

Chambre des Représentants

5 DÉCEMBRE 1950.

PROPOSITION DE LOI

portant annulation de l'arrêté du Régent du 30 octobre 1945, relatif à la nomination des administrateurs de la S. N. C. B.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

De l'avis général, la gestion déficitaire de la S. N. C. B. requiert un redressement radical et durable, par un changement d'hommes et de méthodes.

Des griefs sérieux lui sont adressés.

Elle obère anormalement le budget de l'Etat.

Elle compromet le sort du personnel.

Elle mène à la faillite l'œuvre du législateur de 1926 et menace l'existence même de la S. N. C. B. qui ne peut devenir un état dans l'Etat.

Elle mérite une autre critique particulièrement sévère et juste. La crise n'a pas d'autre origine que les fautes persistantes commises par le Conseil d'Administration qui, à cause de sa composition malencontreuse, se montre insuffisant et manque à son devoir essentiel et à son obligation légale de pratiquer l'économie et d'exploiter selon les méthodes industrielles.

La racine du mal se trouve dans l'arrêté du Régent du 30 octobre 1945 qui a nommé les administrateurs actuels, dans des conditions illégales. Le choix a surtout été guidé par des mobiles et des combinaisons d'ordre partisan.

Ainsi donc, un dérèglement institutionnel engendre un déséquilibre financier qui entraîne un renforcement de la fiscalité et un trouble de l'économie nationale.

On ne saurait trop y insister. L'entreprise des chemins de fer est rentable, en Belgique. Elle peut boucler son budget simplement par une gestion économe, efficiente et progressiste, sans subvention du trésor, sans préjudice pour le personnel et sans dommage pour le bon fonctionnement et le perfectionnement des services.

Dans les circonstances actuelles, une augmentation générale des tarifs, de l'ordre de 20 à 25 %, comme certains

Kamer der Volksvertegenwoordigers

5 DECEMBER 1950.

WETSVOORSTEL

tot vernietiging van het besluit van de Regent van 30 October 1945, betreffende de benoeming van de beheerders der N. M. B. S.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Algemeen wordt aangenomen dat het met tekort sluitend beheer van de N. M. B. S. een grondig en duurzaam herstel vereist, door wijziging van de personen en van de methoden.

Aan dit beheer worden ernstige grieven ten laste gelegd.

Het bezwaart op abnormale wijze de begroting van de Staat.

Het brengt het lot van het personeel in het gedrang.

Het leidt het werk van de wetgever van 1926 naar de ondergang en brengt het bestaan zelf van de N. M. B. S., die geen staat in de Staat mag worden, in gevaar.

Zij verdient nog een andere kritiek, die bijzonder streng en gewettigd is. De crisis heeft geen andere oorsprong dan de voortdurende fouten die werden begaan door de Raad van Beheer, die wegens zijn noodlottige samenstelling niet tegen zijn taak is opgewassen en te kort komt aan zijn essentiële plicht en zijn wettelijke verplichting : zuinig te zijn en te exploiteren volgens industriële methoden.

De wortel van het kwaad ligt in het Regentsbesluit van 30 October 1945 waarbij de huidige beheerders onder onwettelijke voorwaarden werden benoemd. Hun keuze werd vooral beïnvloed door beweegredenen en berekeningen van partijpolitieke aard.

En zo loopt een institutionele afwijking uit op een verstoord financieel evenwicht dat een verhoging van de belastingen en een ontwrichting van 's Lands bedrijfsleven medebrengt.

Men kan niet genoeg nadruk leggen op het feit, dat de onderneming van de spoorwegen in België rendabel is. Zij kan haar begroting sluitend maken door een zuinig, doeltreffend en vooruitstrevend beleid, zonder toelage van de Schatkist, zonder nadeel voor het personeel en zonder schade voor de goede werking en voor de verbetering van de diensten.

In de huidige omstandigheden is een algemene verhoging van de tarieven, van 20 tot 25 %, zoals sommigen aan-

le recommandent en vue d'équilibrer le budget, n'est pas à retenir; elle serait contraire à l'intérêt général et à celui de la S. N. C. B., en particulier.

Le chemin de fer ne dispose plus de son monopole de jadis. Il se trouve en présence d'autres moyens de transport qui sont à même de lui faire et qui lui font déjà une concurrence très sérieuse.

Un bref aperçu de la situation permet de poser un diagnostic sûr, quant à la nature et aux causes des maux dont souffre la S. N. C. B. et de découvrir les remèdes appropriés et efficaces.

Le déficit d'exploitation et les avances de l'Etat.

A la fin de l'exercice 1949, le compte d'exploitation se solde par un déficit cumulé de 644,6 millions de francs, après des renflouements, sous forme de subventions, subsides et indemnités diverses, qui ont coûté au Trésor public 8093,9 millions pour les exercices 1945 à 1949, dont 2600 millions pour l'année 1949.

Pour l'exercice 1950, malgré un relèvement des tarifs devant procurer une recette supplémentaire de 800 millions de francs sur la base du trafic de 1949, un subside économique de 1450 millions et une indemnité compensatoire de 450 millions pour les transports de la main-d'œuvre, le déficit prévu sera encore de l'ordre de 300 à 350 millions.

En ce qui concerne les dommages de guerre, visant la restauration des installations fixes, le remplacement et la remise en état du matériel et de l'outillage disparu ou avarié par suite des faits de guerre, les sommes versées par l'Etat s'élèvent à 2593 millions de francs pour les exercices 1940 à 1945 et à 6.946,7 millions pour les années 1946 à 1949.

