

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 21 JUNI 1927.

Ontwerp van de wet houdende machtiging voor de Belgische Naamlooze Vennootschap ter Exploitatie van het Luchtverkeer om haar maatschappelijk kapitaal te verhoogen en hare statuten te wijzigen (1).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2). UITGEBRACHT DOOR
DEN HEER **DEVÈZE**.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van wet houdende machtiging voor de Belgische Naamlooze Vennootschap ter Exploitatie van het Luchtverkeer om haar maatschappelijk kapitaal te verhoogen en hare statuten te wijzigen, werd met eensgezindheid door de Middenafdeeling goedgekeurd, nadat al de afdeelingen het ontwerp trouwens hadden aangenomen.

Het beantwoordt inderdaad aan de verplichting voor ons land, de Belgische deelneming in den vooruitgang van de burgerlijke luchtvaart te handhaven en te bevorderen, zoowel wat het vervoer van personen als dat van goederen betreft. Het aanzienlijke werk dat in het buitenland werd verwezenlijkt, de nieuwe behoeften waarin tal van internationale lijnen trachten te voorzien, de toenemende bedrijvigheid van het verkeer, dit alles billijkt ten volle eene nieuwe krachtsinspanning vanwege de Belgische Overheid, waardoor het bestaan en de uitbreiding der door de *Sabena* in Europa en Congo opgerichte lijnen wordt verzekerd.

Wij stellen ons hier enkel op een standpunt van economischen aard. Niettemin denken wij te moeten opmerken, dat de voorspoed van de burgerlijke luchtvaart rechtstreeks belang oplevert voor de militaire luchtvaart, met dezen verstande, dat zij de aanwerving van opgeleide loodsen begunstigt en, in geval van mobilisatie, de opeisching mogelijk maakt van veel en verbeterd materieel, zonder dat er een bijzondere last voor de Begrooting der Landsverdediging uit volgt. Dergelijke beweeggronden waren overigens de verantwoording van de deelneming die bij den aanvang aan het bevoegd Departement werd verleend in de oprichting van de *Sabena*, alsmede van de contrôle over hare bedrijvigheid, te

(1) Wetsontwerp, n° 218.

(2) De *Middenafdeeling*, voorgezeten door den heer *Pirmez*, bestond uit de heeren *Piérard*, *Hubin*, *Pierco*, *Berloz*, *Golenvaux* en *Devèze*.

meer, daar, te dien tijde, toen de burgerlijke Luchtvaart nog aan de militaire Luchtvaart verbonden was. Zij werd sedertdien overgebracht naar het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Zeewezen.

Is het wel noodig verder te wijzen op het uitzonderlijk belang dat dit werk voor onze Kolonie oplevert? Tusschen de leidende centra van den kolonialen Staat en de organieke centra die over zijn onmetelijk gebied zijn verspreid, snelle, talrijke en zekere verkeersmiddelen tot stand brengen; het vervoer van personen en zaken vermenigvuldigen en verbeteren, ten einde aan de dringende vragen, aan de noodwendigheden van bestuur en handel te beantwoorden; aldus de beschavende actie van België doeltreffender te maken in het prachtig gebied waaraan ons land door eigen middelen moet trachten zijn volle waarde te geven; — dat is ongetwijfeld de belangen dienen van den Staat evenals die van onze kolonien en van de bevolking zelf, waartegenover wij ons beschavingswerk hebben te vervullen.

De voorstellen der Regeering streven op heilzame wijze naar deze doeleinden. De Middenafdeeling was het daarover volkomen eens en was tevens van gevoelen dat het Parlement door alle mogelijke middelen deze onderneming moet aanmoedigen.

