

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1934-1935	N° 126		Zittingsjaar 1934-1935
N° 104 : PROJET DE LOI.	SEANCE du 11 avril 1935	VERGADERING van 11 April 1935	WETSONTWERP N° 104.

PROJET DE LOI

autorisant la Société Nationale des Chemins de fer belges
à contracter un emprunt de 812,000,000 de francs.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES CHEMINS
DE FER, POSTES, TELEGRAPHES ET NAVIGATION (1)
PAR M. RENIER.

MADAME, MESSIEURS,

L'article 18 de la loi du 23 juillet 1926 dispose qu'aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société Nationale des Chemins de fer si elle n'y est autorisée par une loi.

Le projet de loi soumis par le Gouvernement a pour objet d'habiliter la Société Nationale à se procurer, par voie d'emprunt, une somme de 812,000,000 de francs destinée à couvrir des dépenses de premier établissement.

Ce projet de loi déposé au Sénat (Document n° 101 du 26 juillet) a, après discussion, été voté par la Haute Assemblée, le 3 avril 1935, par 112 voix contre 2.

Le rapport du Sénat (Document n° 64 du 7 mars) contient les renseignements et observations que votre Commission avait à présenter.

La Société Nationale des Chemins de fer belges communie chaque année au Parlement le programme des travaux de premier établissement qu'elle veut entreprendre l'année suivante. Pour financer ces travaux, elle est autorisée à utiliser les disponibilités de son encaisse d'exploitation et celles du Fonds de renouvellement, mais à la condition de les reconstituer en réalisant en temps opportun les emprunts autorisés par le Parlement.

A cet effet, la Société Nationale a été une première fois,

(1) La Commission était composée de MM. Hallet, président, Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geuens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan.

WETSONTWERP

houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van
Belgische Spoorwegen tot het aangaan van een leening
van 812,000,000 frank.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE SPOORWEGEN.
POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN SCHEEPVAART (1)
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER RENIER.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Artikel 18 der wet van 23 Juli 1926 bepaalt dat geen leening door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal mogen aangegaan worden, indien zij daartoe niet door een wet gemachtigd wordt.

Het wetsontwerp door de Regeering ingediend, heeft voor doel aan de Nationale Maatschappij machtiging te verleen om, door middel van een leening, een bedrag van 812,000,000 frank te leenen, om de uitgaven van eerste inrichting te dekken.

Dit wetsontwerp, ingediend bij den Senaat (St. n° 101 van 26 Juli), werd, op 3 April 1935, met 112 stemmen tegen 2, na debat, door de Hooge Vergadering aangenomen.

Het verslag van den Senaat (St. n° 64 van 7 Maart) bevat de inlichtingen en opmerkingen welke uw Commissie voor te brengen had.

Elk jaar, maakt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Parlement het programma over, van de werken van eerste inrichting, welke zij voornemens is het volgend jaar uit te voeren. Om deze werken te bekostigen, mag zij de beschikbare gelden van haar bedrijfskas en deze van haar vernieuwingsfonds gebruiken, op voorwaarde echter dat zij deze bedragen opnieuw bijeenbrengt door, te gepaster tijd, de leeningen aan te gaan, waarvoor het Parlement machtiging verleent.

Met dit doel, werd aan de Nationale Maatschappij, door

(1) De Commissie bestond uit de HH. Hallet, voorzitter, Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geuens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan.

par la loi du 27 décembre 1930, autorisée à contracter un emprunt de 600 millions.

Depuis lors, de nouveaux travaux de premier établissement ayant été chaque année exécutés, la Société Nationale des Chemins de fer belges se trouve dans l'obligation de solliciter l'autorisation de contracter un nouvel emprunt de 812,000,000 de francs.

Les dépenses de premier établissement, effectuées par la Société depuis sa création jusqu'au 31 décembre 1933, s'élèvent à la somme de 1,818,200,000 francs.

