

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 SEPTEMBRE 1919

Projet de loi instituant une Régie nationale des chemins de fer de Belgique ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR
M. DE WOUTERS D'OPLINTER.

MESSIEURS,

Le Rapport sur la *Régie nationale des Chemins de fer*, qui vous est soumis aujourd'hui, n'a ni l'étendue ni la profondeur que comporterait un aussi important sujet.

Forcément succinct et objectif, il n'a d'autre prétention que de faciliter à la Chambre la discussion d'un projet de loi particulièrement compliqué.

Le Gouvernement insiste pour que cette question reçoive une solution urgente. Si vous jugez bon d'assurer l'application du régime nouveau dès l'exercice 1920, il n'y a en effet pas une minute à perdre.

Votre Section centrale a fait de cette réforme un examen assez rapide certes, mais sérieux cependant. Elle a été puissamment aidée par les travaux qui se sont poursuivis depuis 70 ans, au sein du Parlement et au dehors de celui-ci. Il a suffi pour éclairer sa voie, de rechercher et d'étudier l'importante documentation mise ainsi à sa disposition, d'y recueillir l'avis des plus hautes compétences du pays, et de mettre les résultats acquis par ces études, en regard du projet déposé par le Gouvernement.

Hâtons-nous de le dire, celui-ci, sauf quelques retouches inévitables, a de l'avis de la majorité de la Section centrale, triomphé de l'épreuve et nous en proposons la prompt adoption à la Chambre.

(1) Projet de loi, n° 199.

(2) La Section centrale, présidée par M. MECHERYNCK, était composée de MM. DE BUE, HELLEPUTTE, LIEBAERT, HOUTART, PEPIN et DE WOUTERS D'OPLINTER.

Cette méthode d'analyse a paru être celle qui convenait le mieux pour la rédaction du rapport lui-même. Faute de temps, ce rapport doit être bref. Il ne peut reproduire tous les documents qui ont concouru à former l'opinion de la Section centrale. Tout au plus est-il possible d'en indiquer la substance en fournissant les données nécessaires pour faciliter la tâche de ceux de nos collègues qui désirent se consacrer spécialement à l'étude de cet intéressant sujet. Il faut cependant nous efforcer d'être clairs et complets. Après avoir indiqué dans leurs grandes lignes les raisons qui militent en faveur de la prompte solution du problème discuté depuis si longtemps, les rétroactes de ces discussions et les bases essentielles du projet du Gouvernement, nous nous consacrerons surtout à l'étude du projet lui-même, l'examinant article par article, et mettant en présence à propos des plus importants de ceux-ci, les différents systèmes dont l'adoption a été préconisée.

La Chambre pourra, semble-t-il, se prononcer ainsi en connaissance de cause et avec toutes les garanties nécessaires dans une affaire aussi importante, liée aux problèmes économiques et sociaux les plus graves.

* *

Le projet de loi qui nous est soumis porte le titre de : *Loi instituant une Régie nationale des chemins de fer de Belgique.*

Ce titre prête évidemment à confusion. Depuis que l'État a construit son premier chemin de fer et l'a mis en exploitation, il existe une régie nationale des chemins de fer de Belgique ; nous n'avons pas à la créer.

Cela est tellement vrai que certains économistes, très peu nombreux d'ailleurs, ont même songé à la supprimer en lui substituant l'affermage.

Mais il y a régie et régie. Le mot a des significations multiples qui se diversifient par des nuances.

Les principales sont les suivantes :

1° *En matière administrative*, on appelle régie l'exécution de travaux publics ou l'exploitation de services publics sous la direction des agents de l'État, de la province ou de la commune ;

2° *En matière fiscale*, on appelle régie la perception directe des impôts et revenus par l'État, la province ou la commune ;

3° *Dans un sens plus général*, on appelle régie une administration de biens soumise à une reddition de compte.

Cette dernière conception de la régie, sur laquelle il importe d'insister parce que c'est celle qui est visée dans le projet de loi soumis à vos discussions, doit être précisée lorsqu'il s'agit, comme dans l'espèce, d'une exploitation industrielle.

La signification du mot a, en effet, évolué avec la chose qu'il doit exprimer.

La régie, au sens moderne, semble pouvoir être caractérisée comme il suit :

Une administration autonome, soumise seulement à la surveillance et au contrôle de l'ayant droit et appliquant ses recettes à ses dépenses dans une comptabilité propre dont elle doit justifier.

Il va de soi que, comme dans toute affaire de ce genre, la préoccupation principale doit être la recherche du bénéfice industriel, quitte, dans le cas qui nous occupe, à faire profiter le pays de ce bénéfice sous la forme la plus avantageuse et la mieux appropriée.

La question de l'application des bonis éventuels de la régie est traitée dans la suite de ce rapport.

En fait, comme on l'aura déjà constaté, nous sommes à l'heure présente en régie dans le premier sens du mot, dans le sens le plus suranné.

Trois alternatives se présentent à nous : la supprimer, la maintenir telle quelle, ou la moderniser.

*
* * *

Dans l'état actuel de notre droit public, il n'existe qu'un seul moyen de supprimer la régie, c'est l'*affectation*.

Cette solution est rejetée par la quasi-unanimité des spécialistes qui ont étudié la question. Il est bon de l'écarter de nos préoccupations par un examen préalable.

Les motifs du peu de faveur dont jouit l'affectation peuvent être résumés comme il suit :

1° Il supprimerait presque totalement le contrôle constitutionnel du Parlement et le pouvoir de surveillance du Ministre, et par conséquent la responsabilité de celui-ci.

2° Il créerait en quelque sorte un État dans l'État. Possédant tout le réseau de nos chemins de fer, c'est-à-dire les artères de la vie économique de la Nation, la Société fermière aurait une influence financière, politique et sociale contre les abus de laquelle rien ne saurait nous défendre.

3° Créée avec des capitaux particuliers, la Société fermière rechercherait fatalement l'intérêt de ses actionnaires, et non l'intérêt public. Nos chemins de fer failliraient ainsi au rôle qui leur est assigné.

4° L'élévation exagérée des capitaux au jeu en ferait un facteur inquiétant de notre crédit public.

5° Les intérêts du Trésor seraient mis directement en péril par la garantie d'intérêt, corollaire presque inévitable de l'affectation, sans que l'État jouisse des prérogatives nécessaires pour prévenir ou réduire les déficits.

6° Enfin, à l'expiration de la concession, l'État retrouverait probablement un réseau médiocrement entretenu et mal outillé et se verrait en présence de dépenses considérables.

Ces divers arguments, pris parmi bien d'autres et sommairement indiqués, sont si péremptoirs que cette parenthèse paraît pouvoir être close pour ne plus y revenir.

*
* * *

Dès lors, il ne reste plus qu'à maintenir la situation actuelle ou à l'améliorer par un régime intermédiaire, de là est né le projet de l'autonomie des chemins de fer.

Les partisans du *statu quo* sont assez nombreux. Au sein même de la Section centrale, des voix autorisées se sont élevées pour défendre cette théorie.

Les adversaires les plus formels du projet n'ont guère émis cependant d'objection fondamentale. Ils n'ont point soutenu que tout était pour le mieux dans le meilleur des mondes, et semblent plutôt résignés à accepter la continuation de la situation actuelle faute de mieux et avec le désir d'en tirer le meilleur parti possible.

Leur opposition se base surtout sur l'inefficacité des réformes proposées dont les avantages minimes à leurs yeux ne compensent pas les graves inconvénients.

Une réforme radicale, à leur avis, ne peut être obtenue que si la Régie est entièrement déparlementarisée, et ils ne voient pas de milieu entre l'affermage pur et simple, dont ils ne sont d'ailleurs pas partisans, et le système actuel.

L'autonomie administrative proposée ne serait qu'apparente.

L'autonomie financière par contre, facile à réaliser, leur apparaît comme désastreuse pour les Finances de l'État. Celui-ci sans avoir une action suffisamment effective sur la direction de l'affaire, serait cependant tenu du déficit tout autant que par le passé, avec cette aggravation que ce déficit, confondu autrefois avec les autres dépenses annuelles de l'exercice était supporté comme elles par le Budget ordinaire.

A l'avenir il n'en serait plus ainsi, éventuellement le Budget extraordinaire de l'État belge devrait faire face au déficit de la Régie de l'année précédente. Il ne pourrait le faire qu'en ayant recours à l'emprunt. Or les charges ordinaires, chacun le sait, ne peuvent être couvertes par l'emprunt, en bonne administration.

Cet argument ne paraît pas tout à fait fondé. Au Budget du Congo, les déficits des services spéciaux sont portés au Budget ordinaire. Notamment l'article 11 du Budget de 1919 mentionne :

Postes, télégraphes, téléphones; stations agricoles; transport :

2,942,852 francs.

On reproche également au système proposé de ne pas être équitable. Il ferait à la Régie une situation privilégiée relativement aux autres services publics de l'État.

Tous les travaux publics concourent en somme à la prospérité des chemins de fer. Routes, canaux, ports, contribuent à lui assurer son trafic. Avant la guerre, il y avait là un capital engagé de plus de 900 millions auquel ne correspondait qu'un revenu de 2 millions environ. Si l'on veut la justice absolue et l'exactitude du budget des chemins de fer, il y a lieu de faire ristourne à l'État des bénéfices acquis de ce chef.

Enfin, dernière objection : la poste, le télégraphe, le téléphone sont soli-

dares du chemin de fer. Leurs exploitations sont tellement enchevêtrées qu'il semble presque impossible, en tous cas bien compliqué, de les séparer. Ils empruntent souvent les mêmes locaux, les mêmes lignes, le même personnel et la part des charges, qui reviendrait à chacun d'eux, serait difficile à débrouiller.

Nul ne méconnaît pourtant que d'importantes réformes d'administration et de comptabilité doivent être entreprises, mais rien n'empêche, objecte-t-on, de les réaliser administrativement, le ministre en a le pouvoir. Il lui est possible, sous le régime présent, d'exercer ce pouvoir plus efficacement que si des entraves étaient mises à son action par des dispositions légales trop précises et une diminution de ses prérogatives.

Cette dernière manière de voir serait séduisante et simplifierait de beaucoup les choses si elle reposait sur des prémices inattaquables.

Interrogé à ce sujet à la Section centrale, Monsieur le Ministre des Chemins de fer a déclaré formellement que, en ce qui concerne la réforme financière, il se considère comme lié par la loi de 1846 sur la comptabilité de l'État, dont nous reparlerons dans un instant, et se trouve par conséquent sous le régime légal actuel dans l'impossibilité pratique de dresser une comptabilité industrielle.

La Régie jouira certes d'une indépendance plus grande à l'égard du Parlement et de la politique en général, que le Département ministériel des Chemins de fer.

Enfin à supposer même qu'il fut possible à un ministre de réaliser tout ce que l'on espère de lui, il faut qu'il le veuille et le Parlement avec lui. Sa volonté peut être instable, son mandat l'est certainement. Abandonner le sort de réformes, reconnues nécessaires par tous, uniquement à la décision du ministre, c'est mettre toute l'entreprise à la merci des changements de personnes et d'opinion.

Si nous voulons faire œuvre stable et efficace, nous devons fonder la Régie nouvelle sur une loi organique à l'abri de telles fluctuations.

*
* *

Est-ce à dire, Messieurs, que le Gouvernement et la majorité de votre Section centrale croient avoir découvert une panacée, destinée à guérir tous les maux des chemins de fer?

Nullement, mais l'on peut penser qu'à vouloir chercher en tout des solutions définitives et parfaites, on est souvent frappé d'impuissance. Mains efforts louables sont restés stériles parce qu'ils s'imposaient un but trop parfait. L'intransigeance ne convient que pour les principes qui doivent nous servir de guides. Dans la pratique, nous devons tenir compte des contingences, être objectifs et réaliser sans tarder les réformes reconnues possibles et utiles.

C'est en s'inspirant de cette idée que la majorité de la Section centrale a accueilli avec faveur le projet qui lui est soumis.

L'introduction du système de l'autonomie administrative et financière et son application aussi complète que le permettent nos mœurs politiques, notre législation et notre droit constitutionnel est un progrès marquant. Il nous a paru désirable d'en conseiller la réalisation dès le 1^{er} janvier 1920.

Les modalités en seront discutées en détail à l'occasion de l'examen des articles. Le Parlement restant toujours libre dans l'avenir d'y apporter les améliorations qu'indiquera l'expérience.

Dès à présent on peut espérer sinon la disparition totale du moins une sérieuse atténuation des vices de la situation présente.

Chacun connaît ceux-ci, ils peuvent se résumer ainsi : le chemin de fer n'est pas exploité industriellement, il est de plus l'objet d'une comptabilité défectueuse dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle manque absolument de clarté.

*
* *

A ces défauts fondamentaux répondent deux réformes :

Tout d'abord *l'autonomie administrative* permettra de rapprocher le mode d'exploitation des chemins de fer de l'État des exploitations purement industrielles.

Qui n'a entendu reprocher au Parlement son ingérence dans l'exploitation de notre réseau ? Nous n'entendons certes pas faire nôtres toutes les plaintes qui ont été émises mais enfin il est bon de les signaler sommairement : elles portent surtout sur les dépenses excessives imposées à l'État sous la forme de création de lignes nouvelles, ouverture de stations ou mises en circulation de trains destinés à desservir des intérêts locaux ou particuliers, multiplication à outrance d'un personnel soustrait à l'action de l'autorité légitime par des interventions étrangères à l'administration.

L'exagération du personnel des chemins de fer de l'État, notablement plus nombreux que celui des entreprises privées analogues, a souvent été critiquée à juste titre. Ce nombre paraît pouvoir être notablement réduit, spécialement pour le personnel de l'administration centrale, d'où économie d'un nombre considérable de millions.

Cette perspective ne doit d'ailleurs pas alarmer le personnel actuel dont les droits acquis sont garantis par le projet de loi.

*
* *

Tout cela a été dit maintes fois, tout cela renferme une part de vérité, tout cela était d'ailleurs fatal avec le régime actuel.

Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement de préoccupations politiques ou électorales, les plus regrettables de toutes évidemment, mais comment pourrait-on espérer que des fonctionnaires quasi irresponsables, et n'ayant aucun intérêt personnel à la bonne exploitation des chemins de fer, résistent à de telles sollicitations ? Cela apparaît comme plus impossible encore

lorsque l'on songe qu'aucun des membres de la vaste armée des chemins de fer ne se rendait un compte exact de la situation financière de notre railway.

Peut-être en haut lieu quelques initiés voyaient-ils clairement la situation... ou croyaient-ils la voir. Ce doute nous paraît justifié par les controverses nombreuses auxquelles cette question donne lieu.

Toujours est-il que pour faire accepter réformes et économies, et par le public et par le personnel, il est essentiel que l'un et l'autre en perçoivent la nécessité. Or rien ne peut mieux les justifier qu'une comptabilité claire, nette et détaillée.

C'est ici que nous constatons la nécessité de l'*autonomie financière*.

Sans elle point de comptabilité industrielle.

Il est vrai que le budget de l'État contient actuellement la plupart des éléments nécessaires à l'établissement d'une telle comptabilité. Mais ces éléments sont tellement épars que bien mince est le nombre des spécialistes qui peuvent se flatter de savoir où les retrouver. Les assembler et les condenser en un budget unique est un travail considérable.

Comment pourrait-il en être autrement? N'ayant pas de comptabilité propre, le budget des chemins de fer de l'État est obligé de s'adapter au budget général de l'État et de disperser les renseignements qu'il fournit au Parlement et au pays dans les différentes branches de celui-ci.

C'est ainsi qu'il faut, pour être renseigné, consulter le Budget de la Dette publique, le Budget des Chemins de fer, le Budget des Voies et Moyens, le Budget extraordinaire, le Budget des Recettes et Dépenses pour ordre et le Budget des Non-Valuers et Remboursements, sans oublier naturellement le Rapport annuel sur les Chemins de fer de l'État et les comptes définitifs des exercices antérieurs.

Tous ces documents, et j'en passe peut-être, renferment des renseignements nécessaires. Il faut les y rechercher et, pour comble de complication, ces diverses sources d'information sont rédigées dans des formes différentes et publiées à de longs intervalles, des mois sinon des années.

Il y a évidemment place pour une réforme, sur laquelle, je m'empresse de le dire, tout le monde est d'accord.

Mais à la bonne volonté du Ministre et de l'Administration vient s'opposer l'entrave de la loi, dont on ne peut s'affranchir : la loi sur la comptabilité générale de l'État du 15 mai 1846.

Ainsi :

1° L'article 17 de cette loi interdit toute sortie de fonds sans l'autorisation préalable du Ministre des Finances et sans le visa préalable et la liquidation de la Cour des Comptes, sauf les exceptions établies par la loi;

2° L'article 19 ne permet, en principe, aucun contrat, marché ou adjudication pour un terme dépassant la durée du Budget;

3° L'article 20 porte qu'aucun marché, aucune convention pour travaux et fournitures ne peut stipuler d'acompte que pour un service fait et accepté;

4° Les articles 21 et 22 imposent l'obligation pour tous les marchés au nom de l'État, de l'adjudication publique et forfaitaire, sauf dans certains cas exceptionnels ou pour des opérations d'une valeur inférieure à 10,000 francs.

De plus, l'arrêté royal du 10 décembre 1868 portant règlement général de la comptabilité de l'État, contient des prescriptions incompatibles avec la tenue d'une comptabilité commerciale et avec la présentation des comptes dans les délais observés par les sociétés privées pour la publication de leurs bilans annuels, alors que l'on est d'accord pour reconnaître qu'il serait hautement utile de mettre les Chambres en possession de comptes définitifs et précis dans les six mois suivant la clôture de l'exercice.

Le Département des Chemins de fer est incontestablement lié par la loi de 1846. Le législateur a, dès cette époque, reconnu ce fait et les graves inconvénients qui en découlent. L'article 55 de la dite loi est, en effet, conçu comme suit : « L'organisation de la comptabilité du chemin de fer » de l'Etat fera l'objet d'une loi spéciale, *qui sera présentée dans la session 1846-1847* ».

Cet article ne reçut jamais d'exécution.

En 1847, 1853, 1854, 1872, 1875, 1882, 1910, 1912, nous trouvons dans les débats des Chambres et les différents Budgets des Voies et Moyens et des Chemins de fer, trace des préoccupations qui continuaient à assaillir tous ceux qui étaient amenés à étudier la question.

Ministres et rapporteurs s'en sont fait l'écho, des projets de loi ont été déposés, des commissions nommées sans que l'on avance d'un pas. En 1912 seulement, on semble résolu à entrer dans la voie des réalisations et le 19 février une Commission fut créée par les Ministres des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et des Finances « en vue d'étudier sous tous ses » aspects la question de l'autonomie des Chemins de fer, ainsi que toutes » les questions qui s'y rattachent ».

Cette Commission fut suivie de plusieurs autres, et au cours de la guerre, l'Institut de Sociologie (Institut Solvay) a repris la question et publié un intéressant rapport ⁽¹⁾. Le Ministre des Chemins de fer a pris soin de réunir le résultat de ces études en un tableau comparatif dont il est parlé plus loin.

Disons dès à présent qu'il y a unanimité pour réclamer des réformes, et pour donner à ces réformes une base légale; il n'y a désaccord que sur des modalités. Les réformes principales qui se trouvent préconisées sont :

1° *L'autonomie financière* avec comptabilité industrielle et budget séparé. Pour arriver à ce but, la revision de la loi de 1846 est nécessaire. Il paraît désirable aussi de reconnaître à la Régie le caractère d'un établissement public avec patrimoine séparé;

(1) *L'autonomie des chemins de fer de l'État belge*. J. Lebègue et C^{ie}, 1919.

2° *L'autonomie administrative.* Le chemin de fer sera constitué industriellement; il aura à sa tête, comme la plupart des grandes sociétés anonymes, un conseil d'administration et une direction générale, responsable et décentralisée. Les censeurs tiennent lieu du collège des commissaires;

3° *L'intervention du Parlement* sera réduite à son rôle constitutionnel. L'exercice de son droit de *contrôle* et d'*enquête* se trouve renforcé. Nul n'a jamais songé à y porter atteinte. On cherche à éviter seulement son ingérence dans l'administration et la direction;

4° *Le Ministre* n'a plus, en principe, dans l'administration des chemins de fer, le *droit d'initiative*, il n'a plus qu'un *droit de surveillance et de veto*. Il devient en fait le *Haut Commissaire de la nation belge auprès de la Régie* et sert de lien constitutionnel entre celle-ci et le Parlement. Lorsque le Ministre présidera le Conseil d'administration ou le Comité permanent, il y aura seulement voix consultative;

5° Enfin, comme dans toutes les entreprises industrielles, la direction doit s'inspirer de l'esprit de lucre qui est la caractéristique de celles-ci. Cet esprit de lucre doit tendre lorsqu'il s'agit d'un service public tout au moins par l'équilibre du Budget.

*
* *

Nous sommes ici au cœur de la question. A l'avenir la Direction des chemins de fer devra se préoccuper, avant tout, de faire ses propres affaires. Tout son effort doit tendre à s'assurer des bénéfices industriels, quitte à employer ceux-ci comme il convient à un service public, ayant à remplir une mission différente de celle qui incombe à une affaire privée.

En somme l'on peut dire *que l'équilibre des recettes et des dépenses est la caractéristique et la raison d'être de la Régie.*

En discutant la question jamais nous ne devons perdre de vue cette idée. Son application nous servira de guide sur.

Avant d'atteindre cet équilibre il y aura des hésitations et des tâtonnements. On n'évitera pas complètement les fluctuations, mais on arrivera certainement à diminuer l'ampleur de celles-ci. Leur disparition complète est irréalisable. Elle dépend de circonstances économiques variables et aussi de l'imperfection des choses humaines, mais le but à atteindre : l'équilibre, doit et peut être indiqué d'une façon absolue.

En fait, cependant, l'exercice se clôturera chaque année soit en bénéfice, soit en perte.

S'il y a *déficit*, les Chambres, après examen des propositions du Conseil d'administration présentées par le Ministre, décideront de la façon dont le mali devra être apuré.

Normalement, le manquant sera imputé sur le fonds de réserve que prévoit l'article 37 du projet de loi et qui sera pourvu d'une dotation initiale de 50 millions et alimenté ensuite par les revenus de son avoir et par les bonis annuels.

Si le fonds de réserve n'est pas suffisant pour couvrir le déficit, le législateur conserve le droit d'imposer à la Régie l'obligation de combler celui-ci par l'émission d'un emprunt. Que cet emprunt soit contracté auprès de tiers ou auprès du Trésor belge, la Régie aurait à l'amortir en un nombre limité d'années, déterminé par la loi, et à adapter, en conséquence, sa politique financière et sa gestion pour les prochains exercices.

Le crédit de l'État trouvera un allègement dans la forme même des emprunts à contracter éventuellement.

Dans maint Budget des Voies et Moyens et de la Dette publique a déjà été signalée l'opportunité de rendre à notre dette publique son caractère réel. Avant la guerre, plus de la moitié de notre dette consolidée était, en réalité, une dette industrielle qui trouvait largement sa contre-partie dans notre superbe réseau de chemins de fer.

Ce qui était utile à cette époque est devenu nécessaire dans la crise que traverse les crédits d'État.

La Régie ne doit d'ailleurs pas nécessairement avoir l'État comme seul bailleur de fonds. Le projet prévoit l'autorisation de contracter auprès de tiers des emprunts gagés sur le réseau.

Le législateur déterminera les modalités de ces emprunts. Sauf stipulation contraire, ils seront garantis par l'État. Cette garantie, qui affirme la confiance du pays dans la stabilité financière de la Régie, favorisera les emprunts de celle-ci sans préjudice aucun pour le crédit de l'État.

Elle n'aggrave point les responsabilités du Trésor.

*
* * *

Les *bonis* éventuels seront employés avant tout à la constitution d'un fonds de réserve de 100,000,000 de francs, destiné à servir d'organe compensateur pour les mauvaises années.

Passé cette somme, le Parlement décidera de l'affectation des fonds disponibles. Il est à présumer qu'il les emploiera éventuellement dans l'intérêt public et les appliquera à la diminution des tarifs des voyageurs et, surtout, des marchandises.

Il s'inspirera ainsi d'un point de vue d'intérêt général. Nos chemins de fer sont avant tout un service public, c'est pourquoi nous ne voulons pas les affermer. Conséquemment, il est désirable que de gros bénéfices ne se produisent pas plus que les déficits et, s'ils se produisaient, qu'on en empêche le retour.

Toujours la loi de l'équilibre !

Ce sont, en somme, nos industriels et nos commerçants qui feraient avant tout les frais de ces *bonis*. Il vaut mieux alléger notre vie économique du poids des frais de transport et dégrever le prix de revient de nos matières premières et de nos produits.

