voix consultative. Les commissaires de l'Exécutif ont les pouvoirs les plus étendus pour l'accomplissement de leur mission.

Les commissaires de l'Exécutif peuvent, dans un délai de quatre jours francs, introduire un recours contre toute décision qu'ils estiment contraire à la loi, à l'intérêt général ou au contrat de gestion. Ce délai court à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que les commissaires de l'Exécutif aient été régulièrement convoqués. A défaut, le délai court à partir du jour où ils ont pris connaissance de la décision. Le recours est suspensif.

Si, dans un délai de vingt jours francs, commençant le même jour que le délai visé à l'alinéa précédent, l'Exécutif n'a pas prononcé l'annulation, la décision devient définitive. L'annulation est notifiée par l'Exécutif à l'organe concerné.

Par décision de l'Exécutif notifiée à l'organe concerné, les délais prévus aux alinéas précédents peuvent être augmentés de dix jours.

Art. 13. – Chaque année, l'Exécutif dépose sur le bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale un rapport sur l'activité de la Société durant l'année écoulée. Il est accompagné des comptes annuels de l'exercice.

Art. 14. – La Société est soumise à la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, ainsi qu'à la législation nationale sur les commissions paritaires, notamment à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

Art. 15. – De Maatschappij kan mits voorafgaandelijke toelating van de Executieve en tegen de voorwaarden die werden bepaald door deze laatste, deelnemen aan de oprichting, of in het kapitaal van, of aan het beheer van ondernemingen, verenigingen of andere openbare of private instellingen waarvan het voorwerp rechtstreeks of onrechtstreeks aansluit bij het voorwerp van de Maatschappij.

De Maatschappij mag, mits voorafgaande toelating van de Executieve en tegen de voorwaarden die door haar worden bepaald, regelmatige diensten en regelmatige gespecialiseerde diensten uitbesteden.

Art. 16. – De Maatschappij is gemachtigd om, overeenkomstig de wetgeving op de onteigening van openbaar nut, de verwervingen door te voeren van onroerende goederen die noodzakelijk zijn voor de uitbating van het net. De Executieve moet deze evenwel vooraf hebben toegestaan.

Na de toelating van de Executieve, gegeven na advies van de betrokken gemeente(n), is de maatschappij gemachtigd om op de gewestelijke, provinciale en gemeentewegen over te gaan of te laten overgaan tot het aanbrengen van de uitrustingen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het net en de toebehoren ervan, zoals opgegeven in het lastenboek, op de plaatsen die zij bepaalt, en eventueel volgens de modaliteiten van het bedoelde lastenboek.

De Maatschappij beschikt hiertoe over het recht om de wegen gratis te gebruiken.

De gemeente beschikt over een termijn van dertig dagen om haar advies te verstrekken.

Art. 17. – Het Gewest kan de uitbetaling van de intrest en de aflossingen van de leningen waarborgen die werden aangegaan door de Maatschappij en bedoeld zijn voor de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties en die worden uitgegeven door de Maatschappij. De Executieve is gemachtigd om deze waarborg te verlenen, binnen de grenzen evenwel van de toelatingen die zijn voorzien in de ordonnantie voor de begroting van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 18. – De prijzen van de plaatsbewijzen worden vastgesteld door de Executieve, op voorstel van de bestuursraad en mits naleving van de principes van de beheersovereenkomst. De Executieve is eveneens gemachtigd om het bedrag te bepalen van de bijkomende belasting die door de Maatschappij zal kunnen worden geëist van de reizigers die geen geldig vervoerbewijs kunnen tonen.

Art. 19. – In de Maatschappij wordt een « ombudsdienst » opgericht voor het kliënteel. Deze dienst heeft als opdracht :

1° – het onderzoek van alle klachten van het kliënteel met betrekking tot de aktiviteiten van de Maatschappij en waarvoor het wordt geraadpleegd;

2° – een tussenkomst om minnelijke schikkingen te bevorderen voor wat betreft geschillen tussen de Maatschappij en het kliënteel;

3° – adviezen verstrekken aan de Maatschappij voor de gevallen waarvoor geen minnelijke schikking kan worden getroffen.

De Executieve regelt de samenstelling en de werking ervan.

Art. 20. – Voor de Maatschappij wordt een adviescomité opgericht dat is samengesteld uit de representatieve organisaties van het kliënteel, het beheerscomité en de ombudsdienst.

Dit comité moet adviezen verstrekken betreffende de vragen die betrekking hebben op de diensten die worden verleend aan het kliënteel.

De Executieve regelt de samenstelling en de werking ervan.

Art. 15. – La Société peut, moyennant l'autorisation préalable de l'Exécutif et aux conditions fixées par celui-ci, participer à la constitution, au capital ou à la gestion de sociétés, associations, ou autres organismes publics ou privés, dont l'objet se rattache directement ou indirectement à celui de la Société.

La Société peut, moyennant l'autorisation préalable de l'Exécutif et aux conditions fixées par celui-ci, affermer des services réguliers et des services réguliers spécialisés.

Art. 16. – La Société est habilitée à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau, ces acquisitions ayant été préalablement autorisées par l'Exécutif.

Moyennant l'autorisation de l'Exécutif, donné après avis de la ou des communes concernées, la Société est habilitée à établir ou faire établir sur les voiries régionales, provinciales et communales, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau et leurs accessoires, tels qu'ils sont désignés dans le cahier des charges, aux endroits qu'elle détermine et, le cas échéant, selon les modalités définies par ledit cahier des charges.

La Société dispose à cet effet, à titre gratuit, du droit d'usage des voiries.

La commune dispose d'un délai de trente jours pour émettre son avis.

Art. 17. – La Région peut garantir le service des intérêts et l'amortissement des emprunts contractés par la Société et ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes contractés par la Société. L'Exécutif est autorisé à accorder cette garantie, dans la limite des autorisations prévues dans l'ordonnance portant le budget de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 18. – Les prix des titres de transport sont établis par l'Exécutif, sur proposition du conseil d'administration et dans le respect des principes définis par le contrat de gestion. L'Exécutif fixe, de même, le montant de la surtaxe qui sera réclamée par la Société aux voyageurs ne pouvant présenter un titre de transport valable.