La Société a pu faire face à ces dépenses de premier établissement au moyen de fonds de diverses origines.

Mais si l'on tient compte du fait que le programme des travaux de premier établissement à exécuter par la Société Nationale, et dont le détail a été communiqué aux membres du Parlement, se décompose comme suit :

	Millions
Programme de 1927 à 1929	fr. 1,710.6
» 1930	209.6
» 1931	95.8
» 1932	142.6
» 1933	74.9
» 1934	169.5
» 1935	96.4

et atteint un total de fr. 2,499.4

L'on constate alors qu'au cours de l'année 1935 la Société Nationale devra demander au Parlement l'autorisation de contracter un nouvel emprunt de 600 millions de francs environ.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi, l'honorable Ministre constate que la procédure suivie jusqu'à ce jour, aboutit à obliger les Chambres à se prononcer sur des demandes d'emprunt alors que les dépenses à couvrir par ces emprunts sont déjà en partie engagées.

Deux faits montrent bien que telle est la situation. Le projet de loi qui nous est soumis a été déposé sur le Bureau du Sénat le 26 juillet 1933. Il a pour but d'autoriser la Société Nationale à reconstituer au moyen d'un emprunt les disponibilités du Fonds de renouvellement qui ont permis de financer les travaux de premier établissement des années 1931, 1932 et 1933.

De plus, il a été démontré par ce qui précède, qu'une nouvelle autorisation d'emprunt, de 600 millions environ, devrait d'ores et déjà être sollicitée pour faire face aux dépenses de premier établissement des années 1934 et 1935.

L'exposé des motifs nous dit que pour éviter une situation aussi peu normale, le Gouvernement se propose d'inviter la Société Nationale à introduire désormais, chaque année, une demande d'autorisation d'emprunter une somme égale au montant des dépenses de premier établissement prévues pour l'exercice suivant et il soumettra de son côté, en temps utile, au Parlement, un projet de loi dans ce sens.

de wet van 27 December 1930, een eerste maal machtiging verleend om een leening van 600 miljoen aan te gaan.

Daar, sedertdien, elk jaar nieuwe werken van eerste inrichting uitgevoerd werden, is de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen genoodzaakt machtiging te vragen om een nieuwe leening van 812,000,000 frank aan te gaan.

De uitgaven van eerste inrichting, welke door de Maatschappij, van haar stichting af tot 31 December 1933, werden gedaan, bedragen 1,818,200,000 frank.

De Maatschappij heeft aan deze uitgaven het hoofd kunnen bieden, door middel van gelden van verschillende herkomst.

Indien men echter rekening houdt met het programma van werken van eerste inrichting, welke de Nationale Maatschappij uit te voeren had en waarvan de bijzonderheden aan de leden van het Parlement medegedeeld werden, kan men deze onderverdeelen als volgt :

	Millioenen
Programma van 1927 tot 1929	fr. 1,710.6
» 1930	209.6
» 1931	95.8
» 1932	142.6
» 1933	74.9
» 1934	169.5
» 1935	96.4

hetzij een totaalcijfer van fr. 2,499.4

Hieruit blijkt dat de Nationale Maatschappij, in den loop van 1935, aan het Parlement machtiging zal moeten vragen voor een nieuwe leening van ongeveer 600 miljoen.

In de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp, stelt de achtbare Minister vast dat de tot dusver gevolgde weg er toe leidt de Kamers te verplichten zich uit te spreken over de aanvragen om een leening, wanneer de uitgaven welke door deze leningen moeten gedekt worden, reeds gedeeltelijk betaalbaar gesteld zijn.

Uit twee feiten blijkt afdoende welk de toestand is. Het wetsontwerp dat ons voorgelegd wordt, werd op 26 Juli 1933 bij het Bureau van den Senaat ingediend. Het heeft voor doel de Nationale Maatschappij te machtigen, door middel van een leening, de beschikbare gelden van het vernieuwingsfonds opnieuw bijeen te brengen, welke toegelaten hebben de werken van eerste inrichting van de jaren 1931, 1932 en 1933 te bekostigen.