L'enrichissement du particulier, la prospérité des affaires et l'augmentation de la fortune publique en général rapporteront à la longue beaucoup plus au Trésor que les sommes qu'il pourrait encaisser directement chaque année.

Les capitaux laissés à la disposition des industriels et commerçants, par la diminution des tarifs, seront employés au développement de leurs entreprises. Ils contribueront plus ainsi au bien-être général que s'ils passaient dans les caisses de l'État pour y être confondus avec ses autres recettes et appliqués peut-être à des dépenses somptuaires. Le caractère intermittent d'une telle recette ne permettrait ni de la faire figurer régulièrement au Budget des Voies et Moyens, ni d'en faire fond pour les dépenses ordinaires. Ce serait plutôt une bonne aubaine à laquelle on serait tenté de donner une destination occasionnelle.

*
* *

Ceci nous amène à signaler le grand avantage de *stabilité* que les Finances de l'État trouveront dans le nouveau régime.

Celles-ci n'auront plus à compter avec les risques inhérents à une entreprise industrielle. Les fluctuations du résultat de l'exploitation des chemins de fer seront diminuées par le nouveau régime et n'auront d'ailleurs plus d'influence directe sur les recettes et dépenses ordinaires de l'État.

Plus que jamais notre trésorerie doit, en ce moment, pouvoir se baser sur des éléments certains. Les crises qu'elle eut à subir antérieurement ne sont que jeux d'enfants à côté de celle qu'elle traverse en ce moment.

Jamais réforme ne fut plus *opportune* et ne se présenta à moment plus favorable.

La renaissance de nos chemins de fer, d'autre part, s'adaptera tout naturellement au régime nouveau et, de même que leur exploitation ne sera pas entravée éventuellement, par une gêne momentanée du Trésor.

*
* *

L'*amortissement* du capital engagé dans nos chemins de fer se poursuivrait aussi dorénavant d'une manière plus logique et plus régulière.

Est-ce à dire que l'on n'ait pas amorti jusqu'ici? Point du tout! On a amorti et beaucoup, mais l'on a amorti mal.

On a amorti seulement la dette et non point le réseau ni le matériel; on amortissait donc le tout, matériel, voies, terrains, bâtiments en bloc et dans les mêmes proportions contrairement à toute bonne règle industrielle et l'on en arrivait ainsi à amortir même des achats de terrains qui étaient en plus-value considérable.

Notons ici une circonstance favorable à la Régie : son amortissement sera dégagé du souci de la fin de la concession, qui pèse toujours sur les sociétés fermières.

*
* *

Après avoir esquissé à grands traits la situation qui rend une réforme nécessaire et les principes essentiels de celle-ci, il nous reste à en étudier les modalités.

La méthode la meilleure nous a paru être de passer en revue successivement les différents articles du projet du Gouvernement et de signaler à propos de chacun de ceux-ci les solutions qui ont été proposées.

Quatre projets notamment sont en présence. Le Ministre des chemins de fer en a condensé la substance en un *Tableau comparatif du projet de loi du Gouvernement et d'autres projets (Juillet 1919)*, qui est distribué aux membres de la Législature. Ce document doit être notre *vade-mecum* au cours de la discussion, comme il demeure l'annexe indispensable du présent rapport qui y fait de fréquentes allusions sous la rubrique T. C. suivie du chiffre de la page où est traité le point en question.

Il devient dès lors superflu d'en reproduire le texte.

Les remarques qui trouveront leur place ici n'ont donc qu'un caractère complémentaire et auront pour but surtout de faire connaître les discussions qui se sont produites à la Section centrale à propos de chaque article et le point de vue auquel celle-ci s'est arrêté.

Les quatre projets visés émanent :

1° De la Commission spéciale créée le 19 février 1912 et qui fonctionna successivement sous la présidence de l'honorable M. Helleputte, et de notre très regretté collègue M. Arthur Verhaegen ;

2° De l'Institut de sociologie dépendant des instituts Solvay. Une substantielle étude a, comme nous l'avons dit plus haut, été publiée par cet établissement, sous les signatures de MM. H. Vanderricht, M. Ansiaux, G. Bigwood et H. Speyer ;

3° De la nouvelle Commission créée par le Gouvernement le 10 décembre 1918 sous la présidence de M. Jules Jadot ;

4° Du Ministre des Chemins de fer lui-même qui a déposé son projet de loi sur le bureau de la Chambre des Représentants au courant de la séance du 25 juin 1919.

Dès 1914 l'honorable M. Segers, récemment nommé ministre des chemins de fer, avait fait reprendre l'étude des propositions faites par la Commission de 1912.

Ces travaux, à peu près achevés lorsqu'éclata la guerre, ne sont point entre nos mains dans leur forme définitive. Nous avons cependant pu y puiser d'utiles renseignements.

En général, les divergences de vues portent surtout sur les rapports mutuels du Parlement, du Gouvernement, de la Direction et du Conseil d'administration.

Le mode de nomination du Conseil d'administration et la limitation des pouvoirs de la direction de la Régie ont surtout donné lieu à des divergences.

*
* *

Le projet du Gouvernement fait abstraction d'un organisme réclamé par le monde des affaires et notamment par la Chambre de Commerce de Bruxelles : Le *Comité consultatif* (T. C. 8-13.)

Dans la pensée de ses partisans, le Comité consultatif, assemblée relativement nombreuse comprenant des délégués des principaux intéressés industriels, négociants et agriculteurs, se réunirait périodiquement pour faire connaître les vœux de ceux-ci au conseil d'administration et à la Direction.

Le Ministre estime que c'est à la tribune parlementaire que ces intérêts trouveront les défenseurs les mieux qualifiés.

Dans l'organisation industrielle des chemins de fer, les intéressés auront d'ailleurs toute facilité pour conférer avec les administrateurs et la Direction.

*
* *

La transformation radicale d'une entreprise qui occupe un personnel aussi important ne peut se faire sans soulever de graves *problèmes sociaux*.

Ce rapport serait incomplet s'il ne touchait à ce point.

Dans cet ordre d'idées se place en première ligne la question du *Statut du personnel*, qui est réglée à l'article 38 (T. C. 100 à 113) et à l'article 43.

*
* *

Au cours de l'examen du projet de loi, une discussion s'est élevée au sein de la Section centrale au sujet de l'*usage des deux langues nationales* dans les rapports de la Régie avec le public et dans ses services intérieurs.

L'avis a été émis que la Régie était soumise à la loi du 22 mai 1878, et qu'il ne convenait pas de soulever la question de l'usage des langues dans les administrations publiques à propos de chaque loi qui vient en discussion. Que cette question a, en fait, un caractère général et doit être réglée par une loi unique, c'était, en somme, poser la *question préalable*. La Section centrale, se référant aux mesures analogues déjà introduites dans nos lois, n'a pas partagé cette manière de voir et a décidé que, à son avis, rien ne s'opposait à ce que des mesures linguistiques fussent discutées et éventuellement introduites dans la présente loi.

Le projet d'amendement ci-dessous a donc été soumis à l'examen de la Section centrale. Cet amendement trouverait sa place à la suite de l'article 8 :

- « *Les services de la Régie se serviront de la langue flamande dans la*
- » *région flamande du pays et du français dans la région wallonne.*
- » *Les agents de la Régie peuvent se servir de la langue de leur choix dans*
- » *la correspondance personnelle avec l'Administration centrale.*
- » *Les avis destinés au public seront rédigés en flamand et en français*
- » *dans la région flamande, en français et en flamand dans la région wal-*
- » *lonne. »*

La discussion a porté surtout sur le premier paragraphe.

Celui-ci comporte, en principe, l'obligation pour la Régie de se servir de la langue indiquée dans ses services intérieurs et pour sa correspondance administrative.

Les arguments mis en avant sont, les uns, d'un caractère général, les autres, spéciaux à l'exploitation des chemins de fer.

Les adversaires du principe contenu dans le premier alinéa de l'amendement ont fait valoir :

1° Que toute distinction linguistique basée uniquement sur une distinction territoriale devait être rejetée d'une manière absolue, parce qu'elle renfermait le germe de la séparation administrative;

2° Que la question de l'usage de l'une ou l'autre langue était non une question de statut réel mais bien de statut personnel : tout Belge doit être libre de faire usage de la langue nationale de son choix;

3° Que la seule solution pratique est le bilinguisme, c'est-à-dire l'obligation pour tous les agents de connaître les deux langues;

4° Que l'application d'une telle mesure est particulièrement impossible dans la Régie. Fréquemment les deux parties du pays sont amenées à correspondre directement entre elles pour des questions de service sans passer par l'administration centrale, notamment à propos de l'exploitation des lignes établies partiellement en pays flamand et partiellement en pays wallon. Que l'usage des deux langues créerait une situation confuse et parfois même dangereuse, d'autant plus que l'on tend à faire un usage plus fréquent des communications télégraphiques et téléphoniques;

5° Que, au surplus, la loi de 1878 et les règlements d'application pris par l'administration assurent aux Flamands toutes les garanties possibles; que, d'ailleurs, des instructions pourraient être données pour que ces dispositions reçoivent à l'avenir une application plus complète et plus efficace.

A ces différents arguments, il a été répondu :

1° Que le seul fait d'imposer l'usage d'une des deux langues nationales ne saurait mettre en danger l'unité unanimement reconnue nécessaire de l'administration du pays, que le principe de la séparation administrative réside dans le dualisme de la direction et non dans l'usage d'une langue différente, celui-ci étant de pure forme et ne touchant pas au fond même de l'administration, que soutenir l'avis contraire est mettre en avant un principe extrêmement dangereux pour l'avenir du pays, car c'est méconnaître la possibilité d'une réforme linguistique patriotique;

2° Que le bilinguisme est pratiquement impossible à imposer du haut en bas de l'administration, qu'il est toujours une catégorie d'agents pour laquelle la connaissance des deux langues est inutile à cause même des fonctions qu'ils remplissent, et illogique à exiger à raison du degré inférieur d'instruction qui est demandé d'eux. Le bilinguisme est du reste peu popularisé, surtout dans la partie wallonne.

Il doit être réduit à ses limites logiques : c'est-à-dire que seuls les agents en rapport direct avec le public y seront astreints et cela dans le pays tout entier;

3° Que les difficultés d'application sont évidentes mais non insurmontables et n'ont relativement guère d'importance en présence d'un principe

supérieur qui doit être appliqué. D'ailleurs des mesures transitoires très larges seront admises et des mesures spéciales édictées pour les lignes mixtes ;

4° Que la loi de 1878 n'a, en fait, jamais été loyalement appliquée, et que ce sont précisément ces errements regrettables qui rendent nécessaires les revendications actuelles.

La Section centrale a reconnu que les deux derniers alinéas de l'amendement contenaient des dispositions dont l'application était désirable. M. le Ministre des Chemins de fer faisant remarquer, au surplus, que celles-ci étaient déjà d'application courante en vertu des règlements de l'administration actuelle.

Après avoir entendu ainsi les arguments des deux parties, la Section centrale a procédé au vote par division sur l'amendement proposé.

Le premier alinéa mis au vote a été rejeté par 4 voix contre 2 et 1 abstention.

Le deuxième et le troisième alinéa ont été adoptés par 4 voix contre 2. Ils seront donc proposés comme amendement de la Section centrale, à la suite de l'article 8.

EXAMEN DES ARTICLES

ARTICLE PREMIER.

La Section centrale a adopté par 5 voix contre 1 et 1 abstention cet article, qui contient le principe de la réforme. Le but de celle-ci est défini à l'article 7.

La discussion qui s'est produite à l'occasion de l'article 1^{er} à la Section centrale a eu tout naturellement un caractère général et on en trouvera la substance dans la première partie du présent rapport.

Les deux membres qui n'ont pas accordé leur vote au principe de la Régie ont donné pour motif leur conviction de l'inefficacité du projet pour réaliser les réformes nécessaires. L'un d'entre eux estime qu'il n'y a pas de moyen terme entre la situation actuelle et l'affermage, qu'il juge d'ailleurs irréalisable; l'autre membre a insisté sur la possibilité de réaliser par voie administrative, et sans nouvelle disposition légale, le but visé.

Il est à remarquer que les quatre Commissions qui ont examiné la question, tout en différant sur les modalités, ont unanimement été d'avis que la création d'une Régie s'imposait. Outre le principe de l'institution de la Régie nous trouvons, à l'article 1^{er}, un des points essentiels de son statut juridique : elle est d'*utilité publique* avec toutes les conséquences légales qui découlent de cette situation, notamment en matière d'expropriation.

Cet alinéa de l'article 1^{er} doit être rapproché de l'article 2 pour se former une idée complète du statut juridique du nouvel établissement.

Un membre pense que le mot « reprendre » devrait être remplacé par « assumer » ou « exercer ». Juridiquement c'est cependant bien une reprise avec toutes ses conséquences, notamment à l'égard du personnel, et non pas seulement un mandat.

ART. 2 (T. C. 2 à 5, §1).

L'article 2 règle le statut juridique de la Régie.

Seul le projet du Gouvernement donne à la Régie la personnification civile complète avec la conséquence logique qui en découle : la propriété des chemins de fer qui constituent en droit le patrimoine propre de la Régie, distinct de celui de l'Etat. Sans la fiction juridique de la personnalité civile on pourrait évaluer le patrimoine de l'Etat mais non en transférer la propriété ni le soustraire aux lois qui régissent le domaine public. La constitution d'un patrimoine propre à la Régie est d'ailleurs nécessaire pour donner une base effective aux responsabilités qui lui incomberont à décharge de l'Etat.

Les trois autres projets tout en reconnaissant la nécessité de l'octroi de la personnalité civile, ont fait de la Régie un simple mandataire administrant « pour compte » ou bien « au lieu et place de l'Etat ».

De cette situation imprécise pourraient naître des équivoques, la conception du projet du Gouvernement paraît bien plus nette; elle n'a d'ailleurs pas été combattue en Section centrale.

Le Ministre des Chemins de fer considère le point de vue du projet du Gouvernement comme essentiel : il n'y a à son avis pas d'autonomie concevable sans patrimoine.

ART. 3 (T. C. 50 et suiv.).

L'article 3 donne l'énumération des biens qui constitueront l'actif du patrimoine de la régie établi par l'article précédent.

L'examen de cet article a donné lieu aux observations suivantes :

Au § 1° : Adopté sans modification.

Au § 2° : Le mot « payés » doit être remplacé par le mot « acquis ». C'est le transfert de la propriété qui est seul intéressant et non la forme de celui-ci. Le Ministre s'est rallié à cet amendement.

Au § 3° : La date de 1919 n'est prise en considération que pour l'établissement de la propriété, actif et passif. L'exploitation ne commencera qu'au 1^{er} janvier 1920.

Au § 4° : Il y a lieu d'ajouter *in fine* les mots « et au secundo ».

Au § 5° : Pas d'observation.

Au § 6° : La Section centrale a désiré connaître quels étaient les contrats en cours *relatifs au personnel* auxquels il est fait allusion dans cet article.

Réponse du Ministère des Chemins de fer : « Les contrats et autres engagements en cours concernant le personnel visent les nominations conférées sous le régime de l'Etat, les engagements résultant des arrêtés, règlements ou décisions et les contrats conclus par l'Etat avec des fonctionnaires et agents qui ont été victimes d'accidents. »

Au § 7° : Cet alinéa doit s'entendre dans le sens que la Régie reprend le Chemins de fer tel qu'il se trouve en 1919, avec la charge de ses destructions et de ses prestations, mais qu'elle acquiert la propriété des créances occasionnées et nées par suite de ces prestations et destructions, ou même antérieurement. (T. C. 59 et 60.)

Au § 8° : Les sept premiers alinéas indiquent les biens qui forment le patrimoine de la Régie au moment de sa constitution : c'est le passé et le présent. L'alinéa huit mentionne les biens qui entreront ultérieurement dans ce patrimoine : c'est l'avenir.

Pour éviter toute équivoque la Section centrale, d'accord avec le Ministre, propose de supprimer à la fin de l'alinéa les mots : *à partir de la date qui sera fixée par l'arrêté royal visé à l'article 45.*

*
* *

La question suivante a été posée à l'occasion de cet article :

Comment fera-t-on le départ des bâtiments occupés par les Postes, Télégraphes et Téléphones dans les bâtiments des Chemins de fer ?

Réponse.

« La ventilation se fera à l'occasion de l'inventaire d'entrée. Celui-ci renseignera les bâtiments construits sur les crédits des Chemins de fer et occupés partiellement par le service des Postes, Télégraphes et Téléphones, ainsi que les bâtiments construits sur les crédits des P. T. T. dans lesquels la Régie occupe des bureaux, ou encore les locaux loués par l'État dont le loyer est actuellement réparti au Budget parmi les crédits des deux services.

» Pour les bâtiments cédés à la Régie et occupés en partie par le service des P. T. T., il sera déterminé une redevance imputable aux crédits annuels de ce service et proportionnée à la fois à la valeur d'inventaire de l'immeuble et à l'importance des bureaux ainsi occupés.

» Pour les bâtiments du service des P. T. T. occupés partiellement par la Régie, celle-ci sera débitrice envers le Trésor d'une redevance annuelle calculée d'une façon analogue.

» Enfin, pour les locaux loués par l'État, la ventilation se fera sur les bases actuelles. »

ART. 4 (T. C. 53).

En contre-partie de l'article précédent, l'article 4 indique, d'une manière détaillée, le passif de la Régie. Cet article a donné, en Section centrale, occasion aux observations suivantes :

Au § 1^o : La Section s'est trouvée unanimement d'accord pour réclamer la fixation dans la loi, sous une forme quelconque, d'un chiffre *ne varietur*, afin d'éviter toute discussion ultérieure.

A cet effet, elle a posé au Ministre la question suivante :

Quel est le chiffre exact qui correspond au 1^o de l'article 4 ?

Réponse.

« La Commission, visée à l'article 26, alinéa 4, aura spécialement pour mission de déterminer ce chiffre.

» Au 31 décembre 1913, il s'élevait à fr. 2,498,777,687.99 (voir compte rendu des opérations du chemin de fer de 1913, p. A-6). »

Il y aura lieu d'examiner dans quelle mesure la réponse de l'honorable Ministre peut se concilier avec le vœu de la Section centrale indiqué ci-dessus. (Voir également à ce sujet l'article 26.)

* * *

Des sentiments divers se sont manifestés au sujet de la fixation de l'import de la dette originaire de la Régie.

Le monde industriel eût désiré voir diminuer la charge autant que possible, d'où dégrèvement des frais de transport.

Par contre la Trésorerie eût préféré un inventaire estimatif, qui aurait peut être amené une évaluation supérieure aux chiffres réellement payés par l'État, d'où allègement de la Dette publique.

La section centrale estime qu'il faut être de franc jeu et par conséquent imposer à la Régie une charge équitable, c'est-à-dire celle qui pesait réellement sur l'État.

Au § 2° : La section centrale a posé la question suivante :

A propos du 2° de l'article 4 : Sous quelle rubrique de l'article 4 rentrent les dépenses qui auront été effectuées, au moment de la reprise, sur le budget extraordinaire de 1919.

Réponse.

« Les dépenses exceptionnelles de remise en état du réseau restent à la charge de l'État en réduction de la dette de l'État visée à l'article 3, 7°; l'inventaire au 31 décembre 1919 ne relèvera que les dégâts restant à réparer à cette date. Pour la réparation de ceux-ci, la Régie aura à réclamer les frais de restauration au fur et à mesure qu'elle les expose.

» S'il y a des dépenses extraordinaires proprement dites en 1919, c'est-à-dire des dépenses d'outillage nouveau, leur montant figurera au compte de premier établissement et sera compris parmi les sommes visées à l'article 4, 1°. »

ART. 5. (T. C. 83.)

A cet article se rattache la question suivante : Peut-on mettre un impôt sur le billet? C'est un droit à réserver.

Réponse.

« On peut établir, par la loi, un impôt sur les billets de voyageurs.

» Ce droit est évidemment réservé. »

ART. 6 (T. C. 4 à 7, 115).

La première partie de l'article n'a donné lieu à aucune observation en Section centrale.

Ce sont seulement les mots : « *et dans les relations avec les Puissances étrangères, par le Ministre des Affaires Étrangères* » qui ont prêté à discussion.

La Section centrale estime que ces mots peuvent être supprimés parce qu'ils ne faisaient qu'appliquer à la Régie le droit commun.

Le Ministre insiste pour le maintien des mots en question afin d'éviter que soit par erreur, soit dans l'espoir d'arriver à un accord plus rapide des Puissances étrangères ne viennent à engager des négociations avec le Conseil d'administration. Il importe que pareilles négociations soient menées par le Gouvernement ou à son intervention.

Il est évident que cette restriction ne porte que sur les négociations ayant directement ou indirectement un caractère politique, pour tout ce qui est purement exploitation et tout ce qui est purement industriel (trains internationaux continus, marchés de charbon, etc.), la Régie est représentée par son Conseil d'administration. Les négociations de cette nature sont seulement soumises à l'approbation du Ministre des Chemins de fer. A rapprocher de l'article 9, § 8°.

ART. 7.

L'article 7 a une grande importance, il établit les pouvoirs directeurs de la Régie (T. C. 6 à 9) et caractérise d'une manière formelle ses deux buts essentiels (T. C. 2 et 3).

1° Servir l'intérêt public ;

2° Amener l'équilibre de son Budget.

Les développements donnés à ces deux questions dans la première partie du rapport rendent toute répétition inutile a propos de l'examen de l'article lui-même.

Le projet de l'Institut Solvay caractérise le but de la Régie seulement : « assurer les transports au plus bas prix possible ».

Le projet de la Commission de 1918, assigne à la Régie trois buts principaux :

1° Effectuer les transports dans de bonnes conditions au plus bas prix compatible avec l'obligation de maintenir les lignes et le matériel en bon état ;

2° Donner à ses agents une rémunération équitable ;

3° Payer l'intérêt et l'amortissement des capitaux investis dans le réseau des chemins de fer.

Le projet du Gouvernement est plus clair.

La Régie doit pourvoir au déficit et surtout le prévoir.

Le chemin de fer, en principe, doit payer, — doit suffir à ses charges, il peut y avoir des hauts et des bas, — répartis sur plusieurs exercices mais, en principe, l'équilibre est la règle.

Si l'État avance de l'argent il recevra en échange des titres des Chemins de fer. Il y aura là une situation analogue à celle qui règle les rapports financiers de l'État et de la Colonie. Ce n'est du reste pas le seul point de rapprochement que nous aurons à signaler entre les deux situations.

Pour la clarté du texte la Section centrale propose par voie d'amendement de substituer en tête de l'alinéa 2 le mot « Il » au mot « Elle » : Les fonctions indiquées incombent, en effet, au Conseil d'administration et non à la Régie.

ART. 8 (T. C. 23, 115).

Afin de mettre l'article 8 en concordance avec l'article 6, et d'accord d'ailleurs avec M. le Ministre des Chemins de fer, la Section centrale propose de rédiger comme suit la première phrase de l'article 8.

« Sauf les restrictions établies par la présente loi, le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus *pour représenter la Régie, accomplir ou ratifier les actes qui intéressent celle-ci.* »

*
*
*

A la suite de l'article 8 se placent les amendements concernant l'usage des deux langues nationales dont la Section centrale a décidé de proposer l'adoption à la Chambre. On en trouvera le texte à la suite du Rapport.

ART. 9 (T. C. 33, 127).

L'article 9 indique les limitations qui sont apportées au pouvoir du Conseil d'administration : celui-ci est, en dehors de ces restrictions, tout puissant.

Ces réserves sont inspirées par le souci de ne pas laisser la Régie disposer seule de parts trop importantes du patrimoine national. La même préoccupation se retrouve dans certaines stipulations de la loi provinciale et communale.

Observations :

Au § 1° : Cet alinéa vise tous les contrats d'adjudication de quelque nature qu'ils soient.

Il y a en effet trois modes principaux de traiter :

- 1° Les adjudications publiques;
- 2° Les adjudications restreintes;
- 3° Les contrats de gré à gré.

Ces trois formes de contrat tombent sous l'application du présent alinéa.

Il y aura évidemment lieu de veiller à ce que l'on ne tourne pas la loi par des scindages d'adjudications ou de contrats systématiquement opérés.

Au § 2° : Pas d'observation.

Au § 3° : Il a paru, à juste titre, que le sens juridique du mot « compromis » dispensait de fixer un chiffre. S'il n'y avait pas personnalité civile les compromis seraient radicalement interdits (art. 83 et 1004 du Code de procédure civile).

Au § 4 : Pas d'observation. Le Gouvernement reste donc maître de l'approbation des tarifs. Le dernier mot appartient au législateur à l'occasion de l'approbation du Budget.