Des dépenses supplémentaires de 812 millions sont prévues pour l'exercice 1950, lesquelles furent ramenées par la suite, sur instructions ministérielles, à 500 millions, mais, l'on ne sait rien des notes qui viendront encore allonger l'addition.

Par ailleurs, une somme de 2.639,5 millions de francs, représentant les dommages d'occupation indirects, est à rembourser à l'Etat en 55 annuités à partir de 1947; la convention a été respectée en 1947, mais elle ne l'a pas été en 1948 et en 1949, la deuxième échéance fut reportée à 1950.

Enfin, indépendamment des emprunts publics et assimilés, dont le montant s'élève, à fin 1949, à 4.801,9 millions de francs, auxquels viennent s'ajouter les deux emprunts de 1950 se montant à trois milliards, une somme de 280 millions avancée par l'Etat en 1935, pour l'acquisition des voitures métalliques de banlieue, et remboursable en 1945, figure toujours au passif du bilan, à fin 1949, au même titre qu'une autre dette de 275 millions envers la Caisse d'Épargne.

Le déficit comptable d'exploitation provient en grande partie de l'hypertrophie des dépenses improductives. C'est le mal profond qui mine le chemin de fer. Il faut absolument arrêter cette hémorragie épuisante.

Rien qu'en imposant le plafond, le respect des normes en vigueur en 1939, quant aux effectifs de personnel, aux rendements, aux consommations et eu égard aux parcours des trains, on doit réduire les frais d'exploitation actuels de l'ordre de 1.250 millions de francs par an et cela sans changement au régime d'exploitation.

Or, avant la guerre, les mesures de rationalisation

bevelen, om de begroting in evenwicht te brengen, uit den boze; zij zou strijdig zijn met het algemeen belang en met het belang van de N. M. B. S. in 't bijzonder.

De spoorwegen beschikken niet meer over het monopolium van weleer. Zij hebben af te rekenen met andere vervoermiddelen die in staat zijn om met hen op ernstige wijze te concurreren en die dit ook reeds doen.

Een kort overzicht van de toestand biedt de mogelijkheid om met zekerheid een diagnose te bepalen, wat de aard en de oorzaken betreft van de kwalen waaraan de N. M. B. S. lijdt, en om de passende en doeltreffende heilmiddelen te vinden.

Het bedrijfstekort en de Staatsvoorschotten.

Op het einde van het dienstjaar 1949 wijst de bedrijfsrekening een gecumuleerd nadelig saldo ten belope van 644,6 miljoen frank aan, na maatregelen tot verhelping in de vorm van toelagen, subsidiën en allerhande vergoedingen, die voor de dienstjaren 1945 tot en met 1949 aan de Schatkist op 8.093,9 miljoen kwamen te staan, waarvan 2.600 miljoen voor het jaar 1949.

Voor het dienstjaar 1950 zal het vermoedelijk tekort nog 300 à 350 miljoen bedragen, ondanks een verhoging van de tarieven, die op de basis van het verkeer in 1949 een bijkomende ontvangst van 800 miljoen moest verschaffen, een economische toelage ten bedrage van 1.450 miljoen en een compensatievergoeding ten belope van 450 miljoen voor het vervoer van werkkrachten.

Wat de oorlogsschade betreft, nodig voor de herstelling van de vaste inrichtingen, de vervanging en het herstellen van materieel of uitrusting, die ingevolge oorlogshandelingen verdween of werd beschadigd, belopen de bedragen die door de Staat werden gestort 2.593 miljoen frank voor de dienstjaren 1940 tot en met 1945, en 6.946,7 miljoen voor de jaren 1946 tot en met 1949.

Bijkomende uitgaven ten bedrage van 812 miljoen zijn nog voorzien voor het dienstjaar 1950: ingevolge ministeriële onderrichtingen werden ze op 500 miljoen teruggebracht, maar wat er nog bijkomen zal, is nog onbekend.

Anderzijds moet een bedrag van 2.639,5 miljoen frank voor onrechtstreekse bezettingsschade aan de Staat worden terugbetaald in 55 annuïteiten vanaf 1947; de overeenkomst werd nagekomen in 1947, doch niet in 1948, en in 1949 werd de tweede vervaldag tot in 1950 uitgesteld.

Ten slotte, buiten de openbare en gelijkgestelde leningen, waarvan het bedrag op het einde van 1949 4.801,9 miljoen frank beliep, waarbij de twee leningen van 1950 groot drie milliard moeten worden gevoegd, komt nog steeds in de passiva van de balans op einde 1949 een in 1945 terugbetaalbaar bedrag voor, groot 280 miljoen, dat de Staat in 1935 heeft voorgeschoten voor de aankoop van metalen wagens voor locaaltreinen, alsmede een andere schuld, groot 275 miljoen, tegenover de Spaarkas.

Het rekenplichtig bedrijfstekort vloeit grotendeels voort uit de opdrijving van de niet-renderende uitgaven. Daar ligt het grote euvel, waardoor de spoorwegen worden ondermijnd. Dergelijke uitputtende « bloeduitstorting » moet absoluut worden gestopt.

Alleen door perken te stellen en de regelen na te komen, die in 1939 in zwang waren, betreffende de getalsterkte van het personeel, de rendementen, de verbruikte hoeveelheden en met inachtneming van de trajecten van de treinen, moeten de tegenwoordige bedrijfskosten met 1 milliard 250 miljoen frank per jaar worden verminderd, en zulks zonder iets te veranderen aan de inrichting van het bedrijf.