Het moet thans, zooals in 1913, rekening houden met het feit dat het particulier initiatief, wanneer het noch beschermd noch ondersteund wordt door den Staat, niet bij machte is om alleen het risico en de lasten er van te dragen. Te recht werd dan ook vooraf besloten, toen er sprake van was een Belgische vennootschap ter exploitatie van luchtvaartlijnen te doen oprichten, dat de Staat niet zijn toevlucht zou nemen tot de gebrekkige methode van de toelagen welke verleend worden met verlies van kapitaal. Daar de toekomst voor de burgerlijke luchtvaart verzekerd schijnt, zou de overgangperiode wellicht langdurig zijn en groote kosten vergen, doch met zekerheid op een gunstigen uitslag uitloopen. Mochten de private kapitalen rechtmatig beroep doen op de medewerking van de Openbare Machten; mochten zij rechtmatig zedelijken en geldelijken steun vragen voor eene onderneming waarbij het algemeen belang betrokken is; konden zij rechtmatig vragen voordeel te halen uit het risico en de offers waaraan zij het hoofd willen bieden, dan kon men aannemen dat de Staat zich tijdens de periode van den ophloci een vergoeding zou voorbehouden uit hoofde van de lasten die de Schatkist zou te dragen hebben gedurende de moeilijke tijden.

De oplossing werd gevonden in de deelneming van den Staat bij de vorming van het kapitaal der vennootschap, in het waarborgen door den Staat van de aandelen die de vennootschap onder bepaalde voorwaarden zou uitgeven, in de verleening van exploitatie-toelagen waarvan het gebruik onder toezicht zou staan, in het gezag en het toezichtsrecht, voorbehouden aan den Staat wat de leiding van de maatschappelijke zaken betreft. Deze principes worden in het huidige ontwerp behouden.

De kapitaalsverhooging drong zich op om al de redenen die de Memorie van Toelichting aangeeft : de onderschrijving van de helft dezer verhooging wordt voorbehouden aan de Kolonie, omdat men vooral op het oog heeft de uitbreiding van de luchtlijnen in de Kolonie.

De koloniale en Europeesche exploitaties zullen gescheiden zijn. De waarborg van de Kolonie zal alleen gegeven worden aan de obligaties uitgegeven om te voorzien in de noodwendigheden van eerst genoemde, en het deficit der exploi-

tatie zal uitsluitend gedragen worden door de Kolonie binnen de grenzen van het verleende crediet.

Het verleen van de exploitatieloeleage gaat voort; maar de bezuiniging, die op deze moet gedaan worden, door de gewenschte vermindering van het deficit, zal doelmatig worden aangemoedigd : zij zal aan den Staat ten goede komen voor een derde, terwijl het overige zal verdeeld worden tusschen de Maatschappij, als premie van goede exploitatie, en een bijzonder fonds, bestemd voor de spoedige amortisatie en voor de doorlopende moderniseering van het luchtvaartmaterieel. De schijnbare verhooging van de toelage komt overeen, met inachtneming van de verschillende factoren waarop de Memorie van Toelichting wijst, met eene werkelijke vermindering van 35 t. h. van dezen last. De sommen die door de verwezenlijkte besparingen ter beschikking blijven van den Staat, zullen door dezen gebruikt worden op eene wijze die de belangen van de burgerlijke luchtvaart het best dient.

De bijkomende bepalingen strekken er enkel toe den waarborg, wat betreft het gebruik van het Belgisch materieel, te versterken, de Belgische uitvinders en het gebruik van Belgisch personeel voor den dienst der lijnen aan te moedigen.

Het blijkt ten slotte, uit de Memorie van Toelichting, dat een breed programma van ontwikkeling, slaande vooral op de uitgestrektheid en het getal der luchtlijnen, de regelmatigheid en de veelvuldigheid der diensten, het dag- en nachtverkeer, werd vastgesteld, en de instemming van de Maatschappij heeft verkregen. Dit programma omvat eenerzijds de gansche uitgestrektheid van ons koloniaal gebied, anderzijds het Europeesch verkeer naar Londen en Keulen.

De Middenafdeeling vestigt de aandacht van de Regeering en van het Parlement op het groot belang dat er voor ons land aan vast is, van België een middelpunt te maken voor het luchtverkeer. zooals het nu reeds een middelpunt van spoorwegverkeer is in het spoorwegennet van de gansche wereld.