Au § 5° : Il est bien entendu que la Régie n'a pas de pouvoir réglementaire, et par conséquent ne peut créer des infractions. Son pouvoir de police émane seulement de la subrogation qui lui est donnée par l'alinéa 2° de l'article 8 de la présente loi, notamment en ce qui concerne la loi du 25 juillet 1891 ⁽¹⁾ sur la police des chemins de fer et de l'instruction ministérielle du 25 novembre 1899 « pour les inspecteurs au chemin de fer, les inspecteurs et les gardes voyers chargés de la police judiciaire des chemins de fer ».

Même si elle prend des mesures de police en vertu de la subrogation de l'article 8 § 2 la Régie sera soumise à l'approbation ministérielle.

Au § 6° : Le ministre reste libre d'imposer dans certaines conditions des mesures de sécurité jugées nécessaires dans l'intérêt public. Ce point est réglé à l'article 42.

Au § 7° : Même remarque qu'au paragraphe précédent concernant les lignes nouvelles.

Au § 8° : Pas de remarque, à rapprocher de l'article 6.

Au § 9° et § 10° : Pas d'observation.

ART. 10 (T. C. 16, 17, 117, 118).

La question de la composition du Conseil d'administration et du mode de nomination est celle qui a le plus partagé les auteurs des quatre projets de régie.

On a proposé les chiffres de 9, 11, 12 et 15 administrateurs. Il y a accord pour en exclure les membres du Parlement. Le projet de l'Institut de Sociologie voudrait en outre en exclure les fonctionnaires de l'Administration et faire élire les administrateurs par la Chambre des Représentants à la majorité des $\frac{3}{4}$ des voix.

Les trois commissions gouvernementales ont remis au pouvoir exécutif la nomination et la révocation du Conseil d'administration.

Ainsi se dessinent nettement deux tendances. Le projet de l'Institut de Sociologie tend à diminuer autant que possible la part d'influence de l'Administration et du pouvoir exécutif.

(1) *Moniteur* des 3-4 août 1891.

Il a voulu entourer le choix de la Chambre de toutes les garanties désirables en exigeant les 3/4 des voix. C'est oublier que exiger une trop forte majorité c'est assurer la toute puissance des minorités. Dans l'espèce il suffirait qu'une personnalité forte veuille introduire des réformes redoutées d'un petit nombre pour qu'elle soit écartée.

Il importe de ne pas établir une confusion des pouvoirs, en investissant les Chambres d'une fonction qui incombe en somme à l'exécutif.

Les pouvoirs du Ministre et de l'Administration proprement dite sont d'ailleurs déjà réduits dans une proportion fort notable par le projet, il convient de ne pas lui enlever un des seuls moyens d'action qui lui restent.

Pour avoir un bon Conseil d'Administration, il faudra : capacité, intégrité et responsabilité des administrateurs.

Les deux premières qualités dépendent du choix du Ministre. La troisième condition n'est pas illusoire : Les administrateurs ont une double responsabilité à l'égard du Gouvernement qui peut les révoquer et aussi la responsabilité de l'article 16. La Section centrale a adopté l'article 10 par 4 voix contre 1.

ART. 11 (T. C. 17).

L'âge de 70 ans a paru justifié par le caractère sédentaire de la fonction et la haute capacité de certains hommes entre 60 et 70 ans.

Le § 2 établit le droit des fonctionnaires de faire partie du conseil d'administration et règle leur situation le cas échéant.

Un amendement déposé par le Ministre des Chemins de fer limite aux fonctionnaires du département des chemins de fer, postes, télégraphes et marine l'obligation d'être mis en disponibilité. Le cumul demeure donc autorisé pour les fonctionnaires d'autres Départements. La Section centrale ne partage pas cette manière de voir.

Il n'y a pas de dérogation à la règle qui interdit le cumul d'une pension et d'un traitement de l'État.

Le fonctionnaire ne bénéficiera de la pension qu'à l'âge réglementaire et le traitement d'administrateur n'est pas à la charge du Trésor.

ART. 12.

Pas d'observations (T. C. 17).

ART. 13.

Pas d'observations (T. C. 12 à 15, 41, 119 à 129).

ART. 14 et 15 (T. C. 19 à 21, 25).

Les articles 14 et 15 ont été joints pour la discussion en Section centrale.

Celle-ci a finalement adopté par 4 voix contre 1 le système établi par les articles 10, 14 et 15 de la loi.

Il ressort de la discussion que le fonctionnement du Conseil d'administration sera le suivant :

Le Conseil se composera de onze membres; il se réunira vraisemblablement au moins une fois par semaine et sera seul détenteur du pouvoir.

Chacun de ses membres recevra de ce chef un traitement annuel de 15,000 francs.

Le Conseil désigne dans son sein un Comité permanent composé du président, du vice-président et de trois membres.

La mission du Comité permanent est la besogne journalière et la préparation du travail du Conseil d'administration. Il sera en fait astreint à une besogne quotidienne qu'il règlera d'après les dispositions du règlement d'ordre intérieur.

Une somme globale annuelle de 75,000 francs sera attribuée aux membres du Comité permanent et répartie entre eux suivant leurs conventions particulières. La Section centrale propose d'ajouter par voie d'amendement : *avec approbation du Ministre*. Celui-ci est d'accord.

La participation aux résultats de l'exploitation mentionnée à l'alinéa 2 de l'article 14 fait l'objet d'une étude spéciale à l'article 38, qui traite du statut du personnel.

Lorsque le Ministre assistera aux séances du Conseil et les présidera (§ 3), il y aura seulement voix consultative.

ART. 16 (T. C. 17).

L'article 16 vient ajouter une deuxième sanction à la responsabilité des administrateurs. Ils sont tenus de la responsabilité du mandataire rémunéré, donc de la *culpa levis in abstracto*, les soins d'un bon père de famille.

Le texte est en somme une atténuation de l'article 52 de la loi sur les sociétés auquel il apporte une limitation.

Au § 2, un membre de la Section centrale avait proposé de remplacer les mots : « Ils peuvent être attirés en justice, à la diligence... » par « l'action en responsabilité sera intentée à la diligence... »

Le texte actuel qui est plus général paraît préférable : il vise les poursuites pén les aussi bien qu'une action civile.

ART. 17 et 18 (T. C. 27, 45, 109, 119).

Ces articles visent les différents points concernant la nomination du Directeur et la durée de son mandat. Celle-ci est plus longue que pour les administrateurs. Il est désirable que la fin du mandat ne coïncide pas avec le renouvellement du Conseil d'administration pour ne pas tout changer en même temps.

La Section centrale avait proposé la suppression de la limite d'âge.

Le Ministre des Chemins de fer a insisté pour qu'elle fut maintenue. Les fonctions de Directeur général exigeront une grande activité. Le gouvernement considère comme une garantie nécessaire à ce point de vue, la limite d'âge de 65 ans.

A propos de la Direction générale, se pose la question de l'organisation des services.

Des membres de la Section centrale estime qu'il est indispensable que ceux-ci soient modifiés et *décentralisés*.

Actuellement les trois grandes subdivisions :

Voies et travaux ;
Traction et matériel ;
Exploitation,

étendent leurs ramifications sur le pays entier et constituent en somme trois grandes administrations entièrement séparées, centralisées à Bruxelles, souvent leurs circonscriptions territoriales ne coïncident pas, ce qui amène des complications et des retards.

On est généralement d'avis qu'à l'avenir l'ensemble du réseau devra être divisé en circonscriptions (cinq probablement) ayant chacune à leur tête un Directeur qui aura la haute main sur les trois services cités plus haut.

ART. 19 (T. C. 27 à 29, 47, 84, 109).

Cet article règle les pouvoirs du Directeur général. La Section centrale tout en étant d'accord avec le Gouvernement propose la diminution des chiffres des adjudications et des litiges dont l'approbation par le Directeur général seul est autorisée respectivement de 100,000 et 50,000 francs à 50,000 et 25,000 francs.

De l'avis du Gouvernement, l'amendement proposé entraînerait une intervention obligée du Conseil d'administration dans un nombre extrêmement considérable de marchés, au détriment souvent de la célérité dans l'approbation de ceux-ci, célérité surtout nécessaire pour les choses sujettes à grandes fluctuations de prix. Il ne paraît pas nécessaire d'aller aussi loin que le voudrait la Section centrale, étant donné que le programme des commandes à faire devra nécessairement être arrêté par le Conseil d'administration.

A noter qu'il sera loisible au Conseil d'administration de se réserver s'il le juge utile, l'approbation des marchés d'un import moins élevé que les chiffres de 100,000 francs et de 50,000 francs.

ART. 20.

Approuvé sans observations.

ART. 21 à 24 (T. C. 89 à 91, 137, 139).

Les articles 21 à 24 organisent le corps des censeurs.

Ce collège sera composé de six membres, nommés pour six ans par la Chambre des Représentants et renouvelable par tiers.

Il a été jugé utile de délimiter leur mission. Ils n'ont, en effet, qu'une fonction de contrôle et d'ordre financier, mais ils n'ont pas à s'immiscer dans l'administration.

Ils feront plus que la Cour des Comptes, dont l'intervention est réduite à une vérification *formelle* (voir art. 33), tandis que les censeurs feront une vérification *réelle*. Les pièces devront leur être soumises et la vérification des marchés fait partie de leur mission.

D'accord avec le Ministre des Chemins de fer, la Section centrale propose d'ajouter au premier alinéa de l'article 22 les mots : « *Ils ne peuvent être membres des Chambres législatives* ». De fait, la Chambre doit contrôler aussi le service des censeurs et elle ne peut se contrôler elle-même.

La Chambre conservera, bien entendu, son droit de contrôle effectif comme par le passé. Rien ne sera changé au droit de circulation dans les locaux dans les limites où il se pratique actuellement, ni au droit d'enquête déterminé par la Constitution (art. 40).

La Section centrale, d'accord avec le Ministre, propose trois amendements à l'article 23 :

PREMIER AMENDEMENT. — Remplacer les mots « *relatifs aux recettes et aux dépenses* » par les mots « *nécessaires à l'accomplissement de leur mission* ».

DEUXIÈME AMENDEMENT. — Remplacer les mots : « *Ils peuvent* » par les mots : « *le Collège des censeurs peut* ». La Section centrale a, en effet, estimé que le droit de se faire assister par des experts est un droit collectif des censeurs et non un droit individuel. Il y aurait sans cela danger de confusion et d'abus.

TROISIÈME AMENDEMENT. — Ajouter à la suite de l'alinéa 2 les mots : « *Le rapport est présenté aux Chambres dans le mois qui suit la remise du bilan par le Conseil d'administration au Ministre des Chemins de fer conformément aux prescriptions de l'article 32.* ».

Il est à noter que la Cour des Comptes sera en mesure d'effectuer ses vérifications en même temps : aux termes de l'article 33, alinéa 2, la Régie lui fournit des relevés mensuels ; la Cour n'a donc plus qu'à vérifier le bilan et le compte des profits et pertes.

*
* *

La Section centrale propose également, par voie d'amendement à l'article 24 de substituer le chiffre de 6,000 francs à celui de 5,000 francs. Ce chiffre lui a paru plus convenable. Elle a songé, en outre, à mettre le paiement de l'indemnité à charge du Budget de l'État.

Le Ministre des Chemins de fer, tout en se ralliant au chiffre de 6,000 francs, estime que la prise en charge de cette dépense incombe rationnellement à la Régie, de même que la Banque nationale et d'autres établissements supportent le montant du traitement du Commissaire du Gouvernement.

ART. 25 (T. C. 39, 57, 133).

D'accord avec le Ministre et pour plus de clarté, la Section centrale propose un remaniement complet de l'article 25.

Le texte nouveau proposé ci-dessous présente les modifications suivantes :

1° En tête de l'article se trouvent rapprochées les unes des autres les dispositions relatives aux emprunts de la Régie.

Viennent ensuite les dispositions relatives au fond de roulement et au service de la trésorerie.

2° Après un échange de vue entre le Ministre des chemins de fer et la Section centrale un texte nouveau a été également admis en ce qui concerne la garantie de l'État et le régime du compte courant.

L'article 25 serait donc rédigé comme il suit :

- « La Régie ne peut emprunter, garantir le capital ou les intérêts d'un
- » emprunt, exécuter les travaux sur ressources extraordinaires que si une
- » loi l'y autorise. Les emprunts ainsi autorisés sont garantis par l'État.
- » Les modalités des emprunts à terme que la Régie contracte auprès du
- » Trésor belge sont déterminées par la loi qui autorise ces emprunts. Ils
- » sont portés dans les livres de la Régie au compte « Trésor belge-Dette »
- » distinct du compte « Trésor belge-Compte courant ». Le compte courant
- » est productif d'intérêts réciproques, calculés semestriellement au taux
- » moyen des emprunts opérés par l'État belge pendant le semestre écoulé.
- » La Régie est créditée immédiatement à ce compte de la totalité des
- » emprunts à terme qu'elle contracte auprès du Trésor belge.
- » Dès à présent, et moyennant l'autorisation du Ministre des finances et
- » du Ministre des chemins de fer, la Régie peut faire des emprunts à court
- » terme à concurrence d'un montant global de 10 millions pour ses besoins
- » de caisse. En outre, et moyennant la même autorisation, le découvert du
- » compte courant de la Régie auprès du Trésor belge peut s'élever à
- » 25 millions de francs. »

ART. 26 (T. C. 55, 129, 135).

Il est du plus haut intérêt que le règlement de compte qui fait l'objet de cet article soit déterminé par la loi de manière à éviter toute discussion intérieure.

En ce qui concerne la fixation du capital à rembourser, il y a lieu de se rapporter au commentaire du § 1^{er} de l'article 4. L'inventaire forfaitaire

atteindra probablement le chiffre de 2,465,000,000 de francs environ. A ce chiffre s'ajoutent les dépenses extraordinaires imputées au compte du premier établissement du chemin de fer depuis le 1^{er} janvier 1914 jusqu'à l'entrée en guerre de la Belgique.

Viennent en déduction les amortissements imputables aux exercices 1914 à 1919 inclus.

S'il est possible de connaître le chiffre exact avant le vote de la loi, il doit être inséré dans le texte.

L'intérêt doit être fixé d'une façon non moins certaine.

La Section centrale a posé à ce sujet les questions suivantes :

1^o La Section centrale estime qu'il faut ici de la précision. Quelle est la base d'intérêt? A combien s'élèvera exactement la somme à payer?

Réponse.

« La Commission visée à l'article 26, alinéa 4 sera seule à même de fournir les précisions demandées. Jusqu'à fin décembre 1913, le taux moyen des emprunts visés était d'environ 3 $\frac{1}{8}$ %. L'annuité correspondante serait donc d'environ 100,000,000 de francs. »

2^o Quelle est la justification du terme de 60 ans adopté pour l'amortissement?

Pourquoi s'écarter du terme de 81 ans adopté généralement par l'État?

Réponse.

« Le capital de premier établissement du chemin de fer comprend :

» 1^o La valeur de lignes construites directement par l'État ou à forfait pour compte de l'État, sur ressources extraordinaires;

» 2^o La valeur de lignes rachetées de Compagnies et payées les unes comptant, les autres par annuités.

» L'amortissement de la partie des capitaux des lignes payables par annuités s'effectue dans un délai variable, *d'une moyenne notablement inférieure à 81 ans.*

» La charge annuelle (intérêts et amortissements) pour les lignes rachetées par annuités est actuellement de fr. 16,341,699.69; elle sera ramenée à fr. 3,992,743.19 en 1849 et arrivera à expiration en 1867.

» D'autre part, les progrès de la technique moderne, notamment l'électrification des lignes, peuvent amener une dépréciation de l'équipement du réseau et à ce point de vue encore, il paraît justifié de réduire le terme de 81 ans prévu pour l'amortissement de la dette consolidée.

» Le terme de 60 ans qui est proposé est également celui qui est prévu dans le projet de l'Institut de Sociologie Solvay et dans celui de la Commission instituée par le Gouvernement en 1918. »

3° Ne pourrait-on adopter le terme de 99 ans pour l'amortissement et prendre comme dette forfaitaire la somme de 3 milliards qui se rapproche plus de la réalité par suite de la plus-value du réseau et allégerait le poids de la dette publique.

Réponse.

« Le capital de premier établissement du chemin de fer, dont le Trésor assume la charge, s'élève au 1^{er} janvier 1919 (déduction faite des amortissements) à fr. 2,465,414,505.06.

» Il paraît nécessaire, comme le prévoit le projet du Gouvernement, de s'en tenir aux charges qui incomberont rationnellement à la Régie en fixant à son chiffre exact la dette de celle-ci envers le Trésor et en adoptant le délai d'amortissement de 60 ans, qui est justifié dans la réponse à une autre question de la Section centrale.

» Toute autre solution enlèverait à la Régie le caractère qui lui est assigné par l'article 7, alinéa 2, du projet de loi. »

Quant au deuxième inventaire visé à l'article 26, alinéa 5, il ne comporte aucune évaluation et sera purement énumératif.

ART. 27 (T. C. 33, 63).

L'alinéa 2 de l'article 27 répond à une nécessité que tout le monde comprendra.

La disposition qu'il renferme est encore empruntée la Charte coloniale.

Pratiquement il dépendra de la Chambre de voter les recettes et les dépenses en temps utile; celles-ci seront d'ailleurs en fait votées par elle en tous cas, soit plus tôt soit plus tard; elle reste maîtresse de fixer l'époque où elle examinera le Budget de la Régie.

ART. 28 (T. C. 65, 121).

Cet article est de pure comptabilité.

Actuellement l'exercice commence le 1^{er} janvier pour se terminer le 31 octobre de l'année suivante. Pendant dix mois on fait encore des recettes au profit et des dépenses à charge de l'exercice précédent.

Le mode de comptabilité industrielle qui sera adopté rend la continuation de ces errements impossible.

Désormais il y aura un *exercice annuel*.

La Section centrale propose par voie d'amendement et pour éviter toute équivoque de dire : « Budget pour ordre de la Régie » ou « Compte pour ordre de la Régie » ou bien de « Budget pour ordre » tout court. Il pourrait y avoir confusion avec le Budget pour ordre de l'État.

ART. 29 (T. C. 35, 65, 125, 133.)

La Section centrale a demandé au Gouvernement s'il insistait pour le maintien de l'alinéa 3 de l'article 29. Elle était d'ailleurs d'accord pour les dépenses supplémentaires, qui peuvent être urgentes notamment en matière d'approvisionnements, mais aurait voulu voir disparaître le mot *virements* qui peut donner ouverture à des abus :

Réponse.

« Les virements permettent de faire face aux dépenses sans augmentation du budget. Ils ne paraissent pas offrir d'inconvénient, étant donnée la double réserve qu'ils devront être approuvés par le Roi et soumis ensuite à la ratification du pouvoir législatif. »

La Section centrale propose par voie d'amendement de remplacer le mot « *virements* » par le mot « *transferts* ».

ART. 30 (T. C. 35, 67, 169.)

La Section centrale a demandé à Monsieur le Ministre des chemins de fer s'il n'y aurait pas lieu de supprimer l'alinéa premier de l'article 30 pour laisser plus de liberté à la Régie :

Réponse.

La tenue d'une comptabilité industrielle en partie double est seule de nature à permettre au pouvoir législatif et au gouvernement de se rendre un compte exact de la gestion de la Régie. Il s'agit d'une obligation fondamentale qu'il paraît utile d'inscrire dans la loi.

ART. 31 (T. C. 67).

La Section centrale demande la suppression de cet article laissant ces questions à la libre exécution de la Régie.

M. le Ministre des Chemins de fer consulté a émis l'avis suivant :

« L'article 31 vise également des dispositions importantes. Le Gouvernement ne s'oppose pas toutefois à l'élimination de cet article dont les dispositions pourront être insérées, avec les développements nécessaires, dans le règlement de comptabilité. »

ART. 32 (T. C. 37, 73, 91, 121).

Adopté sans observation.

ART. 33 (T. C. 73, 95, 139).

L'article 33 détermine les rapports de la Régie et de la Cour des Comptes, la mission et les droits de celle-ci.

Le point essentiel de l'article est que le *visa préalable* de la Cour des Comptes est supprimé. La mission de celle-ci se borne :

- 1° A vérifier sur des relevés mensuels les opérations du mois écoulé;
- 2° Elle vérifie annuellement le compte général de la Régie.

*
* * *

L'alinéa 3 de l'article 33 doit être rédigé comme suit :

« Le Budget pour *Ordre de la Régie* reproduit les rubriques du bilan. »
(Voir art. 28.)

ART. 34 (T. C. 73).

A l'occasion de la discussion des articles subséquents la Section centrale a émis le vœu de voir insérer après l'article 37 un texte autorisant, dès à présent, la Régie à emprunter les sommes de 25 millions, de 30 millions et de 50 millions de francs prévues aux articles 35, 36 et 37.

Le Ministre est d'accord sur le principe mais estime que cette disposition trouverait sa place à la fin de l'article 34 dont elle constituerait le troisième alinéa.

Elle serait libellée comme suit :

« La Régie est autorisée, dès à présent, à emprunter les sommes nécessaires pour constituer les dotations initiales de ces fonds. Les modalités de ces emprunts seront fixées par un arrêté royal, sur la proposition des Ministres des Chemins de fer et des Finances, le Conseil d'administration entendu. »

ART. 35 (T. C. 75).

La Section centrale a émis l'avis que le fond de renouvellement pourrait également être alimenté par le produit des ventes de terrains ou de bâtiments désaffectés ?

M. le Ministre des Chemins de fer consulté à ce sujet a émis l'avis suivant :

« La valeur de chaque terrain et de chaque bâtiment figurera à l'inventaire d'entrée (ou aux inventaires subséquents, si l'acquisition est postérieure à l'entrée en exercice de la Régie). Ces valeurs, comme tous autres éléments du bilan, sont portées au Budget pour ordre de la Régie sous une rubrique *ad hoc*.

» En cas de vente, la valeur d'inventaire sera portée en réduction de ce

poste, et l'écart éventuel entre le prix et la valeur devra, rationnellement, être imputé au fonds de réserve. Le Conseil d'administration aura à faire, à cet égard, des propositions qui seront soumises à l'approbation du Ministre et des Chambres. »

*
* *

La Section centrale propose par voie d'amendement de remplacer les mots « *visés à l'article 31* » par les mots « *prévus au règlement de comptabilité* ».

Ce texte nouveau plus adéquat serait d'ailleurs la conséquence de la suppression de l'article 31.

*
* *

Il n'est pas inutile de mentionner ici que les 25 millions mentionnés à l'article 35 n'ont aucun rapport avec la somme identique mentionnée à l'article 25. Il s'agit de deux fonds totalement différents.

ART. 36.

A l'occasion de la discussion de cet article la Section centrale a exprimé l'avis qu'il y a lieu de développer le système de l'*assurance des marchandises et des voyageurs*. Elle estime cette réforme des plus désirables.

Le Ministre des Chemins de fer s'est déclaré entièrement d'accord avec la Section centrale.

Il existe déjà d'ailleurs dès maintenant des taxes d'assurances acquittées par les expéditeurs de marchandises.

Dans un but de précision la fin de l'article pourrait être amendée comme suit : « et par le produit des taxes d'assurances acquittées par les expéditeurs, ou les destinataires et éventuellement par les voyageurs ».

ART. 37 (T. C. 75, 137).

Adopté sans observations (voir article 34).

ART. 38 (T. C. 100 à 113, 119).

L'article 38 s'occupe de l'importante question du statut du personnel.

Il en confie le règlement à un arrêté royal.

Le projet de l'Institut de Sociologie prévoit une loi spéciale sur la matière.

Le projet du Gouvernement ne contient à ce sujet que quelques directives.

La plupart de ces dispositions ont pour objet soit d'atténuer la rigueur des règlements actuellement en vigueur, soit d'améliorer la situation du personnel.

Le droit de révoquer sans préavis en cas de faute lourde, d'indiscipline grave ou d'indignité appartenait au Gouvernement. Il a paru utile de le transférer à la Régie (2°).

La faculté de licencier, en respectant les délais usuels de préavis, est accordée à la Régie mais sous la réserve des droits acquis que pourrait invoquer notamment le personnel de l'État repris par elle. Ce point est à rapprocher de la question de stabilité du personnel qui est traitée plus loin. Voir l'amendement que propose le Ministre des Chemins de fer à l'article 43.

*
* *

Le 4° s'occupe de la participation du personnel aux bénéfices de la Régie.

La Section centrale s'est préoccupée de cette question. Elle estime qu'il y a lieu de renforcer la disposition proposée par le Gouvernement mais aussi d'en modifier les bases.

A l'article 14 il a déjà été question de la participation de la direction aux bénéfices. Il faut que le personnel du haut en bas soit intéressé à la bonne Administration de la Régie.

L'application qui est faite de ce principe dans le projet a paru à la Section centrale difficile à réaliser. Elle incline à l'extension du système des primes.

La difficulté en somme est d'assurer la participation aux bénéfices dans une entreprise dont le but principal n'est pas de gagner de l'argent.