Welnu, vóór de oorlog hadden de rationalisatiemaat-

n'avaient pas produit leur maximum. Les spécialistes estiment que les améliorations dans l'organisation devaient encore procurer une économie de 100 millions de francs sur un budget d'exploitation de 2.800 millions, y compris les lignes du Nord-Belge, reprises par la S. N. C. B., ce qui correspond à 350 millions en francs d'aujourd'hui.

De plus, des réformes techniques et commerciales dans le mode d'exploitation sont nécessaires. En quelques années, elles allégeraient considérablement les charges tout en donnant plus d'avantages aux usagers.

En résumé, les économies pourraient dépasser les deux milliards de francs chaque année, pour une part en imposant les plafonds de dépenses dans le cadre du régime actuel d'exploitation et pour l'autre part en modernisant le mode d'exploitation.

Le but est de supprimer les causes permanentes du déficit et non d'aveugler les brèches.

Le déficit virtuel.

Le remède énergique s'impose. Car au déficit comptable s'ajoute un déficit virtuel très important représenté par des hypothèques qui grèvent l'avenir.

C'est surtout pour minimiser les déficits comptables qu'on obère les exercices futurs.

On fait des reports d'échéances. On transforme en annuités le paiement échelonné de dépenses ordinaires imputables au seul exercice d'engagement. Pour les exercices 1948 et 1949, on a soustrait du compte d'exploitation plus de 300 millions de francs de dépenses normales, indépendamment des montants excessifs de frais d'administration et de charges sociales, environ 130 millions, imputés aux comptes de reconstruction, d'établissement et de renouvellement.

On paie sur fonds d'emprunts, à charge du compte d'établissement, des dépenses d'exploitation et de renouvellement n'ayant pour contre-partie aucune économie ou supplément de recettes. Cela revient à endosser au compte d'exploitation, plus tard, des charges financières à intérêt composé.

On fait au Fonds de renouvellement des dotations très insuffisantes, n'assurant pas l'amortissement industriel normal des installations et du matériel. Cette alimentation réduite contrevient à l'article 38 des statuts de la Société, lequel a pour objet de prévenir une dilapidation du patrimoine public.

De 1945 à fin 1949, les dotations au Fonds de renouvellement ont été amputées de 2.500 millions de francs pour masquer des déficits à concurrence de cette somme.

Pour l'exercice 1950, l'insuffisance de dotation est encore de l'ordre de 600 millions, celle-ci ne s'élevant qu'à 1.020 millions, contre 420 millions en 1939, les lignes du Nord-Belge comprises.

La réserve de renouvellement qui était de 1.770 millions, fin 1939, ne sera plus que de 1.500 millions, environ, fin 1950. Or, il existe un très important arriéré tant pour la voie que pour le matériel que l'on peut estimer à quelque 5 milliards de francs.

Les dommages de guerre ont été indemnisés avec largesse. Les travaux de reconstruction des installations fixes, de remplacement et de restauration du matériel et de l'outillage, payés par l'Etat tiennent lieu partiellement d'entretien et de renouvellement et comportent des améliorations pour tout quoi aucune réduction n'est opérée. Les bases forfaitaires d'indemnisation pour le matériel disparu ou avarié par faits de guerre attribuent à ce matériel une valeur supérieure à celle qui correspond à son état réel de dépréciation. Ces avantages ne se répéteront pas.

regelen nog niet hun volle uitwerking bereikt. De specialisten menen dat de verbeteringen waarvoor de inrichting vatbaar was, nog een besparing van 100 miljoen frank moest verschaffen op een bedrijfsbegroting van 2.800 miljoen, met inbegrip van de lijnen van de « Nord-Belge », die door de N. M. B. S. werden overgenomen, wat overeenstemt met 350 miljoen van onze tegenwoordige franken.

Bovendien zijn technische en commerciële hervormingen van de bedrijfstvorm noodzakelijk. In enige jaren zouden zij de lasten aanzienlijk verminderen en tevens meer voordelen verlenen aan de verbruikers.

Kortom, de bezuinigingen zouden twee milliard frank per jaar kunnen overschrijden, enerzijds door de maximumuitgaven te bepalen in het raam van het tegenwoordige bedrijfsstelsel, en anderzijds door de bedrijfstvorm te moderniseren.

De bedoeling is de bestendige oorzaken van het tekort weg te nemen en niet de lekken te stoppen.

Het virtueel tekort.

Er moet krachtadig worden ingegrepen. Want bij het rekenplichtig tekort komt een zeer groot virtueel tekort, door hypotheeken die de toekomst bezwaren.

Vooraf om de rekenplichtige tekorten weg te werken worden de toekomstige dienstjaren bezwaard.

Men doet overdrachten van vervalltermijnen. De afbetaling van gewone uitgaven, die alleen op het vastleggingsdienstjaar mogen worden aangerekend, wordt in annuïteiten omgezet. Voor de dienstjaren 1948 en 1949 werden meer dan 300 miljoen frank gewone uitgaven onttrokken aan de bedrijfsrekening, buiten de overdreven bestuurskosten en maatschappelijke lasten, ongeveer 130 miljoen, die op de wederopbouw-, inrichtings- en vernieuwingsrekeningen werden aangerekend.

Op leninggelden ten laste van de inrichtingsrekening worden bedrijfs- of vernieuwingsuitgaven betaald, waartegen geen bezuiniging of bijkomende ontvangst opweegt. Zulks komt er op neer financiële lasten met samengestelde interest achteraf op de bedrijfsrekening over te schrijven.

Aan het vernieuwingsfonds werden zeer ontoereikende dotatiën verleend, waardoor de normale industriële delging van de inrichtingen en van het materieel niet werd verzekerd. Deze beperkte stijging is in tegenspraak met artikel 38 der statuten van de Maatschappij, dat ten doel heeft een verspilling van 's lands vermogen te voorkomen.