Art. 19. – Il est créé, auprès de la Société et au profit de la clientèle, un service « ombudsman ». Ce service a pour mission :

1° – d'examiner toutes plaintes de la clientèle dont il est saisi et ayant trait aux activités de la Société;

2° – de s'entremettre pour faciliter un compromis à l'amiable de différends entre la Société et la clientèle;

3° – d'émettre un avis à la Société au cas où un compromis à l'amiable ne peut être trouvé.

L'Exécutif règle sa composition et son fonctionnement.

Art. 20. – Il est créé, auprès de la Société, un comité consultatif composé d'associations représentatives de la clientèle, du comité de gestion et du service « ombudsman ».

Ce comité a pour mission d'émettre des avis sur toutes questions relatives aux services prestés à la clientèle.

L'Exécutif règle sa composition et son fonctionnement.

Art. 21. – De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel die werd opgericht krachtens de wet van 17 juni 1953 tot organisatie van het openbaar vervoer van het Brusselse Gewest, is ontbonden.

De ontbinding wordt van kracht op de dag van de inwerkingtreding van het besluit van de Executieve waarvan sprake in artikel 1 van deze ordonnantie.

De Maatschappij, opgericht overeenkomstig deze ordonnantie, neemt de rechten en verplichtingen ervan over, evenals de activa en de passiva.

Art. 22. – Aan het mandaat van de bestuurders van de ontbonden maatschappij komt een einde op de vijfde dag die volgt op de publikatie in het *Belgisch Staatsblad* van het besluit van de Executieve tot goedkeuring van de statuten van de Maatschappij. De nieuwe bestuurders worden onmiddellijk benoemd.

Art. 23. – De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal in functie op het ogenblik van de ontbinding van de maatschappij oefenen – overeenkomstig deze ordonnantie – respektievelijk de functies uit van bestuurder-directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal.

Art. 24. – Alle bepalingen van de wet van 17 juni 1953 voor de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Gewest worden ingetrokken, met uitzondering evenwel van de artikelen 11 en 14.

Art. 25. – Deze ordonnantie wordt van kracht op de dag van haar publikatie in het *Belgisch Staatsblad.*

Art. 21. – La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles constituée en vertu de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, est dissoute.

La dissolution sortira ses effets le jour de l'entrée en vigueur de l'arrêté de l'Exécutif visé à l'article premier de la présente ordonnance.

La Société, créée en vertu de la présente ordonnance, succède à ses droits et obligations et recueille son actif et son passif.

Art. 22. – Il est mis fin au mandat des administrateurs de la société dissoute à dater du cinquième jour qui suit la parution au *Moniteur belge* de l'arrêté de l'Exécutif approuvant les statuts de la Société. Les nouveaux administrateurs sont immédiatement nommés.

Art. 23. – L'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint en fonction dans la société dissoute, exercent respectivement les fonctions d'administrateur-directeur général et de directeur général adjoint au titre de la présente ordonnance.

Art. 24. – Sont abrogées toutes les dispositions de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, à l'exception des articles 11 et 14.

Art. 25. – La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge.*

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, negende kamer, op 17 augustus 1990 door de Minister van Openbare Werken, Verkeer, Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsgebouwen en Gezondheid voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van ordonnantie « betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest », heeft op 26 september 1990 het volgend advies gegeven :

Het aan de afdeling wetgeving van de Raad van State voorgelegde ontwerp van ordonnantie stemt, behoudens drie minder belangrijke wijzigingen, overeen met het ontwerp dat eerder aan deze afdeling was voorgelegd en waarover advies L. 19.934/9 van 28 mei 1990 was uitgebracht.

In het genoemde advies had de Raad van State erop gewezen dat het dossier noch het advies van de inspecteur van financiën bevatte noch de akkoordverklaring van de Minister tot wiens bevoegdheid de begroting behoort. Aan die vormvereisten is ondertussen voldaan.

Bovendien wees de Raad van State erop dat een samenwerkingsakkoord diende te worden gesloten tussen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest, overeenkomstig artikel 92*bis*, § 2, *c)*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, welk artikel « van overeenkomstige toepassing » is verklaard op het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest bij artikel 42 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Ten gevolge van die opmerking heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve de kwestie voorgelegd aan de Interministeriële Conferentie voor Verkeerswezen en Infrastructuur die tijdens haar vergadering van 5 juli 1990 de volgende bedenkingen heeft gemaakt :

« En ce qui concerne la dissolution et la création de sociétés de transports, la Conférence précise que toutes mesures législatives y relatives ne doivent pas faire l'objet d'accord de coopération préalable, se référant à cet égard à la procédure suivie notamment pour la dissolution de la SNCV et la création de la Société régionale wallonne et flamande de Transport public. A cet égard, la création de sociétés régionales de transport relève de la compétence pleine et entière des Régions ».

De steller van het ontwerp, die kennis heeft genomen van de aldus te kennen gegeven mening van de Interministeriële Conferentie geeft in de memorie van toelichting de redenen op waarom hij van oordeel is dat aan het ontwerp geen samenwerkingsakkoord moet voorafgaan.

Hij voert onder meer de volgende overwegingen aan :

« Een samenwerkingsovereenkomst moet slechts worden gesloten bij een wijziging van het bestaande net, overeenkomstig artikel 92*bis*, § 2, *c)*, dat het sluiten van zulke overeenkomsten oplegt voor de verband (lees : regeling) van problemen in verband met « de diensten van stedelijk en lokaal openbaar vervoer en de taxidiensten die bedrijvig zijn op het grondgebied van meer dan één Gewest.

» Om duidelijk te zijn, de nieuwe maatschappij zal hetzelfde net uitbaten als de MIVB, met inbegrip van de lijnen die deze laatste overeenkomstig de situatie geregeld volgens bovengenoemd artikel 94 uitbaat buiten het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

» Voor wat betreft de wijziging van de structuren van openbaar vervoer is geen samenwerkingsakkoord vereist; bovengenoemd artikel 92*bis*, § 2, *c)*, heeft immers enkel betrekking op de diensten van openbaar vervoer, en dit begrip van diensten heeft enkel betrekking op het net van openbaar vervoer. Deze interpretatie werd op 5 juli 1990 bekrachtigd door de Interministeriële Conferentie van Verkeerswezen en Infrastructuur ».