Un système de primes à l'économie paraît mieux adapté à la rémunération d'efforts individuels mais ne favorise pas la solidarité d'intérêts désirable. De plus, il ne permet pas de faire bénéficier le personnel des résultats relativement lointains de ses efforts. Il est des économies immédiates qui peuvent avoir des répercussions fâcheuses sur les résultats des exercices futurs. Il faut éviter que des économies se fassent au détriment du développement et de la régularité du trafic. Le maximum d'économie n'est pas l'objectif unique d'une entreprise d'intérêt public.

Les primes de régularité et d'économie actuelles pourraient être maintenues, mais le système de participation devrait être complété.

La complication du sujet semble rendre difficile une solution légale, il vaudrait mieux s'en remettre à un règlement approuvé par arrêté royal.

Il suffirait d'inscrire le principe dans la loi, en assignant peut être un délai rapproché pour la publication du règlement.

*
* *

Le premier alinéa de l'article 38 assimile les employés et ouvriers de la Régie à ceux de l'État et leur attribue la qualité de fonctionnaires publics.

Des obligations spéciales qui leur sont imposées résultent :

1° L'interdiction de la grève.

Admettre le droit de grève des agents de l'État, c'est dire qu'il n'y a plus d'État : c'est l'anarchie.

La Section centrale, par 6 voix contre 4, a estimé que le personnel de la Régie est soumis à ce sujet aux mêmes restrictions que le personnel de l'État.

Les fonctionnaires de la Régie, les employés et les ouvriers, du haut en bas de la hiérarchie, sont dépositaires d'une part de la puissance publique; ils n'agissent que par délégation et ont donc les mêmes obligations que leurs délégués. Tel est l'avis de la Section centrale.

Elle ne s'est pas ralliée à une théorie moins rigoureuse qui considère que seuls les fonctionnaires et agents participant à la direction sont dépositaires de l'autorité et astreints à des règles spéciales.

Les agents d'exécution jouiraient dès lors, à cet égard, des mêmes libertés que le personnel des entreprises privées et leur droit de grève ne serait limité que par le droit commun en matière de contrat de travail.

2° Une réglementation spéciale du *droit syndical*.

Les intérêts en jeu sont tellement graves qu'il ne paraît pas possible d'autoriser des groupements qui pourraient prendre un caractère factieux, qui menaceraient à un moment donné la vie économique de la nation, désorganisant le trafic des voyageurs et marchandises et portant atteinte à la liberté des ouvriers et à leurs intérêts professionnels.

Obéissant à cette idée la Section centrale a décidée à l'unanimité des membres présents de soumettre à la Chambre un amendement rédigé comme suit :

5° *Le droit des agents de constituer des groupements professionnels.*

Les conflits entre le personnel et la direction devront se régler par des conseils de conciliation et d'arbitrage (voir art. 38, 6° et 7°).

De l'avis du Gouvernement, le fait soit de refuser soit l'arbitrage, soit la décision arbitrale, constituera un acte d'indiscipline grave visé à l'article 38, 2° a).

Quant la sentence arbitrale implique une majoration des crédits budgétaires, la décision finale appartient de fait au législateur qui doit autoriser la dépense supplémentaire.

*
* * *

Il est généralement admis que les obligations spéciales auxquelles sont astreints les fonctionnaires publics ont pour corollaires certains avantages dont le principal est la *stabilité* des emplois.

Le projet de loi ne contient à ce sujet aucune disposition, et il pourrait difficilement en être autrement.

La stabilité des fonctionnaires de l'État est une situation de fait et non de droit.

En droit il n'y a pas de fonction inamovible aux chemins de fer de l'État.

En fait on ne révoque pas ou guère.

Le § b, 2°, de l'article 38 était nécessaire pour constater un droit qui appartient à la Régie comme il appartenait à l'État le droit de licencier un personnel trop nombreux ou incapable.

Le personnel des chemins de fer ne doit pas, du reste, s'alarmer de cette

disposition et, craindre les abus du droit de la Régie. Comme dans toute autre industrie, il sera d'un intérêt vital pour elle que la confiance, basée sur l'équité et les bons procédés, règne entre la direction et le personnel.

Si il en était autrement, il y aurait faute grave de l'Administration et de la Direction. Le Ministre et le Parlement demeurent armés pour l'empêcher.

Le projet de la Commission de 1912 prévoit pour la Régie nationale l'obligation d'utiliser les services de toutes les personnes attachées définitivement au personnel des chemins de fer de l'État et de les traiter aussi favorablement que si elles étaient demeurées directement au service de celui-ci.

C'est le respect des droits acquis. Ceux-ci sont consacrés par le projet de loi, notamment par l'amendement déposé à l'article 43 par le Ministre des Chemins de fer.

Cet article, avec l'article 38, fixe le statut complet du personnel en régime définitif et en régime transitoire.

ART. 39.

Les dispositions qui font l'objet de l'article 39 sont nécessaires. Cette nécessité est même tellement évidente qu'il semblera peut-être qu'il eût été inutile d'en faire une mention spéciale dans la loi. La Section centrale a estimé cependant préférable que l'article fût maintenu pour lever toute inquiétude à ce sujet. Ici se place une remarque faite à la Section centrale. Il serait désirable de voir la Régie, institution nouvelle qui doit être conçue d'après les principes les plus modernes, renoncer au système suranné des pensions de vieillesse pour le remplacer par un système d'assurance mixte sur la vie des membres du personnel.

ART. 40.

Cet article, avantageux pour le personnel, a été admis sans observations.

ART. 41 (T. C. 39, 83, 127, 137).

Il est bon de spécifier formellement que les transports postaux seront effectués gratuitement par la Régie.

Cette charge est imposée dans tous les pays aux sociétés fermières ou concessionnaires des chemins de fer. Il est donc juste que la Régie nationale la supporte également.

ART. 42 (T. C. 41, 83, 127, 137).

Certains membres de la Section centrale ont estimé que cet article était dangereux car il ouvre la porte à des influences et à des ingérences dont la disparition est considérée comme l'un des avantages les plus marquants de la Régie.

Cet article a paru cependant impossible à supprimer, car l'on ne peut priver l'État de tout droit d'initiative en ces matières. Il peut y avoir des cas où une intervention serait un devoir strict, comme par exemple lorsqu'il s'agit d'exiger des mesures de sécurité pour les voyageurs ou des constructions de caractère stratégique. (Voir art. 9, § 60.)

ART. 43.

Le Ministre des Chemins de fer propose d'ajouter en tête de l'article 43, la disposition suivante :

« Le personnel en fonctions au moment de la reprise sera soumis au nouveau statut, mais il ne pourra être licencié que dans les conditions déterminées par les arrêtés en vigueur à l'entrée en exercice de la Régie. »

» Toutefois, la Régie aura, pendant les trois premières années... »

La Section centrale se rallie à cet amendement, destiné à calmer certaines inquiétudes qui s'étaient manifestées relativement à la garantie des droits acquis.

*
* *

Les alinéas suivants accordent à la Régie le droit de mettre à la retraite prématurément des agents dont les services ne peuvent être utilisés avec avantage.

Cette disposition a en vue non un but d'économie mais l'intérêt du service. La situation pécuniaire des agents à qui elle sera appliquée demeure donc intacte.

Un membre a exprimé la crainte que cette mesure ne prête à des abus ; certains agents pourraient se rendre volontairement indésirables, pour pouvoir disposer de leur temps. C'est une prime au départ.

ART. 44 (T. C. 37, 135).

Admis sans observations.

ART. 45 (T. C. 129).

Le Ministre des Chemins de fer estimant qu'il y a intérêt à hâter la mise en vigueur du régime nouveau, propose au deuxième alinéa de remplacer les mots « quatre mois » par « trois mois ».

La Section centrale jugeant ce délai suffisant, a accepté l'amendement.

Conclusion.

Il ne paraît pas douteux que le régime nouveau de la Régie nationale des chemins de fer, qui vous est proposé par le présent projet de loi, réponde à un besoin urgent. Il constitue un progrès considérable sur l'organisation actuelle et réalise, dans une large mesure, le but d'ordre et de clarté qui lui est assigné.

Les circonstances rendent particulièrement opportune l'application d'une réforme reconnue nécessaire depuis longtemps et réclamée par l'opinion publique.

La crise financière que l'Etat traverse en ce moment nous impose le devoir strict d'agir sans plus tarder.

Pour ces motifs et sous réserve des amendements indiqués, votre Section centrale, approuvant le présent rapport, propose à la Chambre par 5 voix contre 2 la prompt adoption du projet de loi qui en fait l'objet.

Le Rapporteur,

FERNAND DE WOUTERS.

Le Président,

A. MECHÉLYNCK.

NOTE DE LA MINORITÉ

L'unique moyen d'organiser le Chemin de fer en exploitation industrielle ce serait de le déparlementariser complètement.

Cette solution serait en ce moment irréalisable.

Tout aussi irréalisable est le projet de le déparlementariser partiellement.

Tant qu'un Ministre est responsable devant les Chambres de la gestion du Chemin de fer il ne pourra se retrancher derrière les décisions contraires à la volonté du Parlement prises par ses délégués. Ce serait attentatoire à sa dignité autant qu'à la saine raison : là où est la responsabilité, là doit être l'action.

Ce principe est reconnu dans le projet par le droit pour le Ministre de nommer et de démettre les membres du Conseil d'administration et le Directeur général, par son droit de s'opposer à toute mesure contraire à l'intérêt public, par la nécessité de son approbation des décisions les plus importantes du Conseil d'administration.

Mais ce même principe est méconnu par le droit attribué au Conseil de se passer de l'approbation du Ministre pour toutes les décisions non énumérées à l'article 9 et ce sont les plus nombreuses, elles embrassent toute l'administration journalière. Elles comprennent l'application des lois, arrêtés et règlements, la décision et l'exécution des travaux dont l'import n'atteint pas 500,000 francs, le mode d'exploitation, le nombre, la direction et les horaires des trains de voyageurs, l'organisation des trains de marchandises, la répartition du matériel en cas de pénurie, les nominations, promotions, déplacements et licenciement du personnel, etc.

Autant de matières qui intéressent spécialement le Parlement; elles échappent non seulement à l'approbation du Ministre, mais elles sont soustraites à son initiative, il n'a pas même le droit d'imposer cette initiative au Conseil, sauf en certains cas exceptionnels (voir art. 42) et alors il doit accorder à la Régie des compensations financières.

C'est ce que reconnaît très explicitement le Rapport : « Le Ministre, y est-il dit à la page 9, n'a plus en principe le droit d'initiative », et plus loin (p. 21) : « Le Conseil d'administration, en dehors des restrictions de l'article 9, est tout-puissant » ; et à la page 24 : « Lorsque le Ministre assistera aux séances du Conseil et les présidera, il y aura seulement voix consultative. »

C'est trop d'avoir deux maîtres dans la maison. Ou bien il éclatera des conflits entre le Ministre et le Conseil et alors ce sera le désordre, désordre

administratif, désordre parlementaire, ébranlement du nouvel édifice, ou bien les conflits ne se produiront pas grâce à l'influence personnelle du Ministre qui dominera complètement le Conseil, et alors il n'y aura rien de changé à la situation actuelle.

Il n'y aura rien de changé sauf le cadre de l'Administration. Mais pour créer ce cadre, pour faire revivre la fonction de directeur général, ce qui est louable, pour adjoindre au Département avec le titre d'administrateurs un groupe de spécialistes choisis en dehors du personnel, ce qui sera peut-être difficile, pas n'est besoin d'instituer une Régie nationale des Chemins de fer. Le remaniement des Ministères, la création de nouveaux Départements, l'institution de conseillers du Gouvernement n'ont pas exigé autant de solennité. Des lois budgétaires et des arrêtés royaux y ont suffi.

*
* *

C'est une entreprise contraire à la nature des choses, de vouloir séparer du Chemin de fer, la Poste et le Télégraphe. Ces trois administrations se compénètrent. La Poste ne peut pas vivre sans le Chemin de fer, il ne lui suffit pas de trouver place dans des trains, les horaires doivent être adaptés à son service; le Chemin de fer ne peut pas vivre sans le secours constant, ininterrompu du Télégraphe et du Téléphone; tout le service de l'exploitation en dépend.

*
* *

Un membre de la minorité est nettement hostile à l'autonomie financière du Chemin de fer.

Elle est à la fois en opposition avec la loi de solidarité nationale qui doit exister entre toutes les branches de l'activité gouvernementale et avec une des règles les plus élémentaires de la science financière.

Le chemin de fer n'est qu'une partie de l'outillage économique du pays; il serait même paralysé dans son action s'il n'avait pas, à côté de lui, et à son service, 9,591 kilomètres de route de l'État, 1,978 kilomètres de canaux et voies navigables, des ports pouvant suffire à un mouvement général de plus de 20,000 navires par an et à un tonnage de plus de 27 millions de tonnes. Cet outillage collatéral avait coûté, à la date du 31 décembre 1908, 811,583,578 francs en capital, représentant en intérêts et amortissements une charge annuelle de plus de 26 millions. Il ne produit même pas 3 millions comme péages, et laisse à charge des contribuables un fardeau annuel de plus de 23 millions. Quelqu'un pourrait-il contester qu'il soit d'élémentaire justice que le chemin de fer, qui en profite, doive, lorsqu'il fait des bénéfices, les consacrer, comme il l'a fait jusqu'ici, à atténuer cette charge?

Lorsqu'au contraire pendant les années de crise il essuie des pertes, n'est-il pas rationnel qu'au lieu de recourir à un relèvement désastreux des tarifs, le budget général lui vienne momentanément en aide?

Certes, ce mode de gestion financière de notre outillage économique a été, comme toutes les manifestations du Gouvernement, l'objet de critiques fréquentes, mais il a pour lui une ère de prospérité comme aucun peuple n'en a connu de plus grande.

On ne peut déroger à ces principes de gestion, sans méconnaître une règle fondamentale en matière de finances publiques, à savoir que les dépenses ordinaires ne peuvent être imputées sur l'emprunt, or, c'est ce qu'autorise le projet en cas de déficit.

En matière de dépenses, le chemin de fer a un pouvoir d'absorption énorme et redoutable. Sous le régime actuel, la juste sélection entre les dépenses indispensables et les dépenses simplement utiles à divers degrés se faisait chaque année, dans une mesure raisonnable, grâce à la nécessité de maintenir l'équilibre du Budget général. Débarrassé de cette préoccupation, le Conseil d'administration se laissera fatalement entraîner dans la voie des dépenses d'utilité secondaire dont la liste est inépuisable. Il y sera amené par la faculté de mettre le mali de l'exploitation à charge de l'emprunt, par l'espérance, souvent trompeuse, des bonis futurs, par l'excuse que dans le passé le chemin de fer a été souvent en déficit, par toutes les raisons enfin invoquées auprès des Ministres des Finances, par les Administrations dont ils doivent refréner les dépenses au nom de la loi impérieuse de l'équilibre budgétaire.

Le projet n'attend pas pour appliquer sa méthode que l'exploitation ait donné des résultats défavorables; dès l'abord, il applique son système en prélevant sur l'emprunt une série de fonds, dont la destination ressortit aux dépenses ordinaires : fonds de renouvellement de 25 millions, fonds d'assurance de 30 millions, fonds de réserve de 5 millions, ensemble 60 millions qui éloignent d'autant le déficit du compte d'exploitation.

Comme contre-partie de la faculté d'emprunter pour les dépenses ordinaires, figure, il est vrai, la constitution éventuelle d'une réserve. Mais ce projet de constituer une réserve pouvant même atteindre 100 millions, doit être tenu pour chimérique. L'idée est irréalisable. Jamais Gouvernement n'a réussi à constituer un fonds de réserve. La seule apparition d'un boni de quelque importance dans le Budget général éveille aussitôt les appétits, que serait-ce de bonis accumulés qu'annoncerait le Budget des Chemins de fer? Pour s'en rendre compte, il suffit de se rappeler que, malgré la nécessité de sauvegarder l'équilibre budgétaire, les amendements présentés lors de la discussion de ce Budget, se chiffraient souvent par une dépense de plus de 100 millions.

Cette réserve serait, d'après l'article 37, destinée à parer éventuellement aux malis du compte annuel, mais il est de principe que les bonis budgétaires aillent au Budget des dépenses extraordinaires; la constitution de cette réserve aurait donc pour effet d'augmenter d'autant le chiffre des emprunts à contracter pour les dépenses de capital du chemin de fer. Si la réserve était prélevée sur l'emprunt, le résultat serait le même, c'est donc une fois de plus la règle vicieuse qui apparaît ici d'emprunter pour couvrir les déficits.

Ce feuillet remplace les pages 41 et 42 du document n° 355 : Rapport sur le projet instituant une Régie nationale des chemins de fer.

Il n'est pas étonnant que si M. Malou et M. Beernaert ont pu être séduits un instant par l'idée de l'autonomie financière du chemin de fer, ils se soient bien gardés de la réaliser quoiqu'ils en aient eu largement le temps. Leur abstention est significative, et leur autorité invoquée en faveur du projet y est donc au contraire défavorable.

M. Beernaert notamment, qui, arrivé au Ministère des Finances, suivait de très près et très rigoureusement la gestion des chemins de fer, n'aurait certainement pas consenti à modifier l'article 17 de la loi sur la comptabilité de manière à permettre, comme le suggère le rapport, la sortie des fonds sans son concours. L'administration de la Trésorerie en serait rendue impossible.

Quant aux articles 19, 20, 24 et 22 de la même loi, ils constituent des garanties sérieuses, impliquant d'ailleurs des tempéraments; ils n'ont jamais été un obstacle à la bonne marche de l'administration et, dans les cas exceptionnels où ils seraient jugés trop rigides, il peut y être dérogé par la loi budgétaire. Rien n'empêcherait de modifier l'arrêté royal du 10 décembre 1868 dans les dispositions qui retardent inutilement la présentation des comptes, enfin, le système de la gestion pourrait être substitué dans la loi de comptabilité au système de l'exercice en ce qui concerne le chemin de fer si, comme il semble, des mesures peuvent être prescrites de manière à ne pas troubler l'harmonie du compte général.

D'après le projet, le Conseil d'administration doit avoir élaboré ses propositions budgétaires avant le 15 septembre, — mettons, pour fixer les idées, avant le 15 septembre 1920, — la période d'exécution du Budget s'étendra du 1^{er} janvier au 31 décembre 1921; le compte y correspondant sera présenté au Ministre avec le bilan et le rapport le 30 juin 1922 (art. 32). Il devra ensuite être vérifié par la Cour des Comptes qui, n'ayant pas eu à donner son visa préalable, devra recevoir de la Régie « tous états, pièces » comptables... et tous les renseignements et éclaircissements nécessaires » au contrôle des recettes et dépenses ainsi que des entrées et sorties de « magasin des objets et matières » (art. 33).

A quelle époque la Cour des Comptes aura-t-elle terminé cette lourde tâche ?

Il se comprend qu'il faille six mois au Conseil d'administration pour établir le compte, n'en faudra-t-il pas trois ou quatre à la Cour pour le vérifier pièce par pièce ? Cela nous reporte au mois d'octobre-novembre, vers la fin de l'exercice budgétaire 1922, au moment où les Chambres seront saisies du Budget de 1923.

Croit-on que pour la discussion du Budget de 1923 elles puiseront dans le compte de 1921 des renseignements pratiques plus utiles que dans les comptes rendus actuels qui donnaient le bilan général et le compte approximatif vers le milieu de l'année suivant celle du Budget, donc quelques mois plus tôt que dans le système proposé ?

Ce qui intéresse surtout le Parlement, c'est le Budget, le rapprochement

des recettes et des dépenses. Ceux-là seulement se plaignent de ne pas les connaître sous le régime actuel, qui n'ont pas puisé ces renseignements dans les documents soumis à la Chambre. En quelques minutes et en moins d'une page d'écritures, il est facile à chacun de dresser un tableau synoptique donnant tous les éclaircissements désirables. Il dépendait au surplus des Sections centrales de prier le Gouvernement d'effectuer lui-même ce léger travail. On ne se souvient pas que ce tableau ait jamais été demandé.

Le motif de clarté invoqué en faveur de la réforme complète de l'Administration des Chemins de fer n'est donc pas fondé.

*
* *

La réforme est proposée au moment d'une révolution monétaire qui mérite d'être signalée.

Le tarissement de la production et l'inflation simultanée des monnaies ont rompu et altéré profondément le rapport entre les produits et la masse monétaire, de là une baisse formidable dans le pouvoir d'achat de celle-ci et une élévation correspondante des prix, du prix des choses et du prix des prestations.

D'une manière générale, les tarifs d'avant-guerre étaient arrivés, grâce à des abaissements successifs, à l'étiage de leur maximum de productivité et n'auraient pu être relevés sans mettre celle-ci en péril. Mais aujourd'hui les chiffres n'ont plus la même signification, ni la même valeur, ils sont à une autre échelle. Il sera possible de relever les tarifs parallèlement à l'augmentation des dépenses d'exploitation sans altérer la proportion soit des taxes, soit des dépenses. En un mot, le coefficient d'exploitation peut n'en être pas affecté quant à sa quotité, tout en donnant un excédent de recettes nettes supérieur. Mais la reprise du capital de premier établissement est faite à l'abri de ces perturbations monétaires, aux prix anciens, c'est-à-dire sans tenir compte de la baisse énorme du pouvoir d'achat de la monnaie. Il en résultera pour la Régie un avantage considérable au point de vue de ses charges financières annuelles.

Cet avantage sera double : d'une part, son capital ainsi que les intérêts et les amortissements y afférents sont exprimés en monnaie d'avant guerre et seraient peut-être doublés s'ils étaient exprimés en monnaie du jour; d'autre part, la Régie sera admise à payer en monnaie dépréciée, et dépréciée peut être de moitié, ces intérêts et ces amortissements. On se rappelle qu'avant la guerre ils s'élevaient aux environs de 100 millions.

On peut en conclure :

1° Que c'est moins que jamais le moment de séparer le Budget des Chemins de fer du Budget général et de laisser absorber par le chemin de fer des ressources qui, d'après le mode suivi jusqu'à ce jour pour la gestion de notre outillage économique, pourraient profiter à l'ensemble des contribuables ;

2° Que si cette séparation se fait malgré tout, il serait d'élémentaire équité qu'avant de s'établir en institution autonome, le chemin de fer acquitte ce dont il reste redevable au Trésor du chef de ses soldes en perte qui ont été imputés sur les recettes générales de l'État.

J. HELLEPUTTE.

J. LIEBAERT.

ANNEXE I.

Capital approximatif de premier établissement du chemin de fer restant à amortir au 1^{er} janvier 1919, en supposant effectués les amortissements des années 1914 à 1918.

ANNÉES.	Montant du capital de premier établissement.	Amortissement de la dette consolidée.	Amortissement des annuités de rachat des lignes.	Amortissements indirects pour aliénation d'immeubles, etc.	Ensemble des amortissements.	Reste à amortir du capital de premier établissement au 1 ^{er} janvier 1919.
De 1835 à 1913	2,932,822,456 20	346,809,445 22	74,795,926 25	12,440,096 74		
1914.	(1) 3,020,269,236 95	17,963,464 99	4,646,383 26	—		
1915.	3,020,269,236 95	18,764,708 58	4,810,322 23	—		
1916.	3,020,269,236 95	19,309,007 86	4,963,534 51	—		
1917.	3,020,269,236 95	19,761,662 10	5,148,094 16	—		
1918.	3,020,269,236 95	20,088,502 96	5,334,183 71	—		
		442,696,891 01	99,717,744 14	12,440,096 74	554,854,731 89	(1) 2,465,414,505 06

(1) Chiffre approximatif. — Le chiffre définitif sera arrêté d'accord avec le Département des Finances.

ANNEXE II.

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT.

BIJLAGE II.

AMENDEMENTEN VOORGESTELD DOOR DE REGEERING.

Texte du projet de loi.

ART. 3.

L'actif de la Régie comprend :

1° Les biens mobiliers et immobiliers affectés à l'exploitation des chemins de fer au 1^{er} janvier 1919;

2° Les biens mobiliers et immobiliers payés depuis cette date à charge des crédits du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1919 ou à charge du Budget des Dépenses extraordinaires;

3° Le montant des recettes de l'exploitation perçues ou à percevoir, imputable à l'article 23 du Budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1919;

4° Le produit perçu ou à percevoir de la réalisation de biens visés au primo;

5° Les fonds de tiers ou de remploi visés aux articles 1, 2, 22, 33, 35, 37, 38, 56, 77 à 80, 102, 129 à 135, 148 et 150 du Budget pour ordre de 1919, tels que ces fonds existaient au 31 décembre 1918, majorés des recettes enregistrées à ces comptes depuis cette date et déduction faite des dépenses qui y sont imputables;

6° Les avantages de tous contrats en cours relatifs au personnel, à l'outillage et à l'exploitation du réseau ferré de l'Etat ou des lignes affermées;

7° Les créances non contractuelles provenant de prestations faites ou de

Tekst van het wetsontwerp.