Van 1945 tot einde 1949 werden de dotatiën aan het Vernieuwingsfonds met 2.500 miljoen frank vermindert, ten einde tekorten ten belope van dit bedrag te verbergen.

Voor het dienstjaar 1950 bedraagt de ontoereikendheid der dotatie nog steeds 600 miljoen, — deze laatste bedraagt slechts 1.020 miljoen — tegen 420 miljoen in 1939, de lijnen van de « Nord-Belge » inbegrepen.

De vernieuwingsreserve welke, einde 1939, 1.770 miljoen beliep zal einde 1950 nog slechts ongeveer 1.500 miljoen bedragen. Nu, er bestaat een zeer belangrijke achterstand zowel wat het spoor als wat het materieel betreft, dat op zowat 5 milliard mag geraamd worden.

De oorlogsschade werd ruimschoots vergoed. De werken welke de wederopbouw der vaste installaties ten doel hebben, alsmede de vervangings- en herstellingswerken van materieel en uitrusting, welke door de Staat bekostigd werden, vervangen gedeeltelijk onderhoud en vernieuwing waarvoor geen vermindering werd doorgevoerd. De overeengekomen vaste basissen tot vergoeding voor het materieel dat ten gevolge van oorlogshandelingen verdwenen of beschadigd werd, kennen aan dit materieel een hogere waarde toe dan deze die met zijn werkelijke waardevermin-

On a acquis en surnombre 300 locomotives américaines et 16.000 wagons, alors que les parcs sont surabondants. Ce matériel sans emploi occasionne une charge financière et des frais d'entretien et de garage. Par contre, on n'a pas construit les autorails nécessaires. Cette erreur retarde la modernisation de l'exploitation et la réalisation d'économies importantes.

Le déficit moral.

Au passif de la gestion, figure un déficit moral d'autant plus grave qu'il est à la source des fautes et des erreurs qu'accusent le déficit comptable, reflétant la situation actuelle et le déficit virtuel, montrant de sombres perspectives d'avenir.

Le standing des retraités avant le 1^{er} janvier 1946 est abaissé, par suite de ce que les pensions ne sont pas péréquées au niveau des traitements et salaires du personnel en activité et ceci est infiniment regrettable. Par contre, des abus flagrants furent commis dans la mise à la retraite prématurée de nombreux agents sans raison majeure, ce qui porte le nombre des agents pensionnés, à fin juin 1950, au chiffre incroyable de 43.074, alors que d'après les calculs actuariels, le nombre le plus élevé ne devait atteindre que 38.000 à fin 1960. Les mêmes observations sont à faire dans le domaine des assurances sociales, où des abus, non moins importants, subsistent depuis plusieurs années. Par ailleurs, des états-majors pléthoriques sont comblés de gratifications et de prébendes. La paperasse se développe, entravant la bonne marche des services d'exécution.

Le favoritisme sévit entraînant mille abus et un coûteux profitariat. Les passe-droits démoralisent les agents consciencieux et zélés. Le laisser-aller remplace le dévouement, l'initiative et le sens des responsabilités.

Enfin, la majorité du Conseil d'Administration se comporte en oligarchie, faisant bon marché des intérêts de l'Etat. En dépit des avertissements, elle est défaillante dans la compression des dépenses. Elle défie le Gouvernement; après les recommandations ministérielles de réduire les cadres supérieurs et d'arrêter les recrutements, elle a fait des nominations en extension. Elle agit comme si l'autorité publique devait se borner à enregistrer les résultats de la gestion et à accepter les conséquences qui en découlent automatiquement sur la fixation des tarifs ou des subventions, comme si l'Etat avait seulement le droit de payer les fautes et les erreurs des maîtres du Rail.

Héritier et continuateur de l'esprit partisan qui a présidé à sa constitution, le Conseil d'Administration a de même nommé une direction épousant ses tendances favorables à des méthodes de gestion qui font prédominer les intérêts de clan sur l'intérêt général.

Le devoir du Parlement et du Gouvernement.

La loi de 1926 n'a pas absolument dépouillé le Parlement de tout droit d'intervention en vue de sauver d'une situation tellement critique un grand service public.

Le Gouvernement non plus n'est pas désarmé. Sans doute ne possède-t-il qu'un moyen de sanction extrême pour remettre de l'ordre dans la maison. Il a le droit de démettre les administrateurs dont l'insuffisance nuit gravement aux intérêts de l'Etat et compromet l'avenir du Chemin de Fer. Il est acculé à en user. Il a le devoir d'agir. Le recours à cette mesure s'impose. Toute temporisation serait vaine. On

dering overeenstemt. Deze voordelen zullen zich niet meer voordoen.

Driehonderd boventallige Amerikaanse locomotieven en 16.000 spoorwagens werden aangekocht niettegenstaande de stelplaatsen meer dan vol staan. Dit materieel, dat ongebruikt blijft, veroorzaakt een financiële last alsmede onderhouds- en stelplaatskosten. De nodige dieseltreinen, daarentegen, werden niet gebouwd. Door deze vergissing werden de modernisatie van de exploitatie en het verwezenlijken van belangrijke besparingen vertraagd.

Het moreel tekort.

Op het passief van het beheer komt een moreel tekort voor dat des te erger is daar het de oorzaak is van de fouten en van de vergissingen die blijken uit het rekenplichtig tekort dat de huidige toestand weergeeft en het virtueel tekort dat de sombere toekomstvooruitzichten inhoudt.