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés et de la Santé pour la Région de Bruxelles-Capitale, le 17 août 1990, d'une demande d'avis sur un projet d'ordonnance « relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale », a donné le 26 septembre 1990 l'avis suivant :

Le projet d'ordonnance soumis à la section de législation du Conseil d'Etat est, sous réserve de trois modifications mineures, identique à celui qui lui avait été soumis précédemment et qui avait fait l'objet de l'avis L. 19.934/9 du 28 mai 1990.

Dans ledit avis, le Conseil d'Etat avait fait observer que le dossier ne comportait ni l'avis de l'inspecteur des finances, ni l'accord du Ministre ayant le budget dans ses attributions. Ces formalités ont entre-temps été accomplies.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat indiquait qu'un accord de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande devait être conclu, conformément à l'article 92*bis*, § 2, *c)*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988, article rendu applicable, « moyennant les adaptations nécessaires », à la Région de Bruxelles-Capitale, par l'article 42 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

A la suite de cette observation, l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale a soumis la question à la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure qui, au cours de sa réunion du 5 juillet 1990, a émis les considérations suivantes :

« En ce qui concerne la dissolution et la création de sociétés de transports, la Conférence précise que toutes mesures législatives y relatives ne doivent pas faire l'objet d'accord de coopération préalable, se référant à cet égard à la procédure suivie notamment pour la dissolution de la SNCV et la création de la Société régionale wallonne et flamande de Transport public. A cet égard, la création de sociétés régionales de transport relève de la compétence pleine et entière des Régions ».

Ayant pris connaissance de l'opinion ainsi exprimée par la Conférence interministérielle, l'auteur du projet précise, dans l'exposé des motifs, les raisons pour lesquelles il estime que le projet ne doit pas être précédé d'un accord de coopération.

Il fait valoir notamment les considérations suivantes :

« Ce n'est qu'en cas de modification du réseau existant qu'un accord de coopération devra être pris, conformément à l'article 92*bis*, § 2, *c)*, qui rend obligatoire la conclusion de tels accords pour le règlement des questions relatives « aux services de transports en commun urbains et vicinaux et services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région.

» En clair, la société nouvelle exploitera le même réseau que la STIB, en ce compris les lignes exploitées par celle-ci en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et ce en vertu de la situation héritée de par l'article 94, § 2, précité.

» En ce qui concerne les modifications des structures des transports en commun, aucun accord de coopération n'est requis; en effet, l'article 92*bis*, § 2, *c)*, précité a trait seulement aux services de transports en commun, et cette notion de services vise uniquement le réseau de transports en commun. Cette interprétation a été consacrée par la Conférence interministérielle de l'infrastructure et des Communications en date du 5 juillet 1990 ».

Het is juist dat de oprichting en de ontbinding van een gewestelijke maatschappij voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer tot de bevoegdheid van elk Gewest behoren. De uitoefening van die bevoegdheid brengt volgens artikel 92*bis*, § 2, *c)*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd op 8 augustus 1988, desalniettemin het sluiten van samenwerkingsakkoorden mee « in ieder geval... voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben... op de diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer... die zich uitstrekken over meer dan één Gewest ».

De bewoordingen waarin de bijzondere wetgever de genoemde bepaling heeft gesteld zijn volkomen algemeen en men kan er bijgevolg niet de beperkende interpretatie aan geven die de steller van het ontwerp eraan geeft door de toepassing ervan te beperken tot het enkele geval waarin het bestaande net zou worden gewijzigd. Eveneens aangelegenheden die betrekking hebben op de diensten voor gemeenschappelijk vervoer zijn de aangelegenheden met betrekking tot het bestek waaraan de vervoermaatschappij is gebonden, de beheersovereenkomst, de samenstelling en de werking van de organen van de maatschappij, de betrekkingen met het cliënteel, enz.; in zoverre de diensten voor gemeenschappelijk vervoer zich uitstrekken over meer dan één Gewest – wat hier zowel het geval is voor de ontbonden maatschappij als voor de nieuwe maatschappij die haar opvolgt – kunnen die aangelegenheden alleen geregeld worden door een samenwerkingsakkoord tussen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest.

Wat artikel 94, § 2, van de bijzondere wet (1) betreft, dit bepaalt zich ertoe de op 1 januari 1989 bestaande procedures, regelingen en feitelijke toestanden op te nemen, in afwachting dat een samenwerkingsakkoord in de zin van artikel 92*bis*, § 2, wordt gesloten. Die bepaling brengt mee dat men, in afwachting daarvan, niet mag raken aan aangelegenheden met betrekking tot de diensten voor gemeenschappelijk vervoer zoals zij vroeger waren geregeld. De ontworpen ordonnantie wijzigt echter de op 1 januari 1989 bestaande procedures, regelingen en feitelijke toestanden op essentiële punten, zonder dat vooraf met het betrokken aangrenzende Gewest een samenwerkingsakkoord is gesloten (2).

Na de kwestie opnieuw te hebben onderzocht kan de Raad van State dus niet anders dan zijn vorig advies handhaven en vaststellen dat het ontwerp niet in zoverre gereed is dat het hem kan worden voorgelegd.

(1) Dat krachtens artikel 84 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen « van overeenkomstige toepassing » is.

(2) Een essentieel punt bestaat erin dat de gemeenten Kraainem, Tervuren en Vilvoorde, die door de MIVB bediend werden en dit blijven, niet meer voorkomen onder de vennoten van de MIVB. De vereffening van de huidige MIVB en de oprichting van een nieuwe maatschappij waarvan het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel oorspronkelijk de enige aandeelhouders zijn, maken het sluiten van een samenwerkingsakkoord noodzakelijk, te meer daar door geen enkele bepaling van de ontworpen ordonnantie of van de statuten die erbij zijn gevoegd voorzien wordt in de aanwezigheid van een vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest in de organen van de maatschappij.

Il est exact que la création et la dissolution d'une société régionale de transport en commun urbain et vicinal relèvent de la compétence de chaque Région. Il n'en reste pas moins que, selon l'article 92*bis*, § 2, *c)*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée le 8 août 1988, l'exercice de cette compétence implique la conclusion d'accords de coopération « en tout cas... pour le règlement des questions relatives... aux services de transports en commun urbains et vicinaux... qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

Les termes utilisés, dans ladite disposition, par le législateur spécial sont tout à fait généraux et l'on ne peut, partant, leur donner l'interprétation restrictive que leur confère l'auteur du projet en en limitant l'application au seul cas où interviendrait une modification du réseau existant. Sont également des questions relatives aux services de transports en commun, les questions relatives au cahier des charges auquel est soumise la société de transport, au contrat de gestion, à la composition et au fonctionnement des organes de la société, aux relations avec la clientèle, etc.; dans la mesure où les services de transports en commun s'étendent sur le territoire de plus d'une Région – ce qui, en l'espèce, est le cas tant de la société dissoute que de la société nouvelle qui lui succède – ces questions ne peuvent se régler que par un accord de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.