ART. 3.

Het actief der Regie begrijpt :

1° De op 1 Januari 1919 tot de exploitatie der spoorwegen dienende roerende en onroerende goederen;

2° De roerende en onroerende goederen, sedert dien datum betaald ten laste van de credieten van de Begrooting der Spoorwegen voor het dienstjaar 1919 of ten laste van de Begrooting der Buitengewone Uitgaven;

3° Het bedrag der reeds geïnde of nog te innen ontvangsten der exploitatie, in te deelen in artikel 23 der Begrooting van 's Lands Middelen voor het dienstjaar 1919;

4° De opbrengst reeds ontvangen of nog te ontvangen uit het tot geld maken van bij n° 1° bedoelde goederen;

5° De fondsen van derden of van wedergebruik, bedoeld bij de artikelen 1, 2, 22, 33, 35, 37, 38, 56, 77 tot 80, 102, 129 tot 135, 148 en 150 van de Begrooting voor order van 1919, zooals die fondsen bestonden op 31 December 1918, vermeerderd met de ontvangsten, sedert dien datum op die rekeningen ingeschreven en verminderd met de uitgaven die op dezelve aan te rekenen zijn;

6° De voordeelen van al de loopende overeenkomsten betreffende het personeel, de inrichting en de exploitatie van het net der Staatsspoorwegen of van de verpachte lijnen;

7° Deniet bij overeenkomst geregelde schuldvorderingen, voortkomende van

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Remplacer le mot : « payés » par :
« acquis ».

Het woord : « betaald » te vervan-
gen door het woord : « verkregen ».

Ajouter : « et au 2° ».

Toe te voegen : « en n° 2° ».

Texte du projet de loi.

dommages subis par les chemins de fer de l'Etat, notamment du chef de réquisitions ou de faits de guerre;

8° Les biens corporels et incorporels acquis par la Régie à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45.

ART. 4.

Le passif de la Régie comprend :

1° Le montant des sommes figurant au compte du premier établissement des chemins de fer de l'Etat et formant la part de ceux-ci dans la Dette belge;

2° Le montant des dépenses d'exploitation ordonnancées ou à ordonnancer à charge des crédits du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1919;

3° Les charges résultants des contrats et autres engagements en cours concernant le personnel, l'outillage et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat;

4° Les fonds de tiers et de remploi tels qu'ils sont définis au 5° de l'article 3;

5° Les obligations contractées par la Régie à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45.

ART. 8.

Sauf les restrictions établies par la présente loi, le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour faire ou ratifier les actes qui intéressent

Tekst van het wetsontwerp.

uitkeeringen gedaan of van schade geleden door de Staatsspoorwegen, inzonderheid uit hoofde van opeischingen of van oorlogsfeiten;

8° De stoffelijke en onstoffelijke goederen, verworven door de Regie te rekenen van den dag die zal worden bepaald door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.

ART. 4.

Het passief der Regie begrijpt :

1° Het bedrag der sommen, gebracht op de rekening van eersten aanleg der Staatsspoorwegen en zijnde dezer aandeel in de Belgische Schuld;

2° Het bedrag der exploitatie-uitgaven, betaalbaar gesteld of betaalbaar te stellen ten laste van de credieten van de Begroting der Spoorwegen voor het dienstjaar 1919;

3° De lasten voortspuitende uit loopende overeenkomsten en andere verbintenissen betreffende het personeel, de inrichting en de exploitatie der Staatsspoorwegen;

4° De fondsen van derden en van wedergebruik, zooals zij bepaald zijn in n° 5° van artikel 3;

5° De verbintenissen aangegaan door de Regie, te rekenen van den dag die zal bepaald worden door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.

ART. 8.

Behoudens de door deze wet vastgestelde beperkingen, heeft de Raad van beheer de uitgestrekteste bevoegdheid tot het doen of bekrachtigen der hande-

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Biffer les mots : « à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45 ».

De woorden : « te rekenen van den dag die zal worden bepaald door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit » te doen wegvallen.

Au lieu de : « à l'arrêté royal visé à l'article 45 » il faut : « par l'arrêté royal visé à l'article 43 (nouveau) ».

De woorden : « door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit » te vervangen door de woorden : « door het bij artikel 43 (nieuw) bedoeld koninklijk besluit ».

Remplacer la première phrase par : « Sauf les restrictions établies par la présente loi, le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour

Den eersten volzin te vervangen door den navolgenden tekst : « Behoudens de bij deze wet vastgestelde beperkingen, heeft de Beheerraad de meest uitge-

Texte du projet de loi.

la Régie. Les lois concernant les chemins de fer de l'Etat restent en vigueur pour autant qu'elles ne soient pas contraires aux dispositions de la présente loi. Il en est de même des arrêtés royaux, des arrêtés ministériels, des règlements et des instructions pour autant qu'ils ne soient pas modifiés par la présente loi ou par les dispositions qui seront prises en exécution de celle-ci.

Sauf disposition contraire de la présente loi, le Conseil d'administration est subrogé aux droits du Ministre des Chemins de fer pour l'application des lois, arrêtés royaux, arrêtés ministériels, règlements et instructions qui concernent les chemins de fer.

Les actes engageant la Régie sont signés par les personnes que le Conseil d'administration désigne à cette fin.

ART. 11.

Les administrateurs doivent être belges de naissance ou avoir reçu la grande naturalisation, ils ne peuvent être membres des Chambres, ni âgés de plus de 70 ans.

Les fonctionnaires auxquels un mandat d'administrateur est conféré sont placés dans la section de disponibilité. Ils conservent les titres qu'ils ont acquis à une pension de retraite proportionnée à leurs années de service.

ART. 15.

Le Conseil d'administration constitue, dans son sein, un Comité perma-

Tekst van het wetsontwerp.

lingen die de Regie aanbelangen. De wetten betreffende de Staatsspoorwegen blijven van kracht, in zooverre zij niet strijdig zijn met de bepalingen van deze wet. Hetzelfde geldt voor de koninklijke besluiten, de ministerieele besluiten, de reglementen en onderrichtingen, in zooverre zij niet worden gewijzigd door deze wet of door de beschikkingen die zullen worden genomen ter uitvoering van deze wet.

Behoudens andersluidende bepaling van deze wet, treedt de Raad van Beheer in de rechten van den Minister van Spoorwegen voor de toepassing der wetten, koninklijke besluiten, ministerieele besluiten, reglementen en onderrichtingen betreffende de spoorwegen.

De handelingen, welke de Regie verbinden, worden ondertekend door de personen, daartoe aangewezen door den Raad van Beheer.

ART. 11.

De beheerders moeten Belg zijn door geboorte of de groote naturalisatie verkregen hebben. Zij mogen geen deel uitmaken van de Kamers, noch meer dan 70 jaar oud zijn.

De ambtenaren, aan wie een mandaat van beheerder opgedragen wordt, worden in beschikbaarheid gesteld. Zij behouden hunne verworven aanspraak op een rustgeld, naar verhouding van hunne jaren dienst.

ART. 15.

De Raad van Beheer stelt, in zijn midden, een Bestendig Comité aan,

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

représenter la Régie, accomplir ou ratifier les actes qui intéressent celle-ci »

streke bevoegdheden om de Regie te vertegenwoordigen, de handelingen, die deze aanbelangen, te verrichten of te bekrachtigen.

Deuxième alinéa, après : « Les fonctionnaires », ajouter : « du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes ».

In het 2° lid, na de woorden : « De ambtenaren » toe te voegen : « van het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen ».

Texte du projet de loi.

ment composé du président, du vice-président et de trois membres.

Le Conseil détermine, par son règlement d'ordre intérieur, les pouvoirs délégués au Comité permanent.

Le Ministre des Chemins de fer, chaque fois qu'il le juge utile, assiste aux séances du Comité et les préside.

Il est attribué au Comité permanent une somme globale annuelle de 75,000 francs, qui sera répartie entre ses membres suivant leurs conventions particulières.

ART. 21.

Un collège de censeurs, composé de de six membres, est chargé de surveiller l'application des tarifs, de vérifier la sincérité des inventaires et autres documents comptables ainsi que l'exécution des prescriptions réglementaires relatives aux amortissements, aux fonds de renouvellement, d'assurance et de réserve et à la participation du personnel aux résultats de l'exploitation, prévue à l'article 38, 4°, de la présente loi.

ART. 22.

Les censeurs doivent être Belges de naissance ou avoir reçu la grande naturalisation.

La Chambre des Représentants nomme et démet les censeurs.

Leur mandat est de six ans.

Le collège est renouvelable par tiers de deux en deux ans, à partir du 31 décembre 1921.

Tekst van het wetsontwerp.

samengesteld uit den voorzitter, den ondervoorzitter en drie leden.

Bij zijn reglement van orde bepaalt de Raad de bevoegdheden die aan het Bestendig Comitéit verleend worden.

Telkens als de Minister van Spoorwegen het oorbaar acht, woont hij de zittingen van het Comitéit bij en neemt er het voorzitterschap waar.

Aan het Bestendig Comitéit wordt eene jaarlijksche, gezamenlijke som van 75,000 frank toegekend, die onder zijne leden volgens hunne bijzondere overeenkomsten wordt verdeeld.

ART. 21.

Een censorscollege, bestaande uit zes leden, is belast met het toezicht op de toepassing der tarieven, met het nazicht van de echtheid der inventarissen en andere-rekenplichtige bescheiden, alsmede van de uitvoering der bepaalde voorschriften betreffende de aflossingen, de vernieuwings-, verzekerings- en reservefondsen en de deelhebbing van het personeel in de uitkomsten der exploitatie, voorzien bij artikel 38, 4°, van deze wet.

ART. 22.

De censurs moeten Belg zijn door geboorte of de groote naturalisatie verkregen hebben.

De Kamer der Volksvertegenwoordigers benoemt en ontslaat de censurs.

Hunne opdracht beloopt zes jaren.

Het college wordt vernieuwd voor een derde, om de twee jaar, te rekenen van 31 December 1921.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

Quatrième alinéa, ajouter : « *avec l'approbation du Ministre* ».

In het 4^e lid, toe te voegen : « *mits goedkeuring door den Minister* ».

Dernière ligne, remplacer l' « *article 38, 4^e* », par : l' « *article 37, 4^e (nouveau)* ».

De woorden « *artikel 38, 4^e* » te vervangen door de woorden : « *artikel 37, 4^e (nieuw)* ».

Premier alinéa, ajouter : « *Ils ne peuvent être membres des Chambres.* »

In het 1^{ste} lid, toe te voegen : « *Zij mogen geen deel uitmaken van de Kamers.* »

Texte du projet de loi.

Les membres sortants sont rééligibles. La Chambre des Représentants déterminera l'ordre de sortie lors de la première élection.

ART. 23.

Les censeurs peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et de toutes les écritures de la Régie. Ils peuvent se faire fournir tous états, renseignements et éclaircissements relatifs aux recettes et aux dépenses. Ils peuvent se faire assister par des experts de leur choix, dont les émoluments sont à charge de la Régie.

Le collège des censeurs consigne ses observations dans un rapport annuel.

ART. 24.

Chaque censeur reçoit une indemnité de 5,000 francs.

ART. 25.

La Régie ne peut emprunter, garantir le capital ou les intérêts d'un emprunt, exécuter des travaux sur ressources extraordinaires que si une loi l'y autorise. Les emprunts ainsi autorisés sont garantis par l'Etat. Dès à présent, et

Tekst van het wetsontwerp.

De uittredende leden zijn herkiesbaar. De Kamer der Volksvertegenwoordigers zal de volgorde van uittreden bepalen bij de eerste verkiezing.

ART. 23.

De censors mogen kennis nemen, zonder verplaatsing, van de boeken, de briefwisseling, de processen-verbaal en van al de schrifturen der Regie. Zij mogen zich alle staten, inlichtingen en ophelderingen omtrent de ontvangsten en uitgaven doen geven. Zij mogen zich doen bijstaan door deskundigen naar hunne keus, wier bezoldiging ten laste der Regie valt.

Het censorscollege schrijft zijne opmerkingen in een jaarlijksch verslag neer.

ART. 24.

Iedere censor ontvangt eene vergoeding van 5,000 frank.

ART. 25.

De Regie mag alleen dan ontleenen, het kapitaal of de interesten eener leening waarborgen, werken op buitengewone middelen uitvoeren, wanneer eene wet haar daartoe machtigt. De aldus toegelaten leeningen worden door

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Premier alinéa, remplacer les membres de phrases : « relatifs aux recettes et aux dépenses. Ils peuvent se faire assister par des experts de leur choix... » par : « nécessaires à l'accomplissement de leur mission. Le collège des censeurs peut se faire assister par des experts de son choix... »

Ajouter un 3^e alinéa :

« Le rapport est présenté aux Chambres dans le mois qui suit la remise du bilan par le Conseil d'administration au Ministre des Chemins de fer conformément aux prescriptions de l'article 31 (nouveau) ».

Remplacer : « 5,000 » par : « 6,000 ».

In het eerste lid, de woorden : « om-trent de ontvangsten en uitgaven doen geven. Zij mogen zich doen bijstaan door deskundigen naar hunne keus... » te vervangen door de volgende woorden : « doen geven, welke tot het vervullen hunner taak noodig zijn. Het college der censoren kan zich doen bijstaan door deskundigen naar zijne keus... ».

Een 3^e lid toe te voegen, luidende :

« Het verslag wordt aan de Kamers voorgelegd binnen ééne maand na het afgeven van de balans door den Beheerraad aan den Minister van Spoorwegen overeenkomstig de voorschriften van artikel 31 (nieuw). »

« 5,000 » te vervangen door « 6,000 ».

Texte du projet de loi.

moyennant l'autorisation du Ministre des Finances et du Ministre des Chemins de fer, la Régie peut faire des emprunts à court terme à concurrence d'un montant global de 10 millions pour ses besoins de caisse. En outre, et moyennant la même autorisation, le découvert du compte courant de la Régie auprès du Trésor belge peut s'élever à 25 millions de francs.

Les modalités des emprunts à termes que la Régie contracte auprès du Trésor belge sont déterminées par la loi autorise ces emprunts. Ils sont portés dans les livres de la Régie au compte « Trésor belge-Dette », distinct du compte « Trésor belge-Compte courant ». Le compte courant est productif d'intérêts réciproques, calculés semestriellement au taux moyen des emprunts opérés par l'État belge pendant le semestre écoulé.

La Régie est créditée immédiatement à ce compte de la totalité des emprunts à terme qu'elle contracte auprès du Trésor belge.

ART. 26.

La dette initiale de la Régie envers le Trésor belge, visée à l'article 4, 1°, est remboursable en soixante annuités payables par moitié le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre de chaque année. L'annuité comprend les intérêts au taux moyen des emprunts de l'État à l'aide desquels le réseau a été constitué.

Le montant de cette dette est porté

Tekst van het wetsontwerp.

den Staat gewaarborgd. Van nu af aan, en mits machtiging van den Minister van Financiën en den Minister van Spoorwegen, mag de Regie leeningen op korten termijn aangaan tot een gezamenlijk bedrag van 10 miljoen voor hare kasbehoeften. Bovendien en mits dezelfde machtiging mag het tekort van de loopende rekening der Regie, bij de Belgische Schatkist, 25 miljoen frank bedragen.

De modaliteiten der leeningen op termijn, die de Régie met de Belgische Schatkist sluit, worden bepaald door de wet welke bedoelde leeningen toelaat. Zij worden in de boeken der Regie gebracht bij de rekening « Belgische Schatkist-Schuld », onderscheiden van de rekening « Belgische Schatkist-Loopende rekening ». De loopende rekening brengt wederzijdsche interesten op, halfjaarlijks berekend tegen het gemiddeld percent van de leeningen, door den Belgischen Staat gedurende het afgelopen halfjaar gesloten.

De Regie wordt onmiddellijk in die rekening gecrediteerd voor de gezamenlijke leeningen op termijn, die zij bij de Belgische Schatkist aangaat.

ART. 26.

De bij artikel 4, 1°, bedoelde aanvankelijke schuld van de Regie aan de Belgische Schatkist is uitkeerbaar bij zestig jaarlijksche aflossingen, betaalbaar voor de helft den 1^{en} Mei en den 1^{en} November van elk jaar. De aflossing omvat de interesten berekend tegen het gemiddeld percent der Staatsleeningen waarmede het net opgericht werd.

Het bedrag dezer schuld wordt in

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

Reporter à la fin de l'article les phrases commençant par : « *Dès à présent* » et par : « *En outre* ».

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

De volzinnen : « Van nu af aan ... » en « Boyendien ... » te plaatsen aan het slot van het artikel.

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

au compte « Trésor belge-Dette ».

Les recettes visées à l'article 3, 3°, et les dépenses visées à l'article 4, 2°, sont portées au compte « Trésor belge-Compte courant ».

Une Commission, composée de deux délégués du Ministre des Finances, de deux délégués du Ministre des Chemins de fer, de deux délégués de la Régie et d'un président choisi par le Roi parmi les conseillers de la Cour des Comptes, arrêtera la situation à la date fixée à l'article 45, alinéa 1^{er}, du compte « Dette » et du compte courant visé ci-dessus.

ART. 28.

L'exercice commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre. Les sommes dont la Régie est redevable au 31 décembre de chaque année sont portées, à cette date, au Budget pour ordre, au compte « sommes restant dues » et imputées à charge des crédits correspondants de l'exercice écoulé. Les sommes dont la Régie est créancière au 31 décembre de chaque année sont portées à cette date au Budget pour ordre au compte « sommes restant à recouvrer » et prises en recettes aux articles correspondants de l'exercice écoulé. Le montant des créances reconnues irrécouvrables sera porté à charge du crédit des « non valeurs ».

Le premier exercice commencera à la date où la Régie entrera en fonctions. Il se clôturera le 31 décembre 1920.

rekening gebracht bij de « Belgische Schatkist-Schuld ».

De ontvangsten, bedoeld bij artikel 3, 3°, en de uitgaven, waarvan sprake bij artikel 4, 2°, worden in rekening gebracht bij de « Belgische Schatkist-Loopende rekening ».

Eene Commissie, samengesteld uit twee afgevaardigden van den Minister van Financiën, twee afgevaardigden van den Minister van Spoorwegen, twee afgevaardigden der Regie en eenen voorzitter, door den Koning onder de Raads heeren van de Rekenkamer gekozen, sluit den toestand van de rekening « Schuld » en de loopende rekening, hiervoren bedoeld, af op den bij artikel 45, lid 1, bepaalden datum,

ART. 28.

Het dienstjaar begint op 1 Januari en eindigt op 31 December. De sommen, die door de Regie op 31 December van elk jaar verschuldigd zijn, worden op dien datum in de Begrooting voor order overgeschreven bij de rekening « verschuldigd blijvende sommen » en ingedeeld ten laste der overeenstemmende credieten van het verlopen dienstjaar. De sommen, die aan de Regie verschuldigd zijn op 31 December van elk jaar, worden op dien datum in de Begrooting voor order overgeschreven bij de rekening « nog in te vorderen sommen » en in ontvangst genomen bij de overeenstemmende artikelen van het verlopen dienstjaar. Het bedrag der niet invorderbare sommen wordt ten laste gelegd van het crediet der « oninbare gelden ».

Het eerste dienstjaar begint den dag waarop de Regie in werking treedt. Het eindigt op 31 December 1920.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Avant dernier alinéa, remplacer l' :
« article 45 » par l' « article 43 (nou-
veau) ».

In het voorlaatste lid, de woorden :
« artikel 45 » te vervangen door de
woorden : « *artikel 43* » (nieuw).

Deuxième et troisième phrases. —
Faire suivre les mots : « Budget pour
ordre » des mots : « *de la Régie* ».

In den tweeden en in den derden vol-
zin, na de woorden : « Begrooting voor
order » in te voegen de woorden : « *der
Regie* ».

Texte du projet de loi.

ART. 31.

Les intérêts, les amortissements calculés conformément aux prescriptions du règlement de comptabilité pour les diverses catégories de biens ainsi que les moins-values sur inventaires seront compris dans les dépenses ordinaires du Budget.

Les déchets sur inventaires dus à des causes exceptionnelles seront passés à un « compte à amortir ». Le Budget fixera les amortissements spéciaux à ce compte.

ART. 32.

ART. 33.

Le compte général de la Régie est arrêté par la loi après vérification de la Cour des Comptes^{2e} qui consigne ses observations dans un rapport aux Chambres.

La Régie fournit à la Cour des Comptes des relevés mensuels où les écritures de la comptabilité industrielle pour le mois écoulé sont résumées sous les rubriques prévues au Budget.

Le Budget pour ordre reproduit les rubriques du bilan.

La Cour examine si aucun article des dépenses du Budget n'a été dépassé et si les virements et les dépenses supplémentaires ont été approuvés par la loi.

La Cour des Comptes se fait délivrer par la Régie tous états, pièces comptables et donner tous les renseignements et éclaircissements nécessaires au con-

Tekst van het wetsontwerp.

ART. 31.

De interesten, de afschrijvingen berekend volgens de bepalingen van het reglement van boekhouding voor de verschillende soorten van goederen, alsmede de waardeverminderingen op inventarissen worden begrepen in de gewone uitgaven der Begrooting.

De waardeverliezen op inventaris, te wijten aan uitzonderlijke oorzaken, worden op eene « af te schrijven rekening » gebracht. De Begrooting bepaalt de bijzondere afschrijvingen op deze rekening.

ART. 32.

ART. 33.

De algemeene rekening der Regie wordt door de wet vastgesteld na nazicht door de Rekenkamer, die hare aanmerkingen in een verslag aan de Kamers neerschrijft.

De Regie levert aan de Rekenkamer maandelijksche staten, waarin de schriften der industriele boekhouding over de verlopen maand zijn samengevat onder de hoofdingen voorzien in de Begrooting.

De Begrooting voor order herhaalt de hoofdingen van de balans.

De Rekenkamer onderzoekt of geenerlei artikel van de uitgaven der Begrooting werd overschreden en of de overschrijvingen en de aanvullende uitgaven door de wet werden goedgekeurd.

De Rekenkamer doet door de Regie afleveren alle staten en rekenplichtige stukken en zich alle inlichtingen en ophelderingen geven, die noodig zijn voor

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

A supprimer.

Devient 31.

Devient 32.

Troisième alinéa, après : « Le Budget pour ordre » ajouter : « *de la Régie* ».

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Te doen wegvallen.

Op te nemen als artikel 31.

Op te nemen als artikel 32.

In het 3^e lid, na de woorden : « De Begrooting voor ordre » in te voegen de woorden : « *der Regie* ».

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

trôle des recettes et dépenses, ainsi que des entrées et sorties de magasin des objets et matières.

het toezicht op de ontvangsten en uitgaven, alsmede op de voorwerpen en stoffen die in of uit de magazijnen gaan.

ART. 34.

ART. 34.

Il sera créé à charge du compte de premier établissement un fonds de renouvellement, un fonds d'assurance et un fonds de réserve.

Er wordt ten laste van de rekening van eersten aanleg een vernieuwingsfonds, een verzekeringsfonds en een reservefonds opgericht.

Ces fonds seront gérés par la Régie en dehors des autres actifs, suivant les règles qui seront déterminées par le Roi.

Deze fondsen worden door de Regie buiten het ander actief beheerd overeenkomstig de rege'en, door den Koning bepaald.

ART. 35.

ART. 35.

Le fonds de renouvellement est destiné à régulariser les dépenses de renouvellement des voies, du matériel roulant et de l'outillage et les dépenses de reconstruction des bâtiments et ouvrages d'art. Il est doté d'une somme de 25 millions de francs, à prendre sur les ressources extraordinaires. Il est alimenté par les amortissements visés à l'article 21, qui seront prélevés à charge du compte d'exploitation, par le produit du placement de son avoir et par le produit de la vente du matériel mis au rebut.

Het vernieuwingsfonds is bestemd tot het regelen van de uitgaven ter vernieuwing van de sporen, van het rollend materieel en de inrichting, alsmede van de uitgaven voor wederoprichting der gebouwen en kunstwerken. Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 25 millioen frank, aan te rekenen op de buitengewone middelen. Het wordt in stand gehouden door de afschrijvingen bedoeld bij artikel 31, die vooraf worden genomen op de rekening van exploitatie, door de opbrengst der belegging van zijn tegoed en door de opbrengst van den verkoop van het buiten dienst gesteld materieel.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

Devient 33.

Op te nemen als artikel 33.

Ajouter :

La Régie est autorisée, dès à présent, à emprunter les sommes nécessaires pour constituer les dotations initiales de ces fonds. Les modalités de ces emprunts seront fixés par un arrêté royal, sur la proposition des Ministres des Chemins de fer et des Finances, le Conseil d'administration entendu.