De standing van de vóór 1 Januari 1946 op rust gestelde personeelsleden werd verlaagd, doordat de pensioenen niet in verhouding gebracht werden met de wedden en lonen van het werkend personeel, en dit valt ten eerste te betreuren. Klaarblijkelijke misbruiken werden echter begaan door de oppensioenstelling zonder gegronde redenen van talrijke beambten, hetgeen het aantal der einde Juni 1950 op rust gestelde personeelsleden op het ongelooflijk cijfer van 43.074 bracht, terwijl het hoogste getal, naar actuariale berekeningen, einde 1960 slechts 38.000 moest bereiken. Dezelfde opmerkingen gelden in zake sociale verzekeringen, waar even omvangrijke misbruiken sedert verscheidene jaren blijven voortwoekeren. Anderzijds worden overvallige staven overladen met extra-toelagen en prebenden. De paperassen nemen toe en hinderen de goede werking van de uitvoeringsdiensten.

Het favoritisme viert hoogtij met zijn nasleep van misbruiken en klaploperij. De bevoorrechting ontmoedigt de gewetensvolle en vlijtige personeelsleden. De slordigheid neemt de plaats in van de toewijding, van het initiatief en van het verantwoordelijkheidsbesef.

Ten slotte gaat de meerderheid van de Raad van Beheer oligarchisch te werk en verwaarloost de belangen van de Staat. In weerwil van de vermaningen, schiet zij tekort bij het inkrimpen van de uitgaven. Zij daagt de Regering uit: na de ministeriële aanbevelingen tot beperking van de hogere kaders en tot stonozetting van de werving is zij tot benoemingen op brede schaal overgegaan. Zij handelt alsof de openbare macht zich er toe moest beperken de uitslagen van het beheer te boeken en de gevolgen aan te nemen die er onvermijdelijk uit voortvloeien voor de vaststelling van de tarieven en de toelagen, als zou de Staat slechts het recht hebben voor de fouten en de vergissingen van de hoge omes van de spoorwegen te betalen.

Als erfgenaam en voortzetter van de partijgeest waarin hij werd samengesteld, heeft de Raad van Beheer verder een directie benoemd, die zijn methodes van beheer, die de belangen van een kliek stellen boven het algemeen belang, getrouw navolgt.

De plicht van Parlement en Regering.

Door de wet van 1926 werd het Parlement niet geheel beroofd van alle recht van tussenkomst om dergelijke netelige toestand van een grote openbare dienst te verhelpen.

De Regering is evenmin ongewapend. Weliswaar, beschikt zij slechts over een uiterste dwangmaatregel om het huis opnieuw in orde te brengen. Zij heeft het recht de beheerders te ontslaan, die door hun onbekwaamheid zware schade berokkenen aan de Staatsbelangen en de toekomst van de spoorwegen in het gedrang brengen. Zij is gedwongen er van gebruik te maken. Het is haar plicht in te

ne peut attendre du Conseil d'Administration actuel qu'il redresse l'état de chose dont il est responsable.

La situation évoque la question qui était posée devant le Sénat, le 22 juillet 1926, quand le Premier Ministre Henri Jaspar faisait la réponse suivante :

« Ils (les administrateurs) sont révoqués par ceux qui les nomment. C'est la règle : qui nomme révoque. Quels sont les cas de révocation ? On n'a pas dû les prévoir. Les administrateurs sont des mandataires; ils ne peuvent exprimer que la pensée et la volonté de leur mandant; celui-ci doit rester le maître de mettre fin au mandat *ad nutum* sans avoir à justifier de sa révocation, qui n'a ici aucun sens péjoratif, et signifie simplement la cessation du mandat ».

Une note officielle du Département des Chemins de Fer a précisé en novembre 1926, les droits et obligations du Ministre. — Au 3^e) relatif aux obligations, la note dispose que le Ministre : « doit prendre les mesures que le Gouvernement ou le Parlement indiquerait à l'égard de la S. N. C. B. ou de ses Administrateurs ».

Les nominations illégales.

Le retrait des mandats est d'autant mieux indiqué que les titulaires ont été nommés dans des conditions illégales. La tare du Conseil d'Administration réside dans sa composition partisane, ayant pour corollaire des méthodes de gestion qui font primer des préoccupations étrangères ou opposées aux exigences d'une bonne administration. On y a compris plusieurs fonctionnaires qui n'y sont pas à leur place, qui ne se recommandent par aucune compétence spéciale et dont la présence fausse le caractère industriel que le législateur a voulu donner à cet organe de la Société. Les nominations ont été conférées à des personnalités choisies à raison de leur complaisance envers les vues du Ministre de l'époque. La proportionnalité calquée sur celle des représentations parlementaires a été rompue. En mai 1948, le Ministre Van Acker a reconnu, à la Chambre, en réponse à l'interpellation du député Gilson, sur la constitution illégale du Conseil d'Administration, qu'un plus juste équilibre devait être rétabli.

Un bref rappel des mesures prises par le Ministre Rongvaux suffit pour établir la nullité des nominations.

Le mandat des anciens administrateurs était venu à expiration en août 1944. Le Gouvernement belge étant à Londres et sa rentrée à Bruxelles étant prochaine, le renouvellement statutaire n'a pas eu lieu.

Les Administrateurs en fonction avaient juridiquement le droit et le devoir de continuer la gestion jusqu'au moment où le Gouvernement aurait régularisé la situation. Le Conseil d'Administration devait subsister jusqu'à son renouvellement et présenter les dix titulaires prévus par le 1^o de l'article 7 de la loi du 23 juillet 1926 (compétences spéciales).

Le Ministre l'empêcha de se réunir pour faire la cooptation prévue par la loi.