Quant à l'article 94, § 2, de la loi spéciale (1), il se borne à clicher les procédures, règlements et situations de fait existant au 1er janvier 1989, en attendant la conclusion d'un accord de coopération au sens de l'article 92*bis*, § 2. Cette disposition implique que, dans cette attente, l'on ne peut toucher à des questions relatives aux services de transports en commun telles qu'elles étaient arrêtées précédemment. Or, l'ordonnance en projet modifie sur des points essentiels les procédures, règlements et situations de fait existant au 1er janvier 1989, et ce sans qu'ait préalablement été conclu un accord de coopération avec la Région voisine concernée (2).

Après réexamen de la question, le Conseil d'Etat ne peut donc que maintenir son avis précédent et constater que le projet n'est pas en état de lui être soumis.

(1) Qu'il y a lieu d'appliquer « moyennant les adaptations nécessaires », en vertu de l'article 84 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

(2) Un point essentiel consiste en ce que les communes de Kraainem, de Tervuren et de Vilvorde qui étaient et restent desservies par la STIB ne figurent plus au nombre des associés de celle-ci. La liquidation de l'actuelle STIB et la création d'une société nouvelle dont la Région de Bruxelles-Capitale et la Société régionale d'investissement bruxelloise sont initialement les seuls actionnaires, nécessitent la conclusion d'un accord de coopération, d'autant plus qu'aucune disposition de l'ordonnance en projet ou des statuts qui l'accompagnent ne prévoit la présence d'un représentant de la Région flamande dans les organes sociaux.

De kamer was samengesteld uit

de heren : C.-L. CLOSSET, Voorzitter
R. ANDERSEN, Staatsraad,
M. LEROY, Staatsraad,
F. RIGAUX, Assessor van de afdeling wetgeving,
F. DELPEREE, Assessor van de afdeling wetgeving,
Mevrouw R. DEROY, Griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. Andersen.

Het verslag werd uitgebracht door de heer B. JADOT, adjunct-auditeur.

De Griffier, R. DEROY

De Voorzitter, C.-L. CLOSSET

La chambre était composée de

Messieurs : C.-L. CLOSSET, Président,
R. ANDERSEN, Conseiller d'Etat,
M. LEROY, Conseiller d'Etat,
F. RIGAUX, Assesseur de la section de législation,
F. DELPEREE, Assesseur de la section de légisation,
Madame R. DEROY, Greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. Andersen.

Le rapport a été présenté par M. B. Jadot, auditeur adjoint.

Le Greffier, R. DEROY

Le Président, C.-L. CLOSSET

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest

De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve,

Op voordracht van de Minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Verkeerswezen, de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest,

BESLUIT :

De Minister van Openbare Werken, Verkeerswezen, de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt ermede belast aan de Raad van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, namens de Executieve die erover heeft beraadslaagd, het ontwerp van ordonnantie met volgende inhoud voor te stellen :

Artikel 1

Het stedelijk openbaar vervoer moet voldoen aan de noden van zijn kliënteel. Dit moet geschieden in de meest gunstige economische en sociale omstandigheden voor de gemeenschap. De ontwikkeling van het openbaar personenvervoer is prioritair en moet worden aangemoedigd.

Ze draagt bij tot de gewestelijke eenheid, de economische en sociale ontwikkeling evenals tot een evenwichtige ruimtelijke ordening. Bovendien zal aan het recht tot mobiliteit door middel van het openbaar vervoer zo goed mogelijk worden voldaan.

Om de realisatie van de doelstellingen, die in de vorige paragraaf worden uiteengezet, mogelijk te maken, wordt de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve, hierna « de Executieve » genoemd, gemachtigd om de oprichting goed te keuren van een publiekrechtelijke vereniging die beschikt over de nodige rechtspersoonlijkheid en belast is met de uitbating van de openbare dienstverlening van het stedelijk openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest overeenkomstig artikel 94, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de institutionele hervormingen, gewijzigd door de wet van 8 augustus 1988, de bijzondere wet van 12 januari 1989 op de Brusselse instellingen en de bijzondere wet van 16 januari 1989 op de financiering van de gemeenschappen en de gewesten.

De bovengenoemde oprichting wordt georganiseerd overeenkomstig de bepalingen van deze ordonnantie.

PROJET D'ORDONNANCE

relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale

L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés est chargé de présenter au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, au nom de l'Exécutif qui en a délibéré, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1er

Les transports en commun urbains doivent satisfaire les besoins de la clientèle dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Le développement des transports en commun de personnes revêt un caractère prioritaire et doit être encouragé.

Il concourt à l'unité régionale, au développement économique et social, ainsi qu'à l'aménagement équilibré du territoire. En outre, le droit à la mobilité par le transport en commun sera maximalisé.

Afin de permettre la réalisation des objectifs définis au paragraphe précédent, l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, ci-après dénommé « l'Exécutif » est autorisé à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale dans le respect de l'article 94, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles modifiée par la loi du 8 août 1988, la loi spéciale du 12 janvier 1989 relatives aux institutions bruxelloises et la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions.

La création précitée est organisée dans le respect des dispositions de la présente ordonnance.

De Executieve hecht haar goedkeuring aan de eerste statuten van deze maatschappij.

Elke latere wijziging van deze statuten zal worden genomen door de Executieve, op voorstel van de algemene vergadering, of van het lid van de Executieve dat bevoegd is voor verkeerswezen en na raadpleging van de algemene vergadering.

De maatschappij zal « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » heten en wordt hierna « de Maatschappij » genoemd.

Artikel 2

De Executieve bepaalt het lastenkohier waaraan de Maatschappij is onderworpen. Het lastenkohier geeft met name de verplichtingen op van de Maatschappij op het vlak van de openbare dienstverlening.