Toe te voegen :

De Regie wordt van stonden aan gemachtigd om de noodige sommen te ontleenen tot vestiging van de eerste dotatiën dier fondsen. De modaliteiten dier leeningen worden, op voorstel van de Ministers van Spoorwegen en van Financiën, na den Beheerraad te hebben gehoord, bij koninklijk besluit bepaald.

Devient 34.

Op te nemen als artikel 34.

Dernière phrase, supprimer : « visés à l'article 31 ».

In den laatsten volzin, de woorden : « bedoeld bij artikel 31 » **te doen wegvallen.**

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

ART. 36.

Le fonds d'assurance est destiné à couvrir les dépenses ou moins-values résultant d'incendies, pertes ou avaries, les indemnités en cas d'accidents de personnes et les secours de maladie alloués au personnel. Il est doté d'une somme de 30 millions de francs à prendre sur les ressources extraordinaires. Il est ensuite alimenté par le produit du placement de son avoir et par des prélèvements à charge du compte d'exploitation, calculés de manière à représenter la moyenne des dépenses des dix derniers exercices, du chef des risques d'incendie, de pertes et avaries, d'accidents et maladies, et par le produit des taxes d'assurance acquittées par les voyageurs ou les expéditeurs.

ART. 37.

ART. 38.

ART. 39.

Le personnel en fonctions au moment de la reprise sera soumis au nouveau statut, mais il gardera, soit à la charge du Trésor, soit par le fonctionnement de caisses spéciales et sur les bases actuellement appliquées, les avantages assurés, quant à la pension de retraite, aux agents au service de l'Etat et à leurs veuves et orphelins.

ART. 40.

ART. 36.

Het verzekeringsfonds is bestemd tot het uitkeeren van de uitgaven of waardeverminderingen voortvloeiende uit branden, verliezen of beschadigingen, van de vergoedingen bij ongevallen aan personen en van de hulp gelden voor ziekte toegekend aan het personeel. Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 30 millioen frank, aan te rekenen op de buitengewone middelen. Het wordt vervolgens in stand gehouden door de opbrengst van het beleggen van zijn tegoed, door afnemingen op de rekening van exploitatie, derwijze berekend dat zij het gemiddeld bedrag som vertegenwoordigen van de uitgaven over de laatste tien dienstjaren wegens gevaren voor brand, verliezen en beschadigingen, ongevallen en ziekten, alsmede door de opbrengst van de verzekerings-taksen, betaald door de reizigers of de afzenders.

ART. 37.

ART. 38.

ART. 39.

Het personeel in dienst bij de overname wordt onderworpen aan het nieuw statuut; het behoudt echter, hetzij ten laste van de Schatkist, hetzij door de werking van bijzondere kassen en op de thans toegepaste grondslagen, de voordeelen, wat betreft het pensioen, verzekerd aan de bedienden in dienst van den Staat en aan hunne weduwen en weezen.

ART. 40.

**Amendement's
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

Devient 35.

Op te nemen als artikel 35.

Remplacer les mots : « les voyageurs ou les expéditeurs », **par** « les expéditeurs ou les destinataires et éventuellement par les voyageurs ».

De woorden : « de reizigers of de afzenders » **te vervangen door de woorden :** « de afzenders of de geadresseerden en, bij voorkomend geval, door de reizigers ».

Devient 36.

Op te nemen als artikel 36.

Devient 37.

Op te nemen als artikel 37.

A supprimer.

Te doen wegvallen.

Devient 38.

Op te nemen als artikel 38.

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

ART. 41.

ART. 41.

ART. 42.

ART. 42.

ART. 43.

ART. 43.

La Régie aura, pendant les trois premières années de sa gestion, la faculté de mettre à la retraite les fonctionnaires, employés et ouvriers qui auront atteint l'âge de 60 ans et dont elle jugera ne pouvoir utiliser les services avec avantage.

Par dérogation aux articles 1^{er}, 8, 9 et 12 de la loi du 21 juillet 1844, sur les pensions civiles, les fonctionnaires et employés admis à la retraite dans ces conditions, bénéficieront de la pension à laquelle ils auraient eu des titres à l'époque normale de la retraite aux chemins de fer de l'État (30 novembre de l'année pendant laquelle ils atteignent 66 ans).

Ils bénéficieront, en outre, jusqu'à cette époque, d'une indemnité annuelle correspondant à la différence entre le traitement dont ils sont en possession au moment de leur licenciement et le montant de leur pension.

Le même régime est applicable aux ouvriers.

Gedurende de eerste drie jaren van haar beheer, is de Regie bevoegd om op pensioen te stellen de ambtenaars, beambten en werklieden, die den ouderdom van 60 jaar hebben bereikt en wier diensten zij acht niet voordeelig te kunnen benuttigen.

Met afwijking van de artikelen 1, 8, 9 en 12 der wet van 21 Juli 1844 op de burgerlijke pensioenen, genieten de ambtenaars en beambten, die onder deze voorwaarden op pensioen worden gesteld, het pensioen waarop zij aanspraak hadden kunnen maken op het normaal tijdstip van hunne pensionneering bij de Staatsspoorwegen (30 November van het jaar binnen hetwelk zij den ouderdom van 66 jaar bereiken).

Daarenboven genieten zij tot op dit tijdstip eene jaarlijksche vergoeding, gelijk aan het verschil tusschen hunne jaarwedde op het oogenblik van hunne afdanking en het bedrag van hun pensioen.

Hetzelfde stelsel is van toepassing op de werklieden.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

Devient 39.

Devient 40.

Devient 41.

Ajouter en tête de l'article : « *Le personnel en fonctions au moment de la reprise sera soumis au nouveau statut, mais il ne pourra être licencié que dans les conditions déterminées par les arrêtés en vigueur à l'entrée en exercice de la Régie* ».

Remplacer les mots : « *La Régie*, » par : « *Toutefois, la Régie* ».

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Op te nemen als artikel 39.

Op te nemen als artikel 40.

Op te nemen als artikel 41.

Aan het hoofd van het artikel toe te voegen : « *Het nieuwe statuut geldt voor het personeel dat bij de overname in bediening is; dit personeel kan echter slechts afgedankt worden onder de voorwaarden bepaald bij de besluiten, die van kracht zijn bij het optreden van de Regie.* »

Den aanvang van het 2° lid te doen luiden : « *Evenwel is, gedurende de eerste drie jaren van haar beheer, de Regie bevoegd...* »

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

Les modifications nécessaires seront apportées aux statuts :

De noodige wijzigingen zullen worden gebracht in de statuten :

a) De la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge;

a) Van de verzekerings- en pensioenkas der ambtenaars en beambten, van den « Grand Central belge » overgenomen;

b) De la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris de la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale;

b) Van de verzekerings- en pensioenkas der ambtenaars en beambten, van de Naamlooze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen overgenomen;

c) De la caisse des ouvriers.

c) Van de werkliedenkas.

ART. 44.

ART. 44.

ART. 45.

ART. 45.

Un arrêté royal déterminera la date à laquelle prendront cours les droits et les obligations de la Régie.

Een koninklijk besluit zal den datum vaststellen waarop de rechten en de verplichtingen der Regie aanvang nemen.

Quatre mois avant cette date, le Conseil d'administration entrera en fonctions pour l'exécution des dispositions de l'article 13 et de l'article 30, alinéa 2, et pour prendre les dispositions préparatoires nécessaires au bon fonctionnement des services.

Vier maanden vóór dien datum zal de Raad van Beheer in bediening treden tot het uitvoeren van het bepaalde in artikel 13 en in artikel 30, lid 2, en tot het nemen der noodige voorbereidende schikkingen de goede werking der diensten.

Au plus tard un mois avant cette même date, le Conseil d'administration soumettra au Ministre des Chemins de fer des propositions budgétaires provisoires. Il présentera un projet définitif de budget avant la fin du quatrième mois du premier exercice.

Uiterlijk ééne maand vóór dien zelfden datum zal de Raad van Beheer den Minister van Spoorwegen voorloopige voorstellen betreffende de begrooting overleggen. Vóór het einde der vierde maand van het eerste dienstjaar zal hij een eindontwerp van begrooting indienen.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Devient 42.

Op te nemen als artikel 42.

Devient 43.

Op te nemen als artikel 43.

Deuxième alinéa, remplacer : « quatre
mois », par « *trois mois* ».

In het 2^e lid, de woorden : « vier
maanden » te vervangen door de woor-
den : « *drie maanden*. »

ANNEXE III.

**AMENDEMENTS
PROPOSÉS PAR LA SECTION
CENTRALE.**

ART. 6.

Supprimer les mots : « et dans les relations avec les Puissances étrangères par le Ministère des Affaires étrangères ».

ART. 8.

Ajouter les dispositions suivantes :

Les agents de la régie peuvent se servir de la langue de leur choix dans la correspondance personnelle avec l'Administration centrale.

Les avis destinés au public seront rédigés en flamand et en français dans la région flamande, en français et en flamand dans la région wallonne.

ART. 19.

Remplacer les nombres « 100,000 » et « 50,000 », respectivement par « 50,000 » et « 25,000 ».

ART. 29.

Remplacer le mot « virements » par le mot « transferts ».

**AMENDEMENTEN
DOOR DE MIDDENAFDEELING
VOORGESTELD.**

ART. 6.

De woorden : « en in de betrekkingen met de Vreemde Mogendheden door den Minister van Buitenlandsche Zaken » te doen wegvallen.

ART. 8.

Aan het slot van dit artikel toe te voegen :

De agenten der Regie mogen in de persoonlijke briefwisseling met het Hoofdbestuur de taal gebruiken, welke zij verkiezen.

De berichten, voor het publiek bestemd, worden opgemaakt in het Vlaamsch en in het Fransch in de Vlaamsche streken, in het Fransch en in het Vlaamsch in de Waalsche streken.

ART. 19.

De getallen « 100,000 » en « 50,000 » te vervangen onderscheidenlijk door : « 50,000 » en « 25,000 ».

ART. 29.

Het woord « overschrijvingen » te vervangen door het woord : « overdrachten ».

ART. 35 du projet primitif.

Remplacer les mots « visés à l'article 31 » par les mots « *prévu au règlement de comptabilité* ».

ART. 39 du projet primitif.

Rétablir cet article.

ART. 35 van het oorspronkelijk ontwerp.

De woorden: « bedoeld bij artikel 31 » te vervangen door de woorden: « *door het reglement der boekhouding voorzien.* »

ART. 39 van het oorspronkelijk ontwerp.

Dit artikel opnieuw op te nemen.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 17 SEPTEMBER 1919.

Ontwerp van wet tot het instellen eener Nationale Regie
der Belgische Spoorwegen. (1).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN
HEER DE WOUTERS D'OPLINTER.

MIJNE HEEREN,

Het verslag over de *Nationale Regie der Spoorwegen*, dat u heden wordt voorgelegd, is noch zoo omvangrijk noch zoo grondig als de belangrijkheid van het onderwerp het vereischen mocht.

Noodzakelijkerwijze beknopt en objectief, heeft het geen ander doel dan de behandeling van een bijzonder ingewikkeld wetsontwerp in de Kamer gemakkelijker te maken.

Met aandrang vraagt de Regeering dat die zaak onmiddellijk opgelost worde. Indien gij het geraden acht dat het nieuwe stelsel vanaf het jaar 1920 worde toegepast, mag geen oogenblik meer geaarzeld worden.

Uwe Middenafdeeling heeft deze hervorming wat-spoedig, maar toch ernstig onderzocht. De studiën, sedert zeventig jaar ondernomen in en buiten het Parlement, kwamen haar in hooge mate ten goede. Om haar voor te lichten, volstond het de belangrijke documentatie, aldus te harer beschikking gesteld, op te zoeken en te bestudeeren, daarin de zienswijze van de meest bevoegde landgenooten op te sporen en de uitkomsten dier studiën te stellen naast het Regeeringsontwerp.

Laten wij dadelijk erkennen dat dit ontwerp, op enkele onvermijdelijke wijzigingen na, naar het gevoelen van de meerderheid der Middenafdeeling,

(1) Wetsontwerp, n^o 199.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer MECHELYNCK, bestond uit de heeren DE BUE, HELLEPUTTE, LIEBAERT, HOUTART, PEPIN en DE WOUTERS D'OPLINTER.

de proeve heeft onderstaan en wij stellen aan de Kamer voor, het spoedig goed te keuren.

Dit stelsel van onderzoeking bleek het meest geschikte te zijn voor het opmaken van het verslag zelf. De tijd eischt dat dit verslag kort zij. Het kan niet al de stukken opnemen, waarop de meening, door de Middenafdeeling uitgebracht, steunt. Ternauwernood is het mogelijk den beknopten inhoud daarvan te vermelden en tevens de noodige gegevens te leveren om de taak te verlichten van diegene onzer medeleden die dit belangwekkend onderwerp bijzonder willen bestudeeren. Wij moeten evenwel trachten klaar en volledig te zijn. Na in groote trekken te hebben gewezen op de redenen, die pleiten ten voordeele eener onverwijldte oplossing van het reeds zoo lang behandelde vraagstuk, op wat zich vroeger voordeed bij dezès behandeling en op de hoofdzakelijke grondslagen van het Regeeringsontwerp, houden wij ons vooral bezig met de studie van het ontwerp zelf; wij onderzoeken het artikel na artikel en bij de belangrijkste dezer plaatsen wij tegenover elkander de verschillende stelsels, waarvan de aanneming werd voorgestaan.

De Kamer zal, ons erachtens, op die wijze kunnen uitspraak doen met kennis van zaken en met al de waarborgen vereischt vóór eene zoo gewichtige zaak, die met de hoogste economische en sociale belangen verband houdt.

*
* * *

De titel van het ons voorgelegd ontwerp luidt : *Ontwerp van wet tot instelling eener nationale Regie der Belgische spoorwegen.*

Deze titel kan voorzeker verwarring stichten. Sedert de Staat zijn eersten spoorweg gebouwd en in bedrijf genomen heeft, bestaat er een Staatsbedrijf der spoorwegen in België. Wij behoeven het dus niet tot stand te brengen.

Dit is zoo waar dat sommige economisten, weinig in getal trouwens, er zelfs aan gedacht hebben het af te schaffen en door de verpachting te vervangen.

Maar wat beteekent « regie » ? Het woord heeft vele beteekenissen, tusschen dewelke er slechts fijne verschillen zijn.

De bijzonderste zijn :

1° *In bestuurszaken* noemt men regie de uitvoering van openbare werken of het ondernemen van openbare diensten onder de leiding van bedienden van den Staat, van de provincie of van de gemeente ;

2° *In fiscale zaken* noemt men regie het rechtstreeksch innen der belastingen en inkomsten van den Staat, de provincie of de gemeente ;

3° *In meer algemeenen zin* noemt men regie het beheer van goederen waarvan rekenschap moet gegeven worden.

Deze laatste opvatting van de regie, waarbij wij moeten stilstaan daar zij in dien zin bedoeld wordt in het wetsontwerp, aan uwe behandeling onderworpen, moet nader omschreven worden wanneer het, zooals hier, een nijverheidsbedrijf geldt.

De beteekenis van het woord heeft zich inderdaad gewijzigd te gelijk met de zaak, welke het moet uitdrukken.

In modernen zin schijnt de regie te kunnen omschreven worden als volgt :

Een zelfstandig beheer, alleen onder het toezicht en de contrôle van den rechthebbende staande en waarvan de ontvangsten aan zijne uitgaven worden besteed in eene eigen boekhouding, welke het moet verantwoorden.

Het spreekt vanzelf dat, zooals in elke dergelijke zaak, de hoofdbekommernis moet zijn het bekomen van nijverheidswinst, mits men in het geval, waarover wij handelen, deze winst ten bate van het land aanwendt op de meest voordeelige en passende wijze.

De quaestie van de aanwending der gebeurlijke winsten van de Regie wordt hierna in dit verslag behandeld.

Thans hebben wij, zooals men het reeds heeft kunnen zien, feitelijk de Regie in de eerste beteekenis van het woord, in den meest verouderden zin.

Wij staan voor de drievoudige keuze : ze afschaffen, ze onveranderd handhaven of ze moderniseeren.

*
* *

In den tegenwoordigen staat van ons publiekrecht is er slechts één middel om de Regie af te schaffen, namelijk de *verpachting*.

Deze oplossing wordt afgewezen door bijna al de bevoegde mannen, die het vraagstuk onderzocht hebben. Laten wij het na een voorafgaand onderzoek terzijde stellen.

De redenen van het weinig gunstig onthaal, dat de verpachting geniet, kunnen beknopt samengevat worden als volgt :

1° Dit stelsel zou de grondwettelijk contrôle van het Parlement en het recht van toezicht door den Minister afschaffen, en bijgevolg ook de aansprakelijkheid van dezen laatste bijna geheel en al opheffen.

2° Het zou eenigszins een Staat in den Staat tot stand brengen. In het bezit van heel ons spoorwegnet, dus van de slagaders van het economisch leven der Natie, zou de Pachtende Maatschappij een financieelen, politieken en socialen invloed hebben, tegen welks misbruiken niets ons zou beveiligen.

3° Opgericht met privaat kapitaal, zou de Pachtende Maatschappij noodzakelijkerwijze het belang harer aandeelhouders, en niet het algemeen belang, beoogen. Onze spoorwegen zouden aldus niet beantwoorden aan de rol die hun is aangewezen.

4° Het overdreven bedrag van de aangewende kapitalen zou een onrustbarende factor van ons openbaar crediet worden.

5° De belangen van de Openbare Schatkist zouden rechtstreeks in gevaar gebracht worden door den interestenwaarborg, die een bijna onvermijdelijk gevolg is van de verpachting, zonder dat de Staat over de noodige macht beschikt om elk tekort te voorkomen of te verminderen.

6° Ten slotte, na het vervallen der vergunning zou de Staat zich waarschijnlijk bevinden tegenover een slecht onderhouden en toegerust spoorwegnet en zich tot aanzienlijke uitgaven verplicht zien.

Deze verscheidene beweegredenen, die wij onder vele anderen aanhalen en met een paar woorden aanduiden, zijn zoo afdoende dat wij over de zaak kunnen heenstappen om er niet verder op terug te komen.

*
* *

Bijgevolg dient men den tegenwoordigen toestand te behouden of door een tusschenstelsel te vervangen. Dat gaf aanleiding tot het ontwerp van het zelfstandig bedrijf der Spoorwegen.

De aanhangers van den bestaanden toestand zijn nog al talrijk. In de Middenafdeeling zelf zijn er gezaghebbende stemmen opgegaan om dit stelsel voor te staan.

De meest besliste tegenstanders van het ontwerp brachten nochtans geen hoofdzakelijk bezwaar in. Zij beweerden niet dat het zaakje thans zoo goed draait als 't maar draaien kan; zij schijnen veeleer er zich bij neer te leggen, den tegenwoordigen toestand te laten voortduren bij gebrek aan beter en met het verlangen dat daaruit het meest mogelijk voordeel worde getrokken.

Hun tegenstand steunt vooral op de ondoelmatigheid van de voorgestelde hervormingen, waarvan de voordeelen, welke zij gering achten, niet opwegen tegen de ernstige bezwaren.

Eene grondige hervorming kan, naar hunne meening, alleen dan ingevoerd worden wanneer de Regie heelemaal wordt losgemaakt van het Parlement, en volgens hen bestaat er geen midden tusschen de eenvoudige en zuivere verpachting, waartegen zij overigens gekant zijn, en het huidige stelsel.

De zelfstandigheid op bestuursgebied zou slechts schijnbaar zijn.

Daarentegen komt de gemakkelijk te bereiken zelfstandigheid op financieel gebied hun voor als rampspoedig voor de Staatsfinanciën. De Staat, zonder eenige werkelijke macht te bezitten over het bestuur der zaak, zou nochtans moeten instaan voor het tekort evenals vroeger, met deze verzwarende omstandigheid dat dit tekort, eertijds gevoegd bij de andere jaarlijkse uitgaven van het dienstjaar, zooals deze gedragen werd door de Gewone Begrooting.

In de toekomst zou dit anders gaan. Bij voorkomend geval zou de Buitengewone Begrooting van den Belgischen Staat het tekort der Regie van het voorgaande jaar moeten dragen. De Staat zou dit slechts door eene leening kunnen doen. Nu, iedereen weet dat, in een goed beheer, de gewone lasten niet door de leening mogen gedekt worden.

Deze opwerping blijkt niet heelemaal gegrond. In de Begrooting van

Congo worden de tekorten der bijzondere diensten uitgetrokken op de Gewone Begrooting. Artikel 11 der Begrooting voor 1919 luidt :

Posterijen, telegrafen, telephonen ; landbouwstations ; vervoer :

2,942,852 frank.

Er wordt ook gezegd dat het vooropgezette stelsel niet rechtvaardig is. Het zou de Regie, ten aanzien van de overige openbare Staatsdiensten, in een bevoorrechten toestand plaatsen.

Al de openbare diensten dragen eigenlijk bij tot den bloei der spoorwegen. Wegen, vaarten, havens werken mede om het verkeer daarop te verzekeren.

Vóór den oorlog stak daarin een kapitaal van meer dan 900 millioen, dat slechts een inkomen van ongeveer 2 millioen opbracht. Wil men tot de volstrekte rechtvaardigheid en tot de nauwkeurigheid in de begrooting der spoorwegen komen, dan moet men de winsten, uit dien hoofde verkregen, aan den Staat uitkeeren.

Eindelijk, de laatste opmerking : posterijen, telegraaf, telefoon maken een verband uit met den spoorweg. Hun bedrijven zijn zoo ineengewikkeld dat het bijna onmogelijk schijnt en in ieder geval zeer moeilijk is ze van elkander te scheiden. Zij gebruiken dikwijls dezelfde lokalen, dezelfde lijnen, hetzelfde personeel, en het aandeel der lasten voor elk zou moeilijk uit te cijferen zijn.

Niemand ontkent nochtans dat belangrijke hervormingen in bestuur en boekhouding moeten tot stand gebracht worden, doch niets belet, zoo werpt men op, dat zij op bestuurlijke wijze ingevoerd worden ; de Minister heeft daartoe de macht. Onder het huidig stelsel kan hij die macht op meer doeltreffende wijze uitoefenen dan wanneer al te nauw omschreven wetsbepalingen en eene vermindering van zijne rechten zijne werking in den weg zouden staan.

Deze laatste zienswijze zou verlokkelijk zijn en zou de zaken in hooge mate vereenvoudigen, indien zij uitging van onaantastbare premissen.

De Minister van Spoorwegen, hieromtrent ondervraagd in de Middenafdeeling, verklaarde uitdrukkelijk dat, wat de financiële hervorming betreft, hij zich beschouwt als gebonden door de wet van 1846 op 's Rijks rekenplichtigheid, waarop wij zoo dadelijk terugkomen, en het hem bijgevolg, onder het tegenwoordig wettelijk stelsel, practisch onmogelijk is op industriele wijze boek te houden.

De Regie zal voorzeker meer onafhankelijk staan tegenover het Parlement en de politiek over het algemeen dan het Ministerie van Spoorwegen.

Eindelijk, zelfs in de onderstelling dat het een Minister mogelijk mocht zijn al te doen wat men van hem verwacht, moet hij het nog willen en het Parlement moet het eveneens willen. Zijn wil kan onstandvastig zijn, zijn mandaat is het zeker. Mocht men den Minister alleen laten beslissen over

hervormingen welke door allen noodzakelijk worden geacht, dan zou men de geheele onderneming afhankelijk maken van de veranderingen van personen en van gedachten.

Om een stevig en doelmatig werk tot stand te brengen, moeten wij de nieuwe Regie vestigen op eene organieke wet die tegen zulke schommelingen beveiligd is.

*
* *

Wil dit zeggen, Mijne Heeren, dat de Regeering en de meerderheid van uwe Middenafdeeling een algemeen geneesmiddel meenen ontdekt te hebben, geschikt om al de kwalen der spoorwegen te genezen?

Geenszins! Men kan echter de meening koesteren dat, zoo men op elk gebied tot vaste en volmaakte oplossingen wil komen, men dikwijls tot onmacht is gedoemd. Menige loffelijke poging bleef onvruchtbaar, omdat zij naar een veel te volmaakt doeleinde streefde. Alleen voor de beginselen, welke ons tot richtsnoer moeten verstrekken, behoort men onverzoenlijk te zijn. In de practijk moeten wij rekening houden met de mogelijkheden; moeten wij objectief zijn en de mogelijk en nuttig erkende hervormingen onverwijld invoeren.

Van deze gedachte ging de meerderheid van de Middenafdeeling uit, wanneer zij zich verklaarde voor het onderhavige ontwerp.

Het invoeren van het stelsel der bestuurlijke en financieele zelfstandigheid en de toepassing daarvan in zooverre onze politieke zeden, onze wetgeving en ons grondwettelijk recht het veroorloven, gelden als een werkelijke vooruitgang. Het scheen ons wenschelijk toe, aan te raden daartoe over te gaan vanaf 1 Januari 1920.