Par arrêté ministériel du 31 octobre 1944, pris sur base de l'arrêté-loi du 8 mai 1944, article premier, et des pouvoirs délégués par l'arrêté des Ministres réunis en Conseil, en date du 16 juin 1944, concernant les fonctions pu-

griper. Men dient zijn toevlucht te nemen tot deze maatregel. Talmen heeft geen zin. Van de huidige Raad van Beheer kan niet verwacht worden dat hij de toestand zou saneren waarvan hij de verantwoordelijkheid draagt.

Deze toestand doet terugdenken aan de vraag die op 22 Juli 1926 in de Senaat gesteld werd en waarop de Eerste-Minister Henri Jaspar het volgende antwoordde :

« Zij (de beheerders) worden afgezet door dezen die hen benoemden. Het is de regel : wie benoemt, zet af. Welke zijn de gevallen welke tot afzetting aanleiding kunnen geven ? Zij werden wellicht met voorzien. De beheerders zijn mandatarissen; zij kunnen slechts aan de gedachte en aan de wil van hun lastgever uiting geven; deze moet kunnen beslissen of hij aan de lastgeving een einde maakt zonder dat hij zijn afzetting — die hier niet in de slechte zin mag opgenomen, en eenvoudig betekent dat het mandaat eindigt — zou moeten rechtvaardigen. »

Door een officiële nota van het Departement van Spoorwegen werden in November 1926 de rechten en plichten van de Minister nader bepaald. Bij het 3^e) betreffende de verplichtingen zegt de nota dat de Minister ten overstaan van de N. M. B. S. of van haar beheerders de maatregelen moet nemen, welke hem door de Regering of door het Parlement zouden aangeduid worden.

Onwettelijke benoemingen.

Het intrekken der mandaten is des te meer geboden daar de titularissen onder onwettelijke voorwaarden benoemd werden. De smet die op de Raad van Beheer kleefte, is te wijten aan zijn partijdige samenstelling, welke methodes van beheer medebrengt waarbij bekommernissen welke vreemd zijn, of ingaan tegen een goed beheer, aan vooropstaan. Hierin werden verschillende ambtenaren opgenomen die er niet op hun plaats zijn, die geen bijzondere bevoegdheid kunnen invoeren en wier aanwezigheid het karakter, dat de wetgever aan dit orgaan van de Maatschappij wilde geven, vervalst. De benoemingen werden toegekend aan personen die verkozen werden omwille van hun inschikkelijkheid ten opzichte van de opvattingen van de toenmalige Minister. De evenredigheid, naar het voorbeeld van de parlementaire vertegenwoordiging, werd verbroken. In Mei 1948 heeft de heer Minister Van Acker, in antwoord op de interpellatie van Volksvertegenwoordiger Gilson over de onwettelijke samenstelling van de Raad van Beheer in de Kamer, toegegeven dat een rechtvaardiger evenwicht diende hersteld.

Een kortbondige vermelding van de door Minister Rongvaux genomen maatregelen volstaat om de nietigheid van de benoemingen aan te tonen.

Het mandaat van de vroegere beheerders was verstreken in Augustus 1944. Daar de Belgische Regering te Londen verbleef en weldra naar Brussel zou terugkeren, ging de statutaire vernieuwing niet door.

De Beheerders in functie hadden juridisch het recht en de plicht het beheer voort te zetten totdat de Regering de toestand zou geregeld hebben. De Raad van Beheer moest in functie blijven tot zijn vernieuwing en de tien titularissen voordragen, voorzien bij het 1^o van artikel 7 van de wet van 23 Juli 1926 (bijzondere bevoegdheden).

De Minister verhinderde de Raad te vergaderen om de bij de wet voorziene coöptatie door te voeren.

Bij ministerieel besluit van 31 October 1944, genomen op grond van de besluitwet van 8 Mei 1944, eerste artikel, en van de machten overgedragen door het besluit van de in Raad vergaderde Ministers, van 16 Juni 1944,

bliques, le Ministre Rongvaux a suspendu tous les administrateurs, ceux qui ont collaboré à Londres avec le Gouvernement, ou qui étaient en captivité en Allemagne, comme ceux qui sont demeurés au pays pendant l'occupation.

L'arrêté-loi du 8 mai 1944 n'exige pas que l'arrêté de suspension motive la mesure. Le rapport servant d'exposé des motifs indique à suffisance que la disposition vise seulement les inciviques et les incapables dont l'ennemi a peuplé les administrations.

L'arrêté ministériel considère « que l'intérêt général exige » la suspension par mesure d'ordre ». Cette formule de style n'apprend rien sur les raisons du Ministre. Elle signifie toutefois qu'aucun blâme, aucun reproche n'est fait aux intéressés. Au contraire, mention est faite que « le Conseil » d'Administration subsiste pour son renouvellement et » que le mandat de ses membres est prorogé pendant le » temps nécessaire à cette fin ». La manœuvre est claire.

Ayant les mains libres, le Ministre nomma, en qualité d'Administrateurs provisoires, 21 personnalités qu'il choisit selon son bon plaisir.

Un arrêté du Régent du 30 octobre 1945 nomma 21 administrateurs, à titre définitif. Le Conseil d'Administration définitif n'était autre que le Conseil provisoire dont les membres ont été désignés arbitrairement par le Ministre.

Cette identité résulte notamment de deux mesures qui entachent d'illégalité l'arrêté du Régent.

Le Ministre a méconnu la liberté du Fonds d'amortissement de la dette publique dans le choix des candidats à désigner par cet organisme. Il a contesté à l'aide de renseignements inexacts, la validité des candidatures présentées en premier lieu, pour obtenir d'autres candidatures ayant sa faveur.