Artikel 3

De Executieve en de Maatschappij sluiten een beheersovereenkomst. Deze regelt de volgende materies :

1° – De doelstellingen opgelegd aan de partijen; deze doelstellingen zijn uitingen van het gezamenlijk beleid van de Maatschappij en de Executieve, zowel voor wat betreft de uitbating van de dienst van het stedelijk openbaar vervoer als voor wat betreft de beheersmethoden en de structuur van de Maatschappij, met inbegrip van de contacten met het kliënteel en het handelsbeleid van de Maatschappij.

2° – De principes betreffende de aanleg, wijziging, uitbreiding en afschaffing van lijnen door de Maatschappij.

3° – Het investeringsplan dat noodzakelijk is voor de realisatie van deze doelstellingen.

4° – Het financieel stelsel van de uitbating, en in het bijzonder :

a) de principes voor de bepaling van de tarieven;

b) de bepaling, de berekening en de uitbetalingsmodaliteiten van de eventuele dotaties ten laste van de algemene begroting van de uitgaven van het Gewest;

c) de lasten voor intresten en afschrijvingen die het Gewest wil besteden aan de dekking van de investeringen, onder de vorm van dotaties.

5° – Desgevallend, het schema voor de realisatie van de doelstellingen waarover hierboven sprake in 1°.

6° – Het belang van de Maatschappij voor de doelstellingen waarvan sprake hierboven en de sancties bij niet-naleving van een gedeelte van haar verbintenissen.

L'Exécutif approuve les premiers statuts de cette association.

Toute modification ultérieure de ces statuts est arrêtée par l'Exécutif, sur proposition, soit de l'assemblée générale, soit du membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions, après consultation de celle-ci.

L'association portera la dénomination de « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », ci-après dénommée « la Société ».

Article 2

L'Exécutif arrête le cahier des charges auquel est soumise la Société. Le Cahier des charges détermine notamment les obligations des services publics de la société.

Article 3

L'Exécutif et la Société concluent un contrat de gestion qui règle les matières suivantes :

1° – Les objectifs assignés aux parties; ces objectifs traduisent la politique poursuivie en commun par la Société et l'Exécutif, tant pour ce qui concerne l'exploitation du service des transports en commun urbains qu'en ce qui concerne les méthodes de gestion et la structure de la Société, en ce compris les rapports avec la clientèle et la politique commerciale de la Société.

2° – Les principes relatifs à la création, la modification, l'extension, la suppression de lignes, par la Société.

3° – Le plan des investissements nécessaires pour la réalisation de ces objectifs.

4° – Le régime financier de l'exploitation, et en particulier :

a) les principes de détermination des tarifs;

b) la fixation, le calcul et les modalités de paiement des dotations éventuelles à charge du budget général des dépenses de la Région;

c) les charges, intérêts et amortissements que la Région accepte de destiner à la couverture d'investissements, sous forme de dotations.

5° – Le cas échéant, le calendrier de réalisation des objectifs visés au 1° ci-dessus.

6° – L'intéressement de la Société aux objectifs visés ci-dessus et les sanctions en cas de non-respect par une partie, de ses engagements.

7° – De elementen die het bedrijfsplan, bedoeld in artikel 4 van deze ordonnantie, moet bevatten en de termijnen voor de mededeling en de goedkeuring van het plan.

Over de beheersovereenkomst zal vooraf worden onderhandeld met de sociale partners overeenkomstig artikel 14 van deze ordonnantie.

Artikel 4

Om de uitvoering van de beheersovereenkomst mogelijk te maken, legt de Maatschappij aan de Executieve jaarlijks ter goedkeuring een bedrijfsplan voor. Hierover zal vooraf zijn onderhandeld met de sociale partners, overeenkomstig artikel 14 van deze ordonnantie.

Artikel 5

De organen van de Maatschappij zijn :

1° – de algemene vergadering;

2° – de bestuursraad;

3° – het beheerscomité;

4° – de bestuurder-directeur-generaal;

5° – het college van de commissarissen voor de rekeningen.

Artikel 6

De algemene vergadering bestaat uit de eigenaars van de kapitaalaandelen van de Maatschappij. Elk maatschappelijk aandeel geeft recht op een stem.

De algemene vergadering keurt de jaarrekeningen goed. Zij ontlast de bestuursraad en het college van commissarissen voor de rekeningen voor wat betreft de uitvoering van hun mandaat.

De statuten regelen de werking ervan.

Artikel 7

De bestuursraad bestaat uit negentien leden.

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal zijn van rechtswege lid. De zeventien andere beheerders worden benoemd en ontslagen door de Executieve. Hierbij worden de volgende regels nageleefd :

1° – twee bestuurders, die deel uitmaken van het personeel van de Maatschappij, worden benoemd op voorstel van de twee vakbonden die het meest representatief zijn voor het personeel. Deze twee bestuurders nemen met raadgevende stem deel aan de vergadering van de bestuursraad.

7° – Les éléments que le plan d'entreprise visé à l'article 4 de la présente ordonnance doit contenir et les délais pour la communication et l'approbation du plan.

Le contrat de gestion aura préalablement été négocié avec les partenaires sociaux dans le respect de l'article 14 de la présente ordonnance.

Article 4

En vue de permettre la réalisation du contrat de gestion, la Société soumet à l'Exécutif, pour approbation, un plan annuel d'entreprise. Celui-ci aura été préalablement négocié avec les partenaires sociaux, dans le respect de l'article 14 de la présente ordonnance.

Article 5

Les organes de la Société sont :

1° – l'assemblée générale;

2° – le conseil d'administration;

3° – le comité de gestion;

4° – l'administrateur-directeur général;

5° – le collège des commissaires aux comptes.

Article 6

L'assemblée générale est composée des propriétaires de parts dans le capital de la Société, chaque part sociale donnant droit à une voix.

L'assemblée générale approuve les comptes annuels. Elle donne décharge au conseil d'administration et au collège des commissaires aux comptes sur l'exécution de leur mandat.

Les statuts règlent son fonctionnement.

Article 7

Le conseil d'administration est composé de dix-neuf membres.

L'administrateur directeur général et le directeur général adjoint en sont membres de droit. Les dix-sept autres administrateurs sont nommés et révoqués par l'Exécutif dans le respect des règles suivantes :

1° – deux administrateurs sont nommés parmi le personnel de la Société sur présentation des deux organisations syndicales les plus représentatives de ce personnel. Ces deux administrateurs assistent aux réunions du conseil d'administration avec voix consultative.