Te dien einde komt het er op aan de luchtvaartstations uit te breiden en richtteekens aan te leggen langsheen de groote luchtvaartlijnen op het geheele gebied waarover zij zich uitstrekken. Men moet ook de verbinding zoeken met de gelijkaardige inrichtingen in het buitenland.

Een lid heeft het bestaan van een « reisgids » voor de luchtvaartlijnen in Duitschland, vermeld. Deze reisgids beslaat 112 gedrukte bladzijden en bevat nauwkeurige tabellen met aangifte van uurroosters en aansluitingen.

Wij denken dat de Kamer een nuttig en nationaal werk zal verrichten zoo zij dit ontwerp aanneemt, en dat zij de grootere uitbreiding zal voorbereiden die, binnenkort, de Belgische burgerlijke luchtvaart te beurt moet vallen.

De Verslaggever,
ALBERT DEVÈZE.

De Voorzitter,
M. PIRMEZ.

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 21 JUIN 1927.

Projet de loi autorisant la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne à augmenter son capital et à modifier ses statuts (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DEVÈZE.

MESSIEURS,

Le projet de loi autorisant la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne à augmenter son capital et à modifier ses statuts a été approuvé à l'unanimité par la Section centrale. Il avait été adopté dans toutes les sections.

Il répond en effet à l'obligation qui s'impose, pour notre pays, de veiller à maintenir et à développer la participation belge aux progrès de l'aviation civile, tant en ce qui concerne le transport des personnes que celui des marchandises. L'œuvre considérable réalisée à l'étranger, les besoins nouveaux auxquels des lignes internationales nombreuses s'efforcent de répondre, l'activité croissante du trafic dont elles bénéficient, — toutes ces circonstances justifient pleinement, de la part des pouvoirs publics belges, un nouvel effort. Celui-ci tend à assurer l'existence et l'extension des lignes créées, tant en Europe qu'au Congo, par la *Sabena*.

Nous nous plaçons ici au seul point de vue des considérations d'ordre économique. Il est cependant opportun de faire remarquer que la prospérité de l'aviation civile belge intéresse directement l'aviation militaire, en ce qu'elle favorise le recrutement d'un personnel belge de pilotes entraînés et permet d'envisager, en cas de mobilisation, la réquisition d'un matériel important et perfectionné, — sans qu'il en résulte une charge spéciale pour le Budget de la Défense Nationale. Les considérations de cet ordre avaient d'ailleurs justifié, à l'origine, la participation accordée au Département compétent dans la création de la *Sabena* et le contrôle de son activité, d'autant plus qu'à cette époque l'aéronautique civile était encore rattachée à l'aviation militaire. Elle a été transférée depuis au Ministère des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Marine.

(1) Projet de loi, n° 218.

(2) La Section centrale, présidée par M. Pirmez, était composée de MM. Piérard, Hulin, Pierco, Berloz, Golenvaux et Devèze.

Faut-il insister d'autre part sur l'intérêt spécial que l'œuvre dont il s'agit présente pour notre Colonie? Assurer, entre les centres directeurs de l'État colonial et les centres organiques dispersés sur l'immensité de son territoire, des communications rapides, nombreuses et sûres; — multiplier tout en les améliorant les possibilités de transport de personnes et des choses, — de façon à répondre à toutes les demandes urgentes, à toutes les nécessités de l'administration et du commerce; rendre ainsi plus efficace et plus intense l'action civilisatrice de la Belgique dans le merveilleux domaine qu'elle doit chercher à mettre pleinement en valeur par ses propres ressources — c'est servir incontestablement l'intérêt de l'État, celui de nos coloniaux, et celui des populations vis-à-vis desquelles nous devons remplir notre tâche civilisatrice.

Les propositions du gouvernement tendent, de la façon la plus heureuse, à la réalisation de ces buts. La section centrale a été unanime à en juger ainsi et à estimer que le Parlement doit encourager, par tous les moyens dont il dispose, cette entreprise.