D'autre part, il a chargé le Conseil provisoire de faire la cooptation visée au 1^{er} de l'article 7 de la loi du 23 juillet 1926. Naturellement dix administrateurs provisoires sont cooptés, en escamotant le prescrit de la loi.

Pour se couvrir, le Ministre a consulté le Comité Consultatif de contentieux administratif et d'administration générale, par référé du 1^{er} mars 1945, Secrétariat Général, n° 2460-FB/F.

L'avis délibéré par le collège en question affirme : « que » les personnes désignées, pour exercer à titre provisoire » une fonction ou office, ont tous les pouvoirs et toutes » les attributions qui sont ceux du titulaire et qu'en l'es- » pèce les administrateurs provisoires ont le pouvoir de » faire la cooptation envisagée ».

Cet avis ne pose pas et ne résout pas, sur son vrai terrain, le problème litigieux.

Un arrêté ministériel, celui du 31 octobre 1944, pris en vertu d'un arrêté-loi de cadre, celui du 8 mai 1944, est illégal si son exécution aboutit à une flagrante infraction à une prescription formelle et précise d'une loi organique, celle du 23 juillet 1926.

Il n'est pas permis que par un expédient tel que le Conseil provisoire, le Ministre fasse en deux temps ce que la loi interdit expressément de faire en un temps. Le législateur a voulu défendre que le pouvoir exécutif désigne librement les membres du Conseil d'Administration, en choisissant en conséquence, comme tels, des personnalités dépendant de ce pouvoir.

Certes, les Administrateurs dont les mandats ont expiré en août 1944, conservent leurs pouvoirs, dans les limites

concernant les fonctions publiques, les Ministres Rongvaux al de beheerders, zowel degenen die te Londen met de Regering hadden samengewerkt of die zich in gevangenschap in Duitsland bevonden, als die welke tijdens de bezetting in het land gebleven waren.

De besluitwet van 8 Mei 1944 eist niet dat die maatregel door het schorsingsbesluit zou worden verantwoord. Uit het verslag dat dient als memorie van toelichting blijkt voldoende, dat die bepaling gericht is tegen de inciviken en tegen de onbekwamen waarmede de vijand de besturen had bevolkt.

Het ministerieel besluit betoogt, dat het algemeen belang de schorsing eist bij ordemaatregel. Die stijlformule maakt ons niet wijzer over de inzichten van de Minister. Zij betekent echter dat geen enkele blaam, geen enkel verwijt tot de belanghebbenden wordt gericht. Er wordt, integendeel, verklaard dat « de Raad van Beheer blijft » voortbestaan voor de vernieuwing er van en dat het » mandaat van zijn leden wordt verlengd gedurende de tijd » die daar toe vereist is ». Dat was klaarblijkelijk een manœuvre.

De Minister had de handen vrij en benoemde tot voorlopige beheerders 21 personaliteiten, die hij uitkoos naar eigen goeddunken.

Door een besluit van de Regent van 30 October 1945 werden 21 definitieve beheerders benoemd. De definitieve Raad van Beheer was dezelfde als de voorlopige Raad waarvan de leden op willekeurige wijze door de Minister werden aangewezen.

Die gelijkheid is o. m. het gevolg van twee maatregelen die het besluit van de Regent als onwettelijk brandmerken.

De Minister heeft de vrijheid van het Fonds voor delging der Rijksschuld, in de keuze van de door dat organisme aan te wijzen kandidaten, miskend. Aan de hand van onnauwkeurige inlichtingen betwistte hij de geldigheid van de eerst voorgedragen candidaturen, om andere candidaturen te verkrijgen die zijn gunst genoten.

Anderzijds, gelastte hij de voorlopige Raad de coöptatie door te voeren, bedoeld in het 1^o van artikel 7 der wet van 23 Juli 1926. Er werden natuurlijk tien voorlopige beheerders gecoöpteerd, doch de voorschriften van de wet werden omzeild.

Om wille van de schijn, raadpleegde de Minister het Comité van advies voor geschillen van bestuur en voor algemeen bestuur, bij referendum van 1 Maart 1945, Secretariaat Generaal, n° 2460-FB/F.

In het advies dat door bedoeld college werd overlegd, wordt verklaard : « dat de personen die werden aange- » wezen om voorlopig een functie of een ambt uit te oefenen, alle machten en bevoegdheden hebben van de » titularis en dat de voorlopige beheerders in dit geval » de macht hebben om de voorgenomen coöptatie te » voltrekken. »

Door dit advies wordt het geschil niet op het echte terrein gesteld noch beslecht.

Een ministerieel besluit, dat van 31 October 1944, genomen krachtens een kaderbesluitwet, die van 8 Mei 1944, is onwettelijk indien de tenuitvoerlegging er van uitloopt op een klaarblijkelijke inbreuk op een uitdrukkelijk en nauwkeurig voorschrift van een organieke wet, die van 23 Juli 1926.

Het gaat niet op dat de Minister, met een lapmiddel als de voorlopige Raad, in twee keren doet wat de wet uitdrukkelijk verbiedt in één keer te doen. De wetgever heeft willen verhinderen dat de uitvoerende macht op vrije wijze de leden van de Raad van Beheer zou aanwijzen en dat zij, diensgevolge, daartoe personaliteiten zou kiezen die van die macht afhangen.

Het staat vast dat de beheerders wier mandaten in Augustus 1944 verstreken, hun machten behouden, voor

de la nécessité, aussi longtemps qu'ils n'ont pas été remplacés de la manière organisée par la loi.