2° – de benoeming van de andere bestuurders geschiedt als volgt :

- tien bestuurders behoren tot de Franse taalrol. Het aantal van eventueel benoemde bestuurders die lid zijn van een wetgevende vergadering, mag echter niet meer dan vier bedragen;
- vijf bestuurders behoren tot de Nederlandse taalrol. Het aantal eventueel benoemde Nederlandstalige bestuurders die deel uitmaken van een wetgevende vergadering, moet echter beperkt blijven tot twee.

De statuten bepalen de werking en de bevoegdheden van de bestuursraad. De bezoldiging van de bestuurders wordt bepaald door de Executieve en valt ten laste van de Maatschappij.

Binnen de zes maanden die volgen op de vervanging van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, zal worden overgegaan tot de vernieuwing van de bestuursraad. De beheerders blijven hun functie uitoefenen tot zij worden vervangen. Hun mandaat kan worden hernieuwd.

Het lid van de bestuursraad dat wordt benoemd ter vervanging van een overleden, ontslagnemend of ontslagen bestuurder of een bestuurder die de leeftijdsgrens heeft bereikt die wordt bepaald in de statuten, voltooit het mandaat van de bestuurder die hij vervangt.

De opdrachthouder van de Executieve waarvan sprake in artikel 8 van deze ordonnantie neemt – met raadgevende stem – deel aan de vergaderingen van de bestuursraad.

Artikel 8

Het beheerscomité telt zeven leden :

- de voorzitter van de bestuursraad;
- de vice-voorzitter van de bestuursraad;
- twee bestuurders aangeduid door de Executieve op voorstel van de bestuursraad;
- de bestuurder-directeur-generaal;
- de adjunct-directeur-generaal;
- een opdrachthouder van de Executieve.

De Executieve benoemt de opdrachthouder op voorstel van het lid van de Executieve dat bevoegd is voor Verkeerswezen, voor een periode van vijf jaar of, indien hij een overleden, ontslagnemend of ontslagen opdrachthouder vervangt of een opdrachthouder die de leeftijdsgrens heeft bereikt die wordt bepaald in de statuten, tot het einde van het mandaat van deze laatste. Zijn mandaat kan worden hernieuwd.

2° – les autres administrateurs sont nommés à concurrence :

- de dix administrateurs d'expression française, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative soit supérieur à quatre;
- de cinq administrateurs d'expression néerlandaise, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative soit supérieur à deux.

Les statuts déterminent le fonctionnement et les pouvoirs du conseil d'administration. Les émoluments des administrateurs sont fixés par l'Exécutif et sont à charge de la Société.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration, dans les six mois qui suivent le renouvellement du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement. Leur mandat est renouvelable.

Le membre du conseil d'administration nommé en remplacement de l'administrateur décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge fixée dans les statuts, achève le mandat de celui qu'il remplace.

Le chargé de mission de l'Exécutif visé à l'article 8 de la présente ordonnance assiste avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration.

Article 8

Le comité de gestion est composé de sept membres :

- le président du conseil d'administration;
- le vice-président du conseil d'administration;
- deux administrateurs désignés par l'Exécutif, sur proposition du conseil d'administration;
- l'administrateur-directeur général;
- le directeur général adjoint;
- un chargé de mission de l'Exécutif.

L'Exécutif nomme le chargé de mission sur proposition du membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions, pour une période de cinq ans ou, s'il remplace le chargé de mission décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge fixée dans les statuts, jusqu'à l'achèvement du mandat de celui-ci. Son mandat est renouvelable.

De twee bestuurders benoemd op voorstel van de twee vakbonden, die het meest representatief zijn voor het personeel, nemen deel aan de vergaderingen en bezitten er een raadgevende stem.

Het beheerscomité oefent de belangrijke bestuurstaken uit in het beheer van de Maatschappij. Deze zijn vastgelegd in de statuten. De statuten bepalen eveneens de werking van het beheerscomité.

De bezoldiging van de leden van het beheerscomité wordt bepaald door de bestuursraad en valt ten laste van de Maatschappij.

Artikel 9

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal worden benoemd en ontslagen door de Executieve na beraadslaging van de bestuursraad. Zij verzekeren, ieder voor datgene wat hem betreft, het dagelijks beheer van de Maatschappij. Hun bevoegdheden worden bepaald in de statuten. Zij behoren tot een verschillende taalrol.

Artikel 10

Het college van de commissarissen voor de rekeningen bestaat uit drie leden die jaarlijks worden benoemd door de algemene vergadering op voorstel van de Executieve.

Twee commissarissen voor de rekeningen behoren tot de Franse taalrol. Een commissaris voor de rekeningen is Nederlandstalig.

Een commissaris voor de rekeningen wordt gekozen onder de leden van het Instituut voor Bedrijfsrevisoren.

Een commissaris voor de rekeningen wordt gekozen onder de leden van het Bestuur van de Uitrusting en van het Vervoerbeleid van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en een commissaris voor de rekeningen onder de Brusselse leden van het korps van de Inspectie van Financiën, geakkrediteerd bij de Executieve.

De bezoldiging van de commissarissen voor de rekeningen wordt bepaald door de algemene vergadering; zij wordt gefinancierd door de Maatschappij.

Artikel 11

De statuten regelen de onverenigbaarheden in de organen van de Maatschappij.

Les deux administrateurs nommés sur présentation des deux organisations syndicales les plus représentatives du personnel assistent aux réunions avec voix consultative.

Le comité de gestion exerce les pouvoirs de haute direction dans la gestion de la Société, tels qu'ils sont précisés par les statuts. Ceux-ci déterminent également le fonctionnement du comité de gestion.

Les émoluments des membres du comité de gestion sont fixés par le conseil d'administration; ils sont à charge de la Société.

Article 9

L'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint sont nommés et révoqués par l'Exécutif. Ils assurent, chacun pour ce qui le concerne, la gestion journalière de la Société. Leurs pouvoirs sont précisés par les statuts. Ils appartiennent à un rôle linguistique différent.

Article 10

Le collège des commissaires aux comptes est composé de trois membres nommés, chaque année, par l'assemblée générale, sur la proposition de l'Exécutif.

Deux commissaires aux comptes sont d'expression française. Un commissaire aux comptes est d'expression néerlandaise.

Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres de l'Institut des réviseurs d'entreprises.

Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres de l'Administration de l'Equipement et de la Politique des Déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres bruxellois du corps de l'Inspection des Finances accrédités auprès de l'Exécutif.