De wijzen van uitvoering zullen omstandig behandeld worden bij het onderzoek van de artikelen. Het Parlement blijft overigens in de toekomst vrij, daarin de wijzigingen te brengen, welke de ondervinding zal aanduiden.

Van nu af aan mag men hopen dat de gebreken van den huidige toestand zooniet volledig zullen verdwijnen, dan toch op ernstige wijze zullen verzacht worden.

Iedereen kent ze, zij kunnen aldus worden samengevat : de spoorweg wordt niet op industrieele wijze in bedrijf genomen; bovendien is de boekhouding daarvan gebrekkig; op zijn zachtst gezegd, is zij hoegenaamd niet duidelijk.

*
* *

Tegenover deze hoofdzakelijke gebreken staan twee hervormingen :

Vooreerst *de bestuurlijke zelfstandigheid*, waardoor men de bedrijfswijze der Staatsspoorwegen nader zal kunnen doen overeenstemmen met de louter industrieele bedrijven.

Is er iemand die het aan het Parlement niet ten kwade heeft geduid dat het zich met ons spoorwegbedrijf bemoeit? Wij willen voorzeker niet de tolk zijn van al de klachten die werden uitgebracht, doch het is goed ze

beknopt mede te deelen : zij betreffen vooral de overdreven uitgaven welke aan den Staat worden opgelegd onder den vorm van aanleg van nieuwe lijnen, opening van statieën of inrichting van treinen bestemd om plaatselijke of private belangen te bedienen, overdreven vermeerdering van een personeel dat door invloeden, buiten het Beheer om, aan de werking van het wettig gezag wordt onttrokken.

Dikwijls werd terecht aangeklaagd het overgroot aantal beambten der Staatsspoorwegen, dat aanmerkelijk sterker is dan dit van soortgelijke private ondernemingen. Dit aantal schijnt merkkelijk te kunnen verminderd worden, inzonderheid wat het personeel van het hoofdbeheer betreft, waardoor een groot aantal millioenen zouden bespaard worden.

Dit vooruitzicht moet overigens het huidig personeel niet afschrikken, aangezien eenieders verworven rechten door het wetsontwerp worden gewaarborgd.

* * *

Dit alles werd herhaaldelijk gezegd, in dit alles ligt er iets waars, dit alles kon met het huidige stelsel niet vermeden worden.

Er is overigens niet alleen sprake van bekommelingen op politiek gebied of op kiesgebied, welke inderdaad de meest betreuenswaardige zijn van alle ; doch hoe zou men kunnen verwachten dat ambtenaren, die nagenoeg onaansprakelijk zijn en bij het goed beheeren der spoorwegen geen enkel persoonlijk belang hebben, aan zulke aansoeken wederstaan ? Dit komt nog meer onmogelijk voor, wanneer men denkt dat geen enkel lid van dat talrijk spoorwegpersoneel zich een juist denkbeeld maakte van den financieelen toestand van ons spoorwegbedrijf.

Misschien, in de hogere sferen, hebben eenige ingewijden den toestand klaar ingezien... of dachten zij hem in te zien. Deze twijfel schijnt ons gewettigd door de talrijke betwistingen waartoe deze quaestie aanleiding geeft.

In elk geval, om hervormingen en bezuinigingen te doen aannemen en door het publiek en door het personeel, is de hoofdzaak dat beiden de noodzakelijkheid daarvan inzien.

Nu, niets kan ze beter wettigen dan eene klare, zuivere en omstandige boekhouding.

Hier stellen wij de noodzakelijkheid der *financieele zelfstandigheid* vast. Zonder haar geene industrieele boekhouding.

Het is waar dat in de Staatsbegrooting thans de meeste gegevens voorkomen, die tot het invoeren van zulke boekhouding noodig zijn. Doch deze gegevens zijn zoodanig verspreid dat het getal bevoegde mannen, die er zich mogen op beroemen te weten waar ze te vinden, zeer klein is. Ze te verzamelen en in eene enkele begrooting te vereenigen is een aanzienlijk werk.

Hoe zou het anders kunnen zijn ? Daar zij geene eigen boekhouding heeft, is de begrooting der Staatsspoorwegen verplicht zich aan de

Algemeene Staatsbegrooting aan te passen en de inlichtingen, welke zij verstrekt aan het Parlement en aan het land, in de verschillende afdeelingen daarvan te verbreiden.

Zóó moet men, om ingelicht te worden, de Begrooting van 's Lands Schuld, die van Spoorwegen, die van 's Lands Middelen, de Buitengewone Begrooting, de Begrooting van Ontvangsten en Uitgaven voor Order en de Begrooting der Onwaarden en Terugbetalingen raadplegen, zonder natuurlijk het Jaarverslag over de Staatsspoorwegen en de eindrekeningen der vroegere dienstjaren te vergeten.

In al deze stukken — wellicht zijn er nog andere — komen noodzakelijke inlichtingen voor. Men dient ze daarin op te zoeken, en wat de zaak in de hoogste mate ingewikkeld maakt is het feit, dat die onderscheidene bronnen van inlichting op verschillende wijzen opgesteld en met lange tusschenpoozen, na maanden, zooniet na jaren openbaargemaakt worden.

Buiten kijf is er eene hervorming mogelijk, waarover, ik zeg het dadelijk, iedereen het eens is.

Doch de goede wil van den Minister en van het Beheer stuit op de wet welke men niet kan ontwijken : de wet van 15 Mei 1846 op de algemeene rekenplichtigheid van den Staat.

Alzoo :

1^o Artikel 17 dier wet verbiedt het doen van uitgaven zonder voorafgaande machtiging van den Minister van Financiën en zonder voorafgaand visa en de vereffening door het Rekenhof, behoudens de uitzonderingen bij de wet bepaald ;

2^o Artikel 19 laat in beginsel geen contract, overeenkomst of toewijzing toe voor een termijn die den duur der Begrooting overschrijdt ;

3^o Artikel 20 bepaalt dat geene overeenkomst, geen contract voor werken en leveringen eenige betaling op afkorting mag bedingen, tenzij voor een bewezen en goedgekeurden dienst ;

4^o Voor al de overeenkomsten op naam van den Staat wordt door de artikelen 21 en 22 opgelegd de verplichte openbare aanbesteding met vast akkoord, behoudens in sommige uitzonderlijke gevallen of voor verrichtingen welke minder dan 10,000 frank bedragen.

Daarenboven komen in het koninklijk besluit van 10 December 1868, tot algemeene regeling der rekenplichtigheid van den Staat, bepalingen voor, welke onvereinigbaar zijn met het houden eener koopmansboekhouding en met het overleggen der rekeningen binnen de termijnen, door de private vennootschappen in acht genomen voor de openbaarmaking hunner balansen ; men is het nochtans eens om te erkennen dat het hoogst nuttig zou zijn, de Kamers in bezit te stellen van vaste en nauwkeurige rekeningen binnen zes maanden na de sluiting van het dienstjaar.

Het Departement der Spoorwegen is onbetwistbaar gebonden door de wet van 1846. Toen reeds erkende de wetgever dit feit, evenals de ernstige

bezwaren die daaruit voortvloeien. Artikel 55 dier wet luidt inderdaad :
 « De regeling van de rekenplichtigheid van den Staatsspoorweg zal het
 » voorwerp eener bijzondere wet uitmaken, *welke wet binnen het zittings-*
» jaar 1846-1847 zal ingediend worden. »

Aan dit artikel werd nimmer gevolg gegeven.

In 1847, 1853, 1854, 1872, 1875, 1882, 1910, 1912 vinden wij in de handelingen der Kamers en in de onderscheidene Begrotingen van 's Lands Middelen en van Spoorwegen het bewijs, dat alwie er toe gebracht was de zaak te bestudeeren, zich daarover steeds bekommerde.

Ministers en verslaggevers stemden er mede in, wetsontwerpen werden ingediend, commissiën benoemd zonder dat de zaak er iets bij vorderde. Slechts in 1912 schijnt men besloten te zijn tot eenige verwerkelijking over te gaan, en op 19 Februari werd eene Commissie ingesteld door den Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen en den Minister van Financiën « ten einde de quaestie van de zelfstandigheid der spoorwe-
 » gen, evenals al de daarmede samengaande quaestiën van alle zijden
 » te bestudeeren ».

Na deze Commissie kwamen er verscheidene andere, en in den loop van den oorlog werd door het « Institut de Sociologie (Institut Solvay) » de quaestie opnieuw aangevat en een belangwekkend verslag uitgebracht ⁽¹⁾.

De Minister van Spoorwegen heeft er voor gezorgd, den uitslag van deze studiën samen te vatten in eene vergelijkende tabel waarover verder wordt gehandeld.

Van nu af aan kunnen wij zeggen dat men het eens is om hervormingen te eischen en om dan deze hervormingen een wettelijken grondslag te geven; slechts over de wijzen is men het niet eens. De bijzonderste hervormingen, welke voorgestaan worden, zijn :

1° *De financiële zelfstandigheid* met industriele boekhouding en afzonderlijke begrooting. Om dit doel te bereiken, dient de wet van 1846 te worden herzien. Het schijnt ook wenschelijk, aan de Regie den aard toe te kennen van een openbare instelling met afzonderlijk vermogen;

2° *De bestuurlijke zelfstandigheid.* De spoorweg zal op industriele wijze worden ingericht; evenals de meeste groote naamlooze vennootschappen, zal hij een beheerraad en een algemeen bestuur hebben, welke aansprakelijk en gedecentraliseerd zijn zal. De censoren komen in de plaats van het college der commissarissen;

3° *De tusschenkomst van het Parlement* zal tot dezes grondwettelijke rol worden teruggebracht. De uitoefening van zijn recht van *toezicht* en van *onderzoek* wordt versterkt. Nooit dacht iemand er aan, daarop inbreuk te maken. Alleen streeft men er naar, zijne inmenging in het bestuur te vermijden;

(1) *L'Autonomie des chemins de fer de l'État belge.* J. Lebègue et C^{ie} 1919.

4^o *De Minister* heeft, in beginsel, niet meer het *recht van voordracht* in het spoorwegbeheer, hij heeft nog enkel een *recht van toezicht en van veto*. Feitelijk wordt hij de *Hooge Commissaris der Belgische natie bij de Regie* en is de grondwettelijke band tusschen de Regie en het Parlement. Wanneer de Minister den Beheerraad of het bestendig Comité voorzigt, zal hij er enkel raadgevende stem hebben ;

5^o Eindelijk, evenals in al de industriele ondernemingen, moet het bestuur zich laten geleiden door de gewinzucht, welke deze kenmerkt. Deze gewinzucht moet er naar streven, ten minste om de Begrooting sluitend te maken, wanneer het een openbaren dienst geldt.

*
* *

Hier staan wij voor den knoop van het vraagstuk. In de toekomst zal het Bestuur der spoorwegen er in de eerste plaats moeten voor zorgen, zijn zaken te doen met eigen middelen. Al zijn pogen moet er op gericht zijn, nijverheids-winsten te verwezenlijken, mits deze worden gebruikt zooals het hoort voor een openbaren dienst, die eene andere zending te vervullen heeft dan deze die aan eene private onderneming is opgedragen.

Eigenlijk mag men zeggen *dat het evenwicht der ontvangsten en uitgaven het kenmerk en de reden van bestaan is van de Regie*.

Bij het bespreken van deze quaestie moeten wij nooit deze gedachte uit het oog verliezen. De toepassing daarvan zal ons een zekere gids zijn.

Vóór wij tot dit evenwicht geraken, zal er dikwijls geaarzeld en in den blinde getast worden. Men zal niet heelemaal de schommelingen kunnen vermijden, maar men zal er zeker toe komen den omvang ervan te vermindern. Ze heel en al doen verdwijnen is onmogelijk. Dit hangt af van veranderlijke economische omstandigheden en ook van het onvolmaakte in al wat menschelijk is; het te bereiken doelwit : het evenwicht, moet echter en kan bepaald aangeduid worden.

Feitelijk nochtans zal het diensjaar telkens sluiten ofwel met winst, ofwel met verlies.

Is er een *tekort*, dan zullen de Kamers, na onderzoek der voorstellen van den Beheerraad door den Minister ingediend, beslissen hoe dit tekort zal aangezuiverd worden.

Bij een normalen gang zal het tekort afgeschreven worden van het reservefonds dat is voorzien bij artikel 37 van het wetsontwerp; dit fonds zal met eene aanvangsdotatie van 50 miljoen begiftigd en vervolgens in stand gehouden worden door de inkomsten van zijn vermogen en door de jaarlijksche overschotten

Is het reservefonds ontoereikend om het tekort te dekken, dan behoudt de wetgever het recht, aan de Regie de verplichting op te leggen dit tekort te dekken door de uitgifte eener leening. Deze leening kan aangegaan worden bij derden of bij de Belgische Schatkist; in elk geval moet de Regie ze aflossen over een beperkt getal jaren, door de wet bepaald, en bijgevolg

hare financiële politiek en haar beheer daarbij aanpassen voor de volgende dienstjaren.

De vorm zelf van de bij voorkomend geval te sluiten leeningen zal voor het Staatscrediet eene verlichting zijn.

In menige Begrooting van 's Lands Middelen en van 's Lands Schuld werd reeds gewezen op de gepastheid, aan onze openbare schuld haar wezenlijk karakter weer te geven. Vóór den oorlog was meer dan de helft onzer gevestigde schuld in werkelijkheid eene nijverheidsschuld, die ruimschoots vergoed werd door ons prachtig spoorwegnet.

Wat alsdan nuttig was is, in de crisis welke de Staatscredieten thans doormaken, noodig geworden.

De Regie moet overigens niet noodzakelijk den Staat als eenigen geldschieter hebben. Het ontwerp voorziet de machtiging om leeningen, met het spoorwegnet als waarborg, aan te gaan met derden.

De wetgever zal de voorwaarden dezer leeningen vaststellen. Zoo het tegenovergestelde niet bepaald wordt, zullen zij door den Staat gewaarborgd worden. Deze waarborg, die het vertrouwen van het land in de financiële kracht der Regie versterkt, zal de leeningen van deze bevorderen zonder eenig nadeel voor het crediet van den Staat.

Daardoor wordt de aansprakelijkheid van de Schatkist niet verzwaard.

* *
*

De gebeurlijke *overschotten* zullen eerst en vooral dienen tot het instellen van een reservefonds van 100,000,000 frank, bestemd om in het tekort van de slechte jaren te voorzien.

Wordt die som overschreden, dan zal het Parlement over het gebruik der beschikbare fondsen verder beslissen. Vermoedelijk zal het deze, bij voorkomend geval, in het openbaar belang benuttigen en ze aanwenden tot vermindering der reizigerstarieven, en bijzonder der goederentarieven.

Aldus zal het zich laten leiden door het algemeen belang. Onze spoorwegen zijn in de eerste plaats een openbare dienst, en daarom willen wij ze niet verpachten. Dienvolgens is het wenschelijk groote winsten, evenals tekorten te vermijden, en, komen ze dan toch vóór, hun terugkeer te beletten.

Altijd geldt het de wet van het evenwicht!

Het zijn ten slotte onze nijveraars en onze handelaars die in de eerste plaats tot die overschotten zouden bijdragen. Het is beter ons economisch leven te ontlasten van den druk der vervoerkosten en den kostenden prijs onzer grondstoffen en onzer producten te verminderen.

De verrijking van den eenling, de bloei der zaken en de aangroei van het openbaar vermogen in het algemeen zullen ten langen laatste veel meer voor de Staatskas opbrengen dan de sommen die zij elk jaar rechtstreeks zou kunnen innen.

Het kapitaal, door de vermindering der tarieven ter beschikking van de

nijveraars en de handelaars gelaten, zal voor de uitbreiding hunner zaken gebruikt worden. Aldus zal het meer bijdragen tot het algemeen welzijn dan wanneer het in de Staatskas werd gestort om er bij zijne andere ontvangsten gevoegd en misschien voor weelde uitgaven gebruikt te worden. Wegens het onregelmatige van eene dergelijke ontvangst, zou men ze noch geregeld in de Begrooting van 's Lands Middelen kunnen opnemen, noch daarop kunnen staat maken voor de gewone uitgaven. Het zou eer een kansje zijn, waarvan men geneigd zou zijn gebruik te maken voor eene toevallige bestemming.

*
* *

Dit brengt er ons toe te wijzen op het groote voordeel der *vastheid*, welke de Staatsfinanciën in het nieuwe stelsel zullen vinden.

Deze zullen niet meer af te rekenen hebben met de risico's verbonden aan eene nijverheidsonderneming. De schommelingen van de uitkomst van het spoorwegbedrijf worden door de nieuwe regeling verminderd en zullen overigens geen rechtstreekschen invloed meer hebben op de gewone ontvangsten en uitgaven van den Staat.

Meer dan ooit moet onze thesaurie op dit oogenblik kunnen steunen op hechte grondslagen. De crises, die zij vroeger moest doormaken, zijn slechts kinderspel naast deze die zij op dit oogenblik doormaakt.

Nooit was eene hervorming meer *gepast* en deed zich op een meer gunstig oogenblik voor.

Het heropleven onzer spoorwegen zal zich anderzijds zeer natuurlijk aanpassen aan de nieuwe regeling en evenzoo zal het bedrijf daarvan door kortstondige bezwaren der Schatkist niet gestremd worden.

*
* *

De *aflossing* van het kapitaal, in onze spoorwegen belegd, zal voortaan op meer logische en geregelde wijze voortgezet worden.

Wil dit zeggen dat men tot hiertoe niets afgelost heeft? Heelemaal niet! Men heeft afgelost, en veel zelfs, maar men heeft slecht afgelost.

Men heeft slechts de schuld, niet het net noch het materieel afgelost; men loste dus alles af, materieel, banen, gronden, gebouwen, alles te zamen en in gelijke verhouding, en wel in strijd met elke goede regeling in nijverheidszaken; zóó kwam men er zelfs toe, den aankoop van gronden af te lossen, die eene aanzienlijke waardevermeerdering hadden verkregen.

Terkenen wij daarbij eene voor de Regie gunstige omstandigheid aan: bij hare aflossing zal men zich niet moeten bekommeren om den afloop der vergunning, die altijd drukt op de pachtende maatschappijen.

*
* *

Na den toestand, die eene hervorming noodig maakt, en de beginselen van deze in groote trekken te hebben geschetst, behoeven wij nog de modaliteiten te onderzoeken.

Wij beschouwden als de beste methode, de verscheidene artikelen van het Regeeringsontwerp achtereenvolgens in oogenschouw te nemen en bij elk dezer te wijzen op de oplossingen die werden voorgesteld.

Wij staan namelijk tegenover vier ontwerpen. De Minister van Spoorwegen heeft den grond van elk samengevat in eenen *Staat tot vergelijking van het Regeeringsontwerp en van andere ontwerpen (Juli 1919)*, dat aan de leden der Kamer werd rondgedeeld. Dit stuk moet onze gids zijn bij de behandeling en is tevens de onmisbare bijlage van dit ons verslag, dat er herhaaldelijk naar verwijst onder de hoofding T. C. gevolgd van het cijfer der bladzijde waar het bewuste punt wordt besproken.

Uit dien hoofde is het nutteloos den tekst daarvan over te nemen.

De opmerkingen, die men hier zal vinden, hebben dus slechts een aanvullend karakter en hebben vooral ten deel de besprekingen over elk artikel gevoerd in de Middenafdeeling, alsmede het door deze ingenomen standpunt te doen kennen.

De vier bedoelde ontwerpen gaan uit van :

1° De Bijzondere Commissie ingesteld den 19^e Februari 1912 ; zij trad op eerst onder het voorzitterschap van den achtbaren heer Helleputte en daarna van ons zeer betreurd medelid, den heer Arthur Verhaegen ;

2° Het « Institut de Sociologie » afhangende van de Instituten-Solvay. Zooals wij hooger zegden werd eene grondige studie door deze instelling uitgegeven ; zij draagt de handteekeningen van de heeren H. Vanderrycht, M. Ansiaux, G. Bigwood en H. Speyer ;

3° De nieuwe Commissie, door de Regeering op 10 December 1918 ingesteld onder het voorzitterschap van den heer Jules Jadot ;

4° Den Minister van Spoorwegen zelf, die zijn wetsontwerp aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers heeft voorgelegd ter vergadering van 25 Juni 1919.

Reeds in 1914 had de achtbare heer Segers, pas Minister van Spoorwegen benoemd, het onderzoek van de voorstellen der Commissie van 1912 doen hervatten.

Deze werken, bijna voltooid toen de oorlog uitbrak, zijn niet in onze handen in hun definitieven vorm. Wij hebben evenwel nuttige inlichtingen daaraan kunnen ontleenen. Over het algemeen komen de meeningsverschillen vooral neer op de onderlinge betrekkingen tusschen Parlement, Regeering, Bestuur en Beheerraad.

De wijze van benoeming van den Beheerraad en de beperking van de macht van het bestuur der Regie gaven vooral aanleiding tot verschil van zienswijze.

*
* *

Het Regeeringsontwerp laat heelemaal ter zijde eene instelling geëischt door de zakenmannen, en, onder meer, door de Kamer van Koophandel te Brussel : *Het Raadgevend Comité* (T. C. 8-13.)

Naar de opvatting zijner voorstanders zou het Raadgevend Comité, eene betrekkelijk talrijke vereeniging van afgevaardigden der bijzonderste belanghebbenden uit de nijverheid, den handel en den landbouw, op gestelde tijden vergaderen om dezer wenschen te doen kennen aan den Beheerraad en het Bestuur.

De Minister meent dat deze belangen hunne meest bevoegde verdedigers op het spreekgestoelte van het Parlement zullen vinden.

Overigens, daar de Spoorwegen op industriele wijze ingericht worden, zullen de belanghebbenden alle gemak hebben om met de beheerders en het Bestuur te onderhandelen.

*
* *

De grondige hervorming eener onderneming met een zoo talrijk personeel kan niet geschieden zonder ernstige *sociale vraagstukken* te doen oprijzen.

Dit verslag zou onvolledig zijn, moest het dit punt niet aanraken.

In dien gedachtengang komt op den voorrang het vraagstuk van den *Rechtstoestand van het personeel*, die geregeld wordt bij artikel 38 (T. C. 100 tot 113) en bij artikel 43.

*
* *

Bij het onderzoek van het wetsontwerp ontspon zich in de Middenafdeeling een debat over *het gebruik der twee landstalen* in de betrekkingen van de Regie met het publiek en in hare binnendiensten.

De meening werd vooruitgezet dat de Regie onderworpen was aan de wet van 22 Mei 1878 en dat het niet betaande de quaestie van het gebruik der talen in de openbare besturen op te werpen ter gelegenheid van elke wet die in behandeling genomen wordt. De opwerping, dat dit vraagstuk, in feite, een algemeen karakter draagt en door eene enkele wet moet geregeld worden, kwam in den grond overeen met het stellen van de *voorafgaande quaestie*. De Middenafdeeling, steunend op de soortgelijke maatregelen, die in onze wetten reeds opgenomen werden, vereenigde zich met deze zienswijze niet en besliste dat, naar hare meening, niets belette dat de taalregeling besproken werd en desgevallend in deze wet werd neergeschreven.

Onderstaand ontwerp van amendement werd dus onderworpen aan het onderzoek der Middenafdeeling. Dit amendement zou toegevoegd worden aan artikel 8 :

- « *De diensten van de Regie moeten de Vlaamsche taal in het Vlaamsch*
- » *gedeelte van het land en de Fransche taal in het Waalsch gedeelte*
- » *gebruiken.*
- » *De agenten der Regie mogen, in de persoonlijke briefwisseling met het*
- » *Hoofdbestuur, de taal gebruiken welke zij verkiezen.*

» *De berichten voor het publiek bestemd worden opgemaakt in het Vlaamsch en in het Fransch in de Vlaamsche streken, in het Fransch en in het Vlaamsch in de Waalsche streken* ».

De bespreking liep vooral over het eerste lid.

Dit zegt, in grondbeginsel, dat de Regie verplicht is, zich van de aangeduide taal te bedienen voor hare binnendiensten en voor hare bestuurlijke briefwisseling.

De vooruitgezette beweeggronden hebben eensdeels een algemeen karakter en gelden anderdeels meer bijzonder voor het spoorwegbedrijf.