Pratiquement la réunion de l'ancien Conseil d'Administration aux fins de coopter dix administrateurs, est une impossibilité. Certains de ses membres sont décédés; d'autres ont dépassé la limite d'âge; d'autres n'ont plus fonctionné depuis 1940 ou ont fait partie des Conseils irréguliers nommés par le Ministre Rongvaux.

Les Administrateurs nommés illégalement et dont les mandats doivent être retirés, ne sont pas habilités à faire valablement la cooptation.

La question se trouve de la sorte dans une impasse.

Pour en sortir, des mesures exceptionnelles s'imposent que la loi seule peut autoriser. Il n'existe pas d'autre issue.

Le but du présent projet de loi est d'instituer la procédure nécessaire.

En déposant la proposition nécessaire, l'initiative parlementaire atteste que le contrôle législatif reste vigilant.

L'article premier du projet porte annulation de l'arrêté du Régent du 30 octobre 1945. Le but et la portée de cette disposition se passent de commentaires. L'exposé qui précède en donne d'amples justifications.

L'article 2 autorise le Roi à nommer 21 administrateurs, en se conformant aux dispositions de l'article 7 de la loi du 23 juillet 1926 à l'exception de la cooptation qui n'aura pas lieu exceptionnellement. Il est entendu que le Gouvernement satisfera à la lettre des prescriptions légales et s'inspirera scrupuleusement de leur esprit.

L'article 3 stipule que la présente loi sera sans effet sur la validité des engagements qui ont été pris envers des tiers. Il s'agit des engagements qui, d'après l'article premier des statuts de la Société, sont réputés commerciaux. Il va de soi que les tiers n'avaient pas à rechercher si le Conseil d'Administration disposait légalement du pouvoir de contracter. Il s'agit de prévenir des contestations.

zover nodig, zolang zij niet op de manier die door de wet werd geregeld, worden vervangen.

Practisch is een vergadering van de vroegere Raad van Beheer ten einde tien beheerders te coöpteren onmogelijk.

Sommige leden er van zijn overleden, anderen hebben de leeftijds grens overschreden, anderen hebben sedert 1940 geen deel genomen aan de werkzaamheden er van, of maakten deel uit van de onregelmatige Raden van beheer, die door Minister Rongvaux benoemd werden.

De onwettelijk benoemde beheerders, wier mandaten moeten worden ingetrokken, zijn niet bekwaam om geldig te coöpteren.

Zo is er geen oplossing van de kwestie mogelijk.

Om deze te bereiken zijn uitzonderingsmaatregelen geboden, welke alleen de wet kan toestaan. Er bestaat geen andere uitweg.

Dit wetsvoorstel heeft ten doel de nodige procedure in te stellen.

Het feit dat zulk noodzakelijk voorstel aan het parlementair initiatief te wijten is bewijst, dat de wetgever een waakzaam toezicht uitoefent.

Het eerste artikel van het voorstel houdt intrekking van het besluit van de Regent van 30 October 1945. De bedoeling en de draagwijdte van die bepaling behoeven geen commentaar. Hogerstaande toelichting is een breedvoerige verantwoording er van.

Artikel 2 machtigt de Koning om 21 beheerders te benoemen overeenkomstig de bepalingen van artikel 7 der wet van 23 Juli 1926, behalve de coöptatie, waartoe bij uitzondering niet zal worden overgegaan. Het is wel verstaan dat de Regering aan de wettelijke bepalingen zal voldoen, én naar de letter, én naar de geest.

Bij artikel 3 wordt bepaald dat deze wet geen uitwerking heeft op de geldigheid van de verbintenissen die tegenover derden werden aangegaan. Het geldt verbintenissen die als commercieel worden geacht volgens het eerste artikel van de statuten van de Maatschappij. Vanzelfsprekend moesten derden niet nagaan of de Raad van Beheer wettelijk gemachtigd was om verbintenissen aan te gaan. Het gaat er om geschillen te voorkomen.

D. LAMALLE.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Afin que le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. et sa gestion répondent aux vœux de la loi du 23 juillet 1926, l'arrêté du Régent du 30 octobre 1945 est annulé.

Art. 2.

Le Roi nommera 21 administrateurs conformément aux prescriptions de l'article 7, de la loi du 23 juillet 1926, sauf que la présentation de dix administrateurs choisis à raison de leur compétence spéciale, en vertu du 1^o du dit article n'aura pas lieu, le Conseil légal dont le mandat a pris fin, n'étant plus en situation de faire cette présentation.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Opdat de Raad van Beheer van de N. M. B. S. en het beheer er van zouden beantwoorden aan de wens van de wet van 23 Juli 1926, wordt het besluit van de Regent van 30 October 1945 ingetrokken.

Art. 2.

De Koning benoemt 21 beheerders, overeenkomstig het bepaalde bij artikel 7 der wet van 23 Juli 1926, behalve dat de voordracht van tien beheerders gekozen wegens hun bijzondere bekwaamheid, krachtens het 1^o van bedoeld artikel, niet plaats grijpen zal, aangezien de wettelijke raad, waarvan het mandaat is verstreken, niet verder in staat is om die voordracht te doen.

Art. 3.

La présente loi sera sans effet sur la validité des engagements qui ont été pris envers les tiers et qui sont réputés commerciaux aux termes de l'article premier des statuts de la Société.

Art. 4.

Le Ministre des Communications est chargé de l'exécution de la présente loi.

Art. 5.

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

Art. 3.

Deze wet heeft geen uitwerking op de geldigheid van de verbintenissen die tegenover derden werden aangegaan en die als commercieel worden geacht naar luid van het eerste artikel van de statuten der Maatschappij.

Art. 4.

De Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van deze wet.

Art. 5.

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Désiré LAMALLE.