Il doit tenir compte, aujourd'hui comme en 1913, du fait que l'initiative privée, non protégée ni soutenue par l'État, est hors d'état d'en assumer seule les risques et les charges. C'est avec raison qu'il fut décidé dès l'abord, lorsqu'il s'est agi de provoquer la création d'une société belge d'exploitation de lignes aériennes, que l'État ne recourrait pas au procédé défectueux des subsides alloués à fonds perdu. L'avenir apparaissant comme ouvert à l'aviation civile, la période de transition serait sans doute longue et onéreuse, mais conduirait avec certitude au succès. Si les capitaux privés faisaient légitimement appel au concours des pouvoirs publics; s'ils demandaient légitimement à être soutenus moralement et pécuniairement dans une œuvre qui engageait l'intérêt général; s'ils pouvaient légitimement demander à tirer profit des risques qu'ils allaient courir et des sacrifices qu'ils devraient s'imposer, — il eût cependant été inadmissible que l'État ne se réservât pas pour les périodes prospères, la compensation des charges que le Trésor devrait assumer pendant les temps critiques.

La solution fut trouvée dans la participation de l'État à la formation du capital de la Société; dans la garantie donnée par l'État aux obligations que celle-ci pourrait émettre dans des conditions déterminées; dans l'octroi de subside d'exploitation dont l'emploi serait surveillé; dans l'autorité et le contrôle réservés à l'État sur la gestion des affaires sociales. Ces principes sont maintenus par le projet actuel.

L'augmentation du capital s'imposait pour toutes les raisons que l'Exposé des motifs fait valoir: la souscription de la moitié de cette augmentation est réservée à la Colonie, parce que c'est particulièrement le développement des lignes aériennes coloniales qui est envisagé.

Les exploitations coloniale et européenne seront séparées. La garantie de la Colonie sera seule donnée aux obligations émises en vue de répondre aux besoins de la première, et le déficit d'exploitation de celle-ci sera exclusivement supporté par la Colonie dans la limite du crédit alloué.

Le subside d'exploitation continuera d'être accordé; mais l'économie à réaliser sur celui-ci, par la réduction souhaitée du déficit, sera efficacement encouragée: elle profitera à l'État à concurrence d'un tiers, le surplus se partageant entre la Société, à titre de prime de bonne exploitation, et un fonds spécial destiné à l'amortissement rapide et à la modernisation constante du matériel naviguant.

La majoration apparente du subside correspond, en tenant compte des divers facteurs que signale l'Exposé des motifs, à une réduction effective de cette charge s'élevant à 35 %. Les sommes demeurant, par l'économie réalisée, à la disposition de l'État, seront affectées par celui-ci au mieux des intérêts de l'aéronautique civile.

Des dispositions accessoires ne tendant qu'à renforcer la garantie donnée en ce qui concerne l'emploi du matériel belge, l'encouragement des inventeurs belges et l'emploi d'un personnel belge pour le service des lignes.

Il résulte enfin de l'Exposé des motifs qu'un vaste programme de développement, portant sur l'extension et le nombre des lignes, la régularité et la multiplicité des services, le caractère diurne et nocturne du trafic est arrêté, et a rencontré l'accord de la Société. Ce programme embrasse, d'une part, toute l'étendue de notre domaine colonial, d'autre part, le trafic européen vers Londres et vers Cologne.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement et du Parlement sur l'importance qui s'attache à faire de la Belgique un nœud de communications aériennes, comme elle est un nœud de communications par voie ferrée dans le réseau mondial.

Il importe à cet effet de développer les aéro-gares et de baliser les grandes routes aériennes sur toute la traversée du territoire. Il importe aussi de rechercher la liaison avec les organisations similaires de l'étranger. Un membre a signalé l'existence, en Allemagne, d'un « indicateur » des lignes aériennes, qui comporte 112 pages imprimées, et donne en détail le tableau des horaires et des correspondances.

Nous pensons donc qu'en adoptant le projet, la Chambre fera œuvre utile et nationale, et préparera l'essor plus vaste que devra prendre, dans un temps rapproché, l'aéronautique civile belge.

Le Rapporteur,
ALB. DEVÈZE.

Le Président,
M. PIRMEZ.