Les émoluments des commissaires aux comptes sont fixés par l'assemblée générale; ils sont à charge de la Société.

Article 11

Les statuts règlent les incompatibilités au sein des organes de la Société.

Artikel 12

De Maatschappij is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Executieve. Deze controle wordt uitgeoefend door de interventie van twee commissarissen die worden benoemd en ontslagen door de Executieve.

De Executieve regelt de uitvoering van de opdracht van de commissarissen van de Executieve.

De commissarissen van de Executieve brengen verslag uit bij het lid van de Executieve dat bevoegd is voor verkeerswezen. Dit lid informeert de Executieve.

De commissarissen van de Executieve nemen deel aan de vergaderingen van de bestuursraad en van het beheerscomité. Zij hebben er een raadgevende stem. De commissarissen van de Executieve beschikken, voor de vervulling van hun opdracht, over de meest ruime bevoegdheden.

De commissarissen van de Executieve kunnen binnen een termijn van vier volle dagen beroep aantekenen tegen om het even welke beslissing waarvan zij oordelen dat ze tegenstrijdig is met de wet, het algemeen belang of de beheersovereenkomst. Deze termijn gaat in op de dag van de vergadering tijdens dewelke de beslissing, waarvan sprake, werd genomen, voor zover de commissarissen van de Executieve regelmatig werden uitgenodigd. Indien dit niet het geval was, dan begint de termijn te lopen op de dag waarop zij hebben kennis genomen van de beslissing. Het beroep is opschortend.

Indien binnen een termijn van twintig volle dagen – deze termijn gaat in op dezelfde dag als de termijn bedoeld in de vorige alinea – de Executieve de beslissing niet heeft vernietigd, dan wordt deze definitief. De vernietiging wordt door de Executieve betekend aan de betrokken instelling.

Door een beslissing van de Executieve, die wordt betekend aan de betrokken instelling, kunnen de termijnen waarvan sprake in de vorige alinea's, worden verlengd met tien dagen.

Artikel 13

Elk jaar laat de Executieve aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad een verslag toekomen over de aktiviteit van de Maatschappij tijdens het voorbije jaar. Dit verslag is vergezeld van de jaarrekeningen over het boekjaar.

Article 12

La Société est soumise au pouvoir de contrôle de l'Exécutif. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires, nommés et révoqués par l'Exécutif.

L'Exécutif règle l'exercice de la mission des commissaires de l'Exécutif.

Les commissaires de l'Exécutif font rapport au membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions, lequel en informe l'Exécutif.

Les commissaires de l'Exécutif assistent aux réunions du conseil d'administration et du comité de gestion. Ils y ont voix consultative. Les commissaires de l'Exécutif ont les pouvoirs les plus étendus pour l'accomplissement de leur mission.

Les commissaires de l'Exécutif peuvent, dans un délai de quatre jours francs, introduire un recours contre toute décision qu'ils estiment contraire à la loi, à l'intérêt général ou au contrat de gestion. Ce délai court à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que les commissaires de l'Exécutif aient été régulièrement convoqués. A défaut, le délai court à partir du jour où ils ont pris connaissance de la décision. Le recours est suspensif.

Si, dans un délai de vingt jours francs, commençant le même jour que le délai visé à l'alinéa précédent, l'Exécutif n'a pas prononcé l'annulation, la décision devient définitive. L'annulation est notifiée par l'Exécutif à l'organe concerné.

Par décision de l'Exécutif notifiée à l'organe concerné, les délais prévus aux alinéas précédents peuvent être augmentés de dix jours.

Article 13

Chaque année, l'Exécutif dépose sur le bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale un rapport sur l'activité de la Société durant l'année écoulée. Il est accompagné des comptes annuels de l'exercice.

Artikel 14

De Maatschappij is onderworpen aan de wet van 20 september 1948 op de organisatie van de economie, aan de nationale wetgeving op de paritaire commissies, met name aan de wet van 5 december 1968 op de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire commissies.

Artikel 15

De Maatschappij kan, mits voorafgaandelijke toelating van de Executieve en tegen de voorwaarden die werden bepaald door deze laatste, deelnemen aan de oprichting, of in het kapitaal van, of aan het beheer van ondernemingen, verenigingen of andere openbare of private instellingen waarvan het voorwerp rechtstreeks of onrechtstreeks aansluit bij het voorwerp van de Maatschappij.

De Maatschappij mag, mits voorafgaande toelating van de Executieve en tegen de voorwaarden die door haar worden bepaald, regelmatige diensten en regelmatige gespecialiseerde diensten uitbesteden.

Artikel 16

De Maatschappij is gemachtigd om, overeenkomstig de wetgeving op de onteigening van openbaar nut, de verwervingen door te voeren van onroerende goederen die noodzakelijk zijn voor de uitbating van het net. De Executieve moet deze evenwel vooraf hebben toegestaan.

Na de toelating van de Executieve, gegeven na advies van de betrokken gemeente(n), is de Maatschappij gemachtigd om op de gewestelijke, provinciale en gemeentewegen over te gaan of te laten overgaan tot het aanbrengen van de uitrustingen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het net en de toebehoren ervan, zoals opgegeven in het lastenboek, op de plaatsen die zij bepaalt, en eventueel volgens de modaliteiten van het bedoelde lastenboek.

De Maatschappij beschikt hiertoe over het recht om de wegen gratis te gebruiken.

De gemeente beschikt over een termijn van dertig dagen om haar advies te verstrekken.

Artikel 17

Het Gewest kan de uitbetaling van de intrest en de aflossingen van de leningen waarborgen die werden aangegaan door de Maatschappij en bedoeld zijn voor de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties, en die worden uitgegeven door de

Article 14

La Société est soumise à la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, ainsi qu'à la législation nationale sur les commissions paritaires, notamment à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

Article 15

La Société peut, moyennant l'autorisation préalable de l'Exécutif et aux conditions fixées par celui-ci, participer à la constitution, au capital ou à la gestion de sociétés, associations, ou autres organismes publics ou privés, dont l'objet se rattache directement ou indirectement à celui de la Société.

La Société peut, moyennant l'autorisation préalable de l'Exécutif et aux conditions fixées par celui-ci, affermer des services réguliers et des services réguliers spécialisés.