Bovendien, blijkt uit wat voorafgaat, dat een nieuwe aanvraag om een leening van ongeveer 600 miljoen, reeds thans zou moeten gedaan worden, om het hoofd te bieden aan de kosten van eerste inrichting, in de jaren 1934 en 1935.

Naar men in de Memorie van Toelichting lezen kan, is de Regeering voornemens, ten einde dezen zoo weinig abnormalen toestand te vermijden, de Nationale Maatschappij te verzoeken voortaan, ieder jaar, een aanvraag in te dienen, om een bedrag te mogen leenen, gelijk aan dit van de uitgaven van eerste inrichting, welke voorzien zijn voor het volgend dienstjaar en zij zal, op haar beurt, tijdig bij het Parlement een daartoe strekkend wetsontwerp indienen.

Cette procédure est tout à fait approuvée par votre Commission des Transports. Une telle procédure sauvegarderait assurément cette autonomie de la Société Nationale que le législateur a voulue et qui est indispensable si l'on veut que la responsabilité du Conseil d'administration reste entière, mais elle permettrait également au Parlement d'exercer le contrôle que l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926 a entendu établir.

Un pareil contrôle est évidemment illusoire lorsque les Chambres sont appelées à se prononcer sur une demande d'emprunt qui doit couvrir des dépenses déjà en totalité liquidées.

Certes, il ne peut être question pour le Parlement de discuter le programme des travaux neufs de la Société Nationale comme s'il s'agissait d'un budget des dépenses extraordinaires qui lui serait soumis, mais il doit lui être loisible de discuter en temps opportun la politique suivie par la Société Nationale des Chemins de fer tant au point de vue de son exploitation que de son développement.

Enfin, il ne peut être perdu de vue que tout nouvel emprunt contribue à alourdir les charges de la Société et peut, en conséquence, avoir une influence défavorable sur les résultats d'exploitation.

Votre Commission se ralliant aux conclusions déposées par la Commission des Transports du Sénat a approuvé le rapport et a conclu à l'adoption du projet de loi qui vous est soumis.

Le Rapporteur,

H. RENIER.

Le Président,

Max HALLET.

Uw Commissie voor Verkeerswezen is het volkomen eens met deze procedure. Dank zij deze procedure, zou de zelfstandigheid van de Nationale Maatschappij, welke in de bedoeling van den wetgever gelegen heeft en onmisbaar is opdat de verantwoordelijkheid van den Raad van beheer volledig weze, ongetwijfeld gevrijwaard zijn en zij zou tevens het Parlement toelaten de controle uit te oefenen, ingesteld bij artikel 18 der wet van 23 Juli 1926.

Zulke controle is, natuurlijk, denkbeeldig wanneer de Kamers uitspraak moeten doen over een aanvraag om een leening welke uitgaven dekken moet, welke reeds gansch vereffend werden.

Zeker, er kan geen sprake van zijn dat het Parlement het programma van de nieuwe werken van de Nationale Maatschappij bespreekt, alsof het een begroting van buitengewone uitgaven ware, maar het moet de gelegenheid hebben, te gelegener tijd, de politiek te bespreken, welke de Nationale Maatschappij der Spoorwegen voert, zoowel met betrekking tot haar bedrijf als tot haar uitbreiding.

Ten slotte, mag men niet uit het oog verliezen dat elke nieuwe leening de lasten van de Maatschappij verzwaaert en, bijgevolg, een ongunstigen weerslag hebben kan op de bedrijfsuitkomsten.

Uw Commissie heeft zich vereenigd met de besluiten van de Commissie voor Verkeerswezen van den Senaat, het verslag goedgekeurd en tot de aanneming besloten van het wetsontwerp dat U voorgelegd wordt.

De Verslaggever,

H. RENIER.

De Voorzitter,

Max HALLET.