Article 16

La Société est habilitée à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau, ces acquisitions ayant été préalablement autorisées par l'Exécutif.

Moyennant l'autorisation de l'Exécutif, donné après avis de la ou des communes concernées, la Société est habilitée à établir ou faire établir sur les voiries régionales, provinciales et communales, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau et leurs accessoires, tels qu'ils sont désignés dans le cahier des charges, aux endroits qu'elle détermine et, le cas échéant, selon les modalités définies par ledit cahier des charges.

La Société dispose à cet effet, à titre gratuit, du droit d'usage des voiries.

La commune dispose d'un délai de trente jours pour émettre son avis.

Article 17

La Région peut garantir le service des intérêts et l'amortissement des emprunts contractés par la Société et ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes contractés par la Société. L'Exécutif est autorisé à

Maatschappij. De Executieve is gemachtigd om deze waarborg te verlenen, binnen de grenzen evenwel van de vergunningen die zijn voorzien in de ordonnantie voor de begroting van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

accorder cette garantie, dans la limite des autorisations prévues dans l'ordonnance portant le budget de la Région de Bruxelles-Capitale.

Artikel 18

De prijzen van de plaatsbewijzen worden vastgesteld door de Executieve, op voorstel van de bestuursraad en mits naleving van de principes van de beheersovereenkomst. De Executieve is eveneens gemachtigd om het bedrag te bepalen van de bijkomende belasting die door de Maatschappij zal kunnen worden geëist van de reizigers die geen geldig vervoerbewijs kunnen tonen.

Article 18

Les prix des titres de transport sont établis par l'Exécutif, sur proposition du conseil d'administration et dans le respect des principes définis par le contrat de gestion. L'Exécutif fixe, de même, le montant de la surtaxe qui sera réclamée par la Société aux voyageurs ne pouvant présenter un titre de transport valable.

Artikel 19

In de Maatschappij wordt een « ombudsdienst » opgericht voor het kliënteel. Deze dienst heeft als opdracht :

1° – het onderzoek van alle klachten van het kliënteel met betrekking tot de aktiviteiten van de Maatschappij en waarvoor de dienst wordt geraadpleegd;

2° – een tussenkomst om minnelijke schikkingen te bevorderen voor wat betreft geschillen tussen de Maatschappij en het kliënteel;

3° – adviezen verstrekken aan de Maatschappij voor de gevallen waarvoor geen minnelijke schikking kan worden getroffen.

De Executieve regelt de samenstelling en de werking ervan.

Article 19

Il est créé, auprès de la Société et au profit de la clientèle, un service « ombudsman ». Ce service a pour mission :

1° – d'examiner toutes plaintes de la clientèle dont il est saisi et ayant trait aux activités de la Société;

2° – de s'entremettre pour faciliter un compromis à l'amiable de différends entre la Société et la clientèle;

3° – d'émettre un avis à la Société au cas où un compromis à l'amiable ne peut être trouvé.

L'Exécutif règle sa composition et son fonctionnement.

Artikel 20

Voor de Maatschappij wordt een adviescomité opgericht dat is samengesteld uit de representatieve organisaties van het kliënteel, het beheerscomité en de ombudsdienst.

Dit comité moet adviezen verstrekken betreffende de vragen die betrekking hebben op de diensten die worden verleend aan het kliënteel.

De Executieve regelt de samenstelling en de werking ervan.

Article 20

Il est créé, auprès de la Société, un comité consultatif composé d'associations représentatives de la clientèle, du comité de gestion et du service « ombudsman ».

Ce comité a pour mission d'émettre des avis sur toutes questions relatives aux services prestés à la clientèle.

L'Exécutif règle sa composition et son fonctionnement.

Artikel 21

De Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel, die werd opgericht krachtens de wet van 17 juni 1953 tot organisatie van het openbaar vervoer van het Brusselse Gewest, is ontbonden.

Article 21

La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles constituée en vertu de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, est dissoute.

De ontbinding wordt van kracht op de dag van de inwerkingtreding van het besluit van de Executieve waarvan sprake in artikel 1 van deze ordonnantie.

De Maatschappij, opgericht overeenkomstig deze ordonnantie, neemt de rechten en verplichtingen ervan over, evenals de activa en de passiva.

Artikel 22

Aan het mandaat van de bestuurders van de ontbonden maatschappij komt een einde op de vijfde dag die volgt op de publikatie in het *Belgisch Staatsblad* van het besluit van de Executieve tot goedkeuring van de statuten van de Maatschappij. De nieuwe bestuurders worden onmiddellijk benoemd.

Artikel 23

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal in functie op het ogenblik van de ontbinding van de maatschappij oefenen – overeenkomstig deze ordonnantie – respektievelijk de functies uit van bestuurder-directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal.

Artikel 24

Alle bepalingen van de wet van 17 juni 1953 voor de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Gewest worden ingetrokken, met uitzondering evenwel van de artikelen 11 en 14.

Artikel 25

Deze ordonnantie wordt van kracht op de dag van haar publikatie in het *Belgisch Staatsblad.*

Door de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve,

Brussel, 11 oktober 1990.

De Minister-Voorzitter, Minister van Ruimtelijke Ordening, de Ondergeschikte Besturen en Tewerkstelling,

Charles PICQUE

De Minister van Openbare Werken, Verkeerswezen, de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten,

Jean-Louis THYS

La dissolution sortira ses effets le jour de l'entrée en vigueur de l'arrêté de l'Exécutif visé à l'article 1er de la présente ordonnance.

La Société, créée en vertu de la présente ordonnance succède à ses droits et obligations et recueille son actif et son passif.

Article 22

Il est mis fin au mandat des administrateurs de la société dissoute à dater du cinquième jour qui suit la parution au *Moniteur belge* de l'arrêté de l'Exécutif approuvant les statuts de la Société. Les nouveaux administrateurs sont immédiatement nommés.

Article 23

L'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint en fonction dans la société dissoute, exercent respectivement les fonctions d'administrateur-directeur général et de directeur général adjoint au titre de la présente ordonnance.

Article 24

Sont abrogées toutes les dispositions de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, à l'exception des articles 11 et 14.

Article 25

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

Par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale,

Bruxelles, le 11 octobre 1990.

Le Ministre-Président, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Pouvoirs locaux et de l'Emploi,

Charles PICQUE

Le Ministre des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés,

Jean-Louis THYS

Imprimeries/drukkerijen
dewarichet