De tegenstanders van het beginsel, vastgelegd in het eerste lid van het amendement, deden gelden :

1° Dat elk taalverschil, enkel steunend op het verschil van gebied, onvoorwaardelijk moest verworpen worden, omdat het de kiem van de bestuursscheiding bevat ;

2° Dat het vraagstuk van het gebruik van deze of gene taal niet een vraagstuk was van zakelijke, maar van persoonlijke regeling : elke Belg moet vrij zijn de landstaal zijner keuze te gebruiken ;

3° Dat de eenige practische oplossing is de tweetaligheid, d. w. z. de verplichting voor al de beambten de twee talen te kennen ;

4° Dat de toepassing van een dergelijken maatregel vooral onmogelijk is in de Regie. Herhaaldelijk moeten de twee deelen van het land met elkaar in betrekking treden voor dienstaangelegenheden zonder over het Middenbestuur te gaan; namelijk voor het bedrijf der lijnen die gedeeltelijk over het Vlaamsch en gedeeltelijk over het Waalsch gebied loopen. Dat het gebruik der twee talen een verwarden en soms zelfs gevaarlijken toestand in 't leven zou roepen, te meer daar er eene strekking bestaat om steeds meer gebruik te maken van telegraaf en telefoon ;

5° Dat bovendien de wet van 1878 en de reglementen van toepassing, door het beheer ingevoerd, aan de Vlamingen alle mogelijke waarborgen verzekeren ; dat overigens onderrichtingen kunnen gegeven worden opdat die reglementen in de toekomst op meer volledige en doeltreffende wijze toegepast worden.

Daarop werd geantwoord :

1° Dat het eenvoudige feit, het gebruik van een der landstalen op te leggen, geen gevaar kan zijn voor de algemeen als noodzakelijk erkende eenheid van 's lands bestuur; dat het beginsel van de bestuurlijke scheiding ligt in de tweeledigheid van het bestuur en niet in het gebruik eener verschillende taal, daar het laatste louter vormelijk is en den grond zelf van het bestuur onverlet laat; dat het voorstaan van eene tegenstrijdige meening een uiterst gevaarlijk beginsel voor 's lands toekomst vooropstelt, vermits men daardoor ontkent dat eene taalhervorming in vaderlandschen zin mogelijk is;

2° Dat het practisch onmogelijk is, in het beheer de tweetaligheid op te leggen van hoog tot laag; dat er altijd eene reeks beambten is, voor wie de

kennis der twee talen nutteloos is wegens den post zelf dien zij bekleeden; dat het tevens onlogisch zou zijn die kennis te eischen wegens den lagen graad van onderwijs die van hen gevraagd wordt. De tweetaligheid wordt trouwens weinig gunstig onthaald, vooral in het Waalsch gedeelte.

Zij moet tot hare logische grenzen worden gebracht; met andere woorden, alleen de beambten, die rechtstreeks in voeling staan met het publiek, zullen er toe verplicht worden, en wel in het gansche land;

3^o Dat de moeilijkheden van de toepassing klaarblijkend, doch niet onoverkomelijk zijn en betrekkelijk weinig belang hebben ten aanzien van het hogere beginsel dat moet toegepast worden. Zeer ruime overgangsmaatregelen zullen overigens aangenomen en bijzondere maatregelen voor de gemengde lijnen voorgeschreven worden;

4^o Dat de wet van 1878 feitelijk nooit eerlijk werd toegepast, en dat het juist die betreurenswaardige miskenningen zijn, welke de tegenwoordige eischen noodzakelijk maken.

De Middenafdeeling erkende dat in de laatste twee alinea's bepalingen voorkomen, waarvan de toepassing wenschelijk is. De Minister van Spoorwegen deed overigens aanmerken dat deze reeds thans werden toegepast krachtens de reglementen van het tegenwoordig spoorwegbestuur.

Na de beweeggronden van beide partijen te hebben gehoord, werd door de Middenafdeeling overgegaan tot eene stemming over elk lid van het voorgestelde amendement.

Het eerste lid werd bij de stemming verworpen met 4 stemmen tegen 2 en 1 onthouding.

Het tweede en het derde lid werden aangenomen met 4 stemmen tegen 2. Zij zullen dus voorgesteld worden als amendement der Middenafdeeling, aan artikel 8 toe te voegen.

ONDERZÓEK VAN DE ARTIKELEN.

EERSTE ARTIKEL.

Dit artikel, dat het beginsel der hervorming behelst, werd door de Middenafdeeling aangenomen met 5 stemmen tegen 1 en 1 onthouding. Het doel der hervorming wordt bij artikel 7 omschreven.

De bespreking bij artikel 1 in de Middenafdeeling was natuurlijk van algemeenen aard en de zakelijke inhoud daarvan is in het eerste gedeelte van dit verslag vermeld.

De twee leden, die tegen het beginsel der Regie stemden, gaven als reden op dat zij overtuigd waren van de ondoelmatigheid van het ontwerp om de noodige hervormingen tot stand te brengen. Het eene lid acht dat er geen midden is tusschen den huidige toestand en de verpachting, welke hij overigens onuitvoerbaar vindt; het andere lid drong er op aan, dat het mogelijk is het beoogde doel te bereiken door bestuursmaatregelen en zonder nieuwe wetsbepalingen.

Er dient te worden vastgesteld dat de vier Commissiën, die het vraagstuk bestudeerden, ofschoon zij het over de uitvoeringswijzen niet eens waren, eenparig van meening waren dat het tot stand brengen van eene Regie onontbeerlijk was. Benevens het beginsel van de instelling der Regie komt, in artikel 1, een der hoofdpunten van zijn juridisch statuut voor : zij is *van openbaar nut* met al de wettelijke gevolgen die daaruit voortvloeien, namelijk voor de onteigeningen.

Om zich een volledig denkbeeld van het juridisch statuut der nieuwe instelling te vormen, moet men dat lid van artikel 1 vergelijken met artikel 2.

Een lid meent dat de woorden « over te nemen » dienden te worden vervangen door « op zich te nemen » of « waar te nemen ». In rechten is het nochtans eene overneming met al hare gevolgen, namelijk ten aanzien van het personeel, en niet enkel eene lastgeving.

ART. 2 (T. C. 2 tot 5, 51).

Artikel 2 regelt den rechtstoestand der Regie.

Alleen het ontwerp der Regeering schenkt aan de Regie volkomen rechtspersoonlijkheid met het logisch gevolg dat daaruit voortvloeit, namelijk de eigendom van de Spoorwegen die in rechten het eigen vermogen der Regie uitmaken, onderscheiden van dit van den Staat.

Zonder de juridische fictie der rechtspersoonlijkheid zou men het vermogen van den Staat kunnen schatten, doch den eigendom ervan niet overdragen noch het onttrekken aan de wetten die het domein van den Staat beheerschen. Het tot stand brengen van een eigen vermogen voor de Regie is overigens noodig om de aansprakelijkheid, die zij zal dragen ter ontlasting van den Staat, op een werkelijken grondslag te vestigen.

De overige drie ontwerpen, ofschoon zij de noodzakelijkheid van de toekenning der rechtspersoonlijkheid erkennen, hebben van de Regie een eenvoudigen lasthebber gemaakt, die beheert « voor rekening ofwel in stede en in de plaats van den Staat ».

Deze onbepaalde toestand zou tot misverstand kunnen aanleiding geven; de opvatting van het ontwerp der Regeering schijnt veel beter afgeteekend, zij werd overigens niet bestreden in de Middenafdeeling.

De Minister van Spoorwegen aanziet het standpunt van het Regeeringsontwerp als hoofdzakelijk : men kan volgens hem geen zelfstandigheid beseffen zonder eigen vermogen.

ART. 3 (T. C. 50 en volg.).

In artikel 3 zijn aangegeven de goederen die het actief van het vermogen der Regie zullen uitmaken, zooals dit door het voorgaande artikel is gevestigd.

Het onderzoek van dit artikel gaf aanleiding tot de volgende opmerkingen :

Bij § 1° : Aangenomen zonder wijziging.

Bij § 2° : Het woord « betaald » moet vervangen worden door het woord « verkregen ». Alleen de overdracht van den eigendom levert belang op, niet de wijze van die overdracht. De Minister nam dit amendement aan.

Bij § 3° : De datum 1919 komt enkel in aanmerking voor de vestiging van den eigendom, actief en passief. Het bedrijf zal slechts met 1 Januari 1920 een aanvang nemen.

Bij § 4° : Vóór de laatste twee woorden dient men toe te voegen : « en n° 2° ».

Bij § 5° : Geen aanmerkingen.

Bij § 6° : De Middenafdeeling wenschte te weten welke de loopende overeenkomsten zijn *betreffende het personeel*, in dit lid van het artikel bedoeld.

Antwoord van den Minister van Spoorwegen : « De loopende overeenkomsten en andere verbintenissen betreffende het personeel bedoelen de benoemingen gedaan onder het Staatsstelsel, de verbintenissen voortvloeiende uit de besluiten, verordeningen of beslissingen en de overeenkomsten, door den Staat gesloten met ambtenaren en bedienden, die het slachtoffer van ongevallen waren. »

Bij § 7° : Deze alinea moet verstaan worden in dezen zin dat de Regie

den Spoorweg overneemt zooals deze is in 1919, met den last zijner verwoestingen en zijner uitkeeringen, maar dat zij in eigendom verkrijgt de schuldvorderingen veroorzaakt door en ontstaan uit die uitkeeringen en verwoestingen of zelfs vroeger (T. C. 59 en 90).

Bij § 8° : De eerste zeven alinea's duiden de goederen aan, die het vermogen der Regie uitmaken bij hare oprichting : dat is het verleden en het heden. Alinea 8 vermeldt de goederen die later van dit vermogen zullen deel uitmaken : dat is de toekomst.

Om elke dubbelzinnigheid te vermijden, stelt de Middenafdeeling voor, met instemming van den Minister, aan het slot van deze alinea de volgende woorden weg te laten : *te rekenen van den dag die zal worden bepaald door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.*

* * *

Naar aanleiding van dit artikel werd de volgende vraag gesteld :

Hoe zal de indeeling van de gebouwen, betrokken door de Posterijen, Telegrafen en Telefoon in die van den Spoorweg, geschieden?

Antwoord.

« De indeeling zal geschieden bij het opmaken van den aanvangsinventaris. Daarin zullen vermeld worden de gebouwen, opgericht op de kosten van den Spoorweg en gedeeltelijk betrokken door de diensten der Posterijen, Telegrafen en Telefoon, alsmede de gebouwen opgericht op de kosten der P. T. T., waarin de Regie bureelen gebruikt, of ook de lokalen gehuurd door den Staat en waarvan de huurprijs thans op de Begrooting verdeeld is onder de credieten van beide diensten.

» Voor de gebouwen, aan de Regie afgestaan en gedeeltelijk benuttigd door de diensten der P. T. T., zal er eene uitkeering bepaald worden ten laste van de jaarlijksche credieten van dien dienst en in verhouding tot de inventaris-waarde van het gebouw en tot de belangrijkheid der aldus benuttigde bureelen.

» Voor de gebouwen van den dienst der P. T. T., gedeeltelijk benuttigd door de Regie, zal deze aan de Schatkist een jaarlijksche uitkeering moeten betalen, op gelijke wijze berekend.

» Ten slotte, voor de lokalen, door den Staat gehuurd, zal de indeeling geschieden naar de huidige grondslagen.»

ART. 4 (T. C. 53).

Als tegenhanger van het voorgaande artikel wordt het passief der Regie in artikel 4 omstandig aangegeven. Dit artikel gaf aanleiding tot de volgende aanmerkingen :

Bij § 1° : De Middenafdeeling was het eens om te vragen dat in de wet,

in welken vorm ook, een cijfer *ne varietur* worde bepaald, om elke latere betwisting te vermijden.

Daartoe richtte zij tot den Minister de volgende vraag :

Welk is het juiste bedrag beantwoordende aan n^o 1^o van artikel 4 ?

Antwoord.

« De Commissie, bedoeld bij artikel 26, alinea 4, zal inzonderheid tot zending hebben dit cijfer te bepalen.

» Op 31 December 1913 bedroeg het fr. 2,498,777,687.99. (Zie verslag over de verrichtingen van den Spoorweg in 1913, bl. A., 6.) »

Er zal moeten nagegaan worden in hoeverre het antwoord van den achtbaren Minister kan strooken met bovenstaanden wensch der Middenafdeeling. (Zie hieromtrent ook artikel 6.)

*
* *

Uiteenlopende meeningen werden geuit betreffende het bepalen van het bedrag der aanvangsschuld van de Regie.

In de nijverheidskringen wenschte men dat deze last zooveel mogelijk zou verminderd worden zoodat ook de vervoerkosten zouden verminderen.

Daarentegen verkoos de Thesaurie een schattingsinventaris waaruit misschien een hogere raming zou hebben gebleken dan het bedrag door den Staat werkelijk betaald, zoodat de last der Openbare Schuld zou afnemen.

De Middenafdeeling acht dat er met open kaarten moet gespeeld worden en dat men bijgevolg aan de Regie een billijken last moet opleggen, namelijk den last welken de Staat feitelijk te dragen had.

Bij § 2^o : De Middenafdeeling stelde de volgende vraag :

Onder welke bewoordingen van artikel 4 zijn de uitgaven begrepen, die op de buitengewone begroting van 1919 mochten aangerekend zijn op het oogenblik der overneming?

Antwoord.

« De uitzonderlijke uitgaven tot herstelling van het spoornet blijven ten laste van den Staat in mindering van de Staatsschuld bedoeld bij artikel 3, 7^o; de inventaris op 31 December 1919 zal enkel vermelden welke schade alsdan nog te herstellen is. Voor het herstel van deze schade zal de Regie de herstellingskosten moeten terugvorderen naar gelang zij die uitgeeft.

» Zijn er eigenlijk buitengewone uitgaven in 1919, met andere woorden uitgaven voor nieuwe toerusting, dan zal het bedrag ervan voorkomen in de rekening voor eersten aanleg en in de sommen, bedoeld bij artikel 4, 1^o, begrepen worden. »

ART. 5. (T. C. 83.)

Naar aanleiding van dit artikel werd de volgende vraag gesteld : Kan er eene belasting op de plaatsbewijzen gelegd worden? Dat recht dient te worden voorbehouden.

Antwoord.

- « Door de wet kan een belasting gelegd worden op de plaatsbewijzen.
» Dat recht wordt ongetwijfeld voorbehouden ».

ART. 6 (T. C. 4 tot 7, 115).

Betreffende het eerste gedeelte van dit artikel werd geen enkele aanmerking te berde gebracht.

Alleen de woorden : « *en in de betrekkingen met de vreemde Mogendheden, door den Minister van Buitenlandsche Zaken* » lokten bespreking uit.

De Middenafdeeling acht dat deze woorden mogen weggelaten worden, daar zij enkel het gemeene recht toepassen op de Regie.

De Minister dringt aan om bedoelde woorden te handhaven, opdat men zou voorkomen dat vreemde Mogendheden, hetzij bij vergissing, hetzij met de hoop spoediger overeen te komen, ertoe besluiten onderhandelingen met den Beheerraad aan te knopen. Dergelijke onderhandelingen dienen te worden gevoerd door de Regeering of door haar toedoen.

Het is klaar dat deze beperking enkel de onderhandelingen betreft, die rechtstreeks of onrechtstreeks van politieken aard zijn ; voor alles wat louter bedrijf is en louter nijverheidsbelang (voortrijdende internationale treinen, kolenaankopen, enz.), wordt de Regie vertegenwoordigd door haren Beheerraad. De onderhandelingen van dien aard zijn enkel aan den Minister van Spoorwegen ter goedkeuring onderworpen. (Zie ook art. 9; § 8.)

ART. 7.

Artikel 7 is uiterst gewichtig; het bepaalt de bestuursbevoegdheden der Regie (T. C. 6 tot 9) en kenmerkt uitdrukkelijk hare twee hoofddoeleinden (T. C. 2 en 3) :

- 1^o Het algemeen belang dienen ;
- 2^o Hare Begrooting sluitend te maken.

De uiteenzetting van deze twee vraagstukken in het eerste gedeelte van dit verslag maakt elke herhaling overbodig bij het onderzoek van het artikel zelf.

Het ontwerp van het Instituut-Solvay kenschetst het doel der Regie enkel door de woorden : « zorgen voor het vervoer tegen de laagst mogelijke prijzen ».

Het ontwerp der Commissie van 1918 legt aan de Regie drie hoofddoel-einden op :

1^o Het vervoer te doen onder degelijke voorwaarden tegen den laagsten prijs strookende met de verplichting, de spoorwegen en het materieel in goeden staat te houden;

2^o Aan hare bedienden eene billijke bezoldiging toe te kennen;

3^o Den intrest en de aflossing te betalen van de kapitalen, in het net der spoorwegen belegd.

Het ontweep van de Regeering is duidelijker.

De Regie moet het tekort bestrijden en het vooral voorkomen.

In beginsel moet de spoorweg betalen — moet voorzien in zijne lasten, die hooger of lager kunnen zijn — over verschillende dienstjaren; doch in beginsel is het evenwicht de regel.

Indien de Staat voorschotten doet, zal hij als vergoeding aandeelen der Spoorwegen krijgen. De toestand zal nagenoeg zijn die, welke de financieele betrekkingen tusschen den Staat en de Kolonie regelt. Het is overigens niet het eenige vergelijkingspunt tusschen beide toestanden, waarop wij zullen wijzen.

Om den tekst duidelijker te maken, stelt de Middenafdeeling bij amendement voor, aan 't hoofd van alinea 2 het woord « Hij » te plaatsen in stede van « Zij ». De aangegeven taak is immers opgedragen aan den Beheerraad, niet aan de Regie.

ART. 8 (T. C. 23, 115).

Om artikel 8 te doen overeenkomen met artikel 6, en overigens in onderling overleg met den Minister van Spoorwegen, stelt de Middenafdeeling voor, den eersten volzin van artikel 8 te doen luiden als volgt : « Behoudens de door deze wet vastgestelde beperkingen, heeft de Raad van Beheer de uitgestrekte bevoegdheid om de Regie te vertegenwoordigen, om de handelingen, die de Regie aanbelangen, te verrichten of te bekrachtigen ».

*
* * *

Aan artikel 8 worden toegevoegd de amendementen betreffende het gebruik der twee landstalen, welke de Middenafdeeling besloot aan de goedkeuring der Kamer te onderwerpen. De tekst ervan volgt op dit verslag.

ART. 9 (T. C. 33, 127).

Artikel 9 vermeldt welke beperkingen worden gesteld aan de bevoegdheid van den Bestuurraad : buiten deze beperkingen is de Raad oppermachtig.

Die beperkingen zijn ingegeven door de bezorgdheid om de Regie niet alleen te laten beschikken over te groote gedeelten van 's Lands vermogen. Dezelfde bezorgdheid komt in sommige bepalingen der provinciale wet en der gemeentewet voor.

Aanmerkingen :

Bij § 1^o : Deze alinea bedoelt al de overeenkomsten van aanbesteding van welken aard ook.

Er zijn immers drie bijzondere wijzen om te onderhandelen :

- 1^o De openbare aanbestedingen ;
- 2^o De beperkte aanbestedingen ;
- 3^o De onderhandsche overeenkomsten.

Op deze drie vormen is deze alinea van toepassing.

Men zal natuurlijk er moeten voor zorgen, dat men de wet niet ontduike door middel van een stelselmatig splitsen van aanbestedingen of van overeenkomsten.

Bij § 2^o : Geen aanmerkingen.

Bij § 3^o : Terecht kwam het voor, dat de rechtskundige beteekenis van het woord « vergelijken » de bepaling van een bedrag onnoodig maakte. Ware er geen rechtspersoon, dan zouden de vergelijken volstrekt verboden zijn. (Art. 83 en 1004 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering).

Bij § 4^o : Geen aanmerkingen. De Regeering is dus bevoegd om de tarieven al of niet goed te keuren. Het laatste woord behoort aan den wetgever bij de goedkeuring van de Begrooting.

Bij § 5^o : Het is wel verstaan dat de Regie niet bevoegd is om reglementen te maken en dus geen overtredingen in 't leven roepen kan. Hare politiemacht vloeit enkel voort uit de opdracht die haar wordt verleend door n^o 2^o van artikel 8 dezer wet, namelijk voor de wet van 25 Juli 1891 ⁽¹⁾ op de politie der spoorwegen en de ministerieele onderrichting van 25 November 1899 « voor de opzieners bij den spoorweg, de wegozieners en de wegwachters belast met de rechterlijke politie der spoorwegen ».

Zelfs indien zij politiemaatregelen neemt krachtens de opdracht voorzien bij artikel 8, § 2, is de Regie onderworpen aan de ministerieele goedkeuring.

Bij § 6^o : De Minister blijft vrij, onder sommige omstandigheden veiligheidsmaatregelen op te leggen, die in het openbaar belang noodig zijn bevonden. Dat punt wordt geregeld door artikel 42.

Bij § 7^o : Zelfde bemerking als bij de vorige paragraaf betreffende de nieuwe lijnen.

Bij § 8^o : Geen aanmerkingen ; te vergelijken met artikel 6.

Bij § 9^o en § 10^o : Geen aanmerkingen.

(1) Staatsblad, 3-4 Augustus 1891.

ART. 10 (T. C. 16, 17, 117, 118).

Over het vraagstuk der samenstelling van den Beheerraad en der wijze van benoeming waren de meeningen van de opstellers der vier ontwerpen van Regie het meest uiteenlopend.

Men heeft 9, 11, 12 en 15 beheerders voorgesteld. Allen zijn het eens om de Parlementsleden er buiten te sluiten. Het ontwerp van het « Institut de Sociologie » zou daarenboven de ambtenaars van het Bestuur willen buitensluiten en de beheerders doen verkiezen door de Kamer der Volksvertegenwoordigers bij meerderheid van $\frac{3}{4}$ der stemmen.

De drie Regeeringscommissiën hebben de benoeming en de afzetting van den Beheerraad opgedragen aan de uitvoerende macht.

Aldus blijken duidelijk twee strekkingen. Het ontwerp van het « Institut de Sociologie » strekt om den invloed van het Beheer en van de uitvoerende macht zooveel mogelijk in te korten.

Het eischte $\frac{3}{4}$ der stemmen opdat de keuze van de Kamer met al de wenschelijke waarborgen zou plaats hebben. Men mag echter niet vergeten dat, wanneer men eene te sterke meerderheid eischt, de minderheden alvermogend worden. In het onderhavig geval zou het volstaan dat eene vooraanstaande personaliteit hervormingen, waarvoor enkelen beducht zijn, wil invoeren, opdat die persoon afgewezen worde.

Eene onbestemde afbakening der Staatsmachten, door aan de Kamer eene taak op te dragen, welke feitelijk aan de uitvoerende macht is opgelegd, dient men te vermijden.

De bevoegdheden van den Minister en van het eigenlijke Beheer worden overigens door het ontwerp reeds aanzienlijk beperkt, zoodat het betaamt hem de enkele overblijvende werkmiddelen niet te ontnemen.

Wil men een goeden Beheerraad hebben, dan moeten de beheerders bekwaam, onomkoopbaar en aansprakelijk zijn.

De eerste twee hoedanigheden zijn afhankelijk van de keuze des Ministers. De derde voorwaarde is geen bloot vormvereischte : De beheerders zijn aansprakelijk tegenover de Regeering, die hen kan afzetten, en zij zijn ook aansprakelijk krachtens artikel 16. De Middenafdeeling heeft artikel 10 goedgekeurd met 4 stemmen tegen 1.

ART. 11 (T. C. 17).

De leeftijd van 70 jaren scheen gewettigd doordien het ambt een binnendienst betreft en sommige mannen tusschen den leeftijd van 60 en van 70 jaar hoogst bekwaam zijn.

§ 2 vestigt het recht der ambtenaren om deel uit te maken van den Beheerraad en regelt bij voorkomend geval hunnen toestand.

Krachtens een amendement van den Minister van Spoorwegen is het in beschikbaar stellen alleen verplicht voor de ambtenaren van het Departement.

ment van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen. De ambtenaren van andere Departementen mogen dus hunne bediening blijven uitoefenen. De Middenafdeeling sluit zich bij deze zienswijze niet aan.

Van den regel, waarbij het verboden wordt gelijktijdig een pensioen en eene wedde van den Staat te trekken, mag niet afgeweken worden.

De ambtenaar zal het pensioen slechts bekomen op den bij het reglement bepaalden leeftijd en de wedde van beheerder valt niet ten laste van 's Rijks Schatkist.

ART. 12.

Geene aanmerkingen. (T. C. 17).

ART. 13.

Geene aanmerkingen (T. C. 12 tot 15, 41, 119 tot 129).

ART. 14 en 15 (T. C. 19 tot 21, 25).

De artikelen 14 en 15 werden voor de behandeling in de Middenafdeeling samengevoegd.

Ten slotte heeft deze het stelsel, dat door de artikelen 10, 14 en 15 der wet ingevoerd wordt, goedgekeurd met 4 stemmen tegen 1.

Uit de bespreking blijkt dat de Beheerraad zal werken als volgt :

De Raad zal samengesteld zijn uit elf leden; hij zal waarschijnlijk ten minste eenmaal per week vergaderen en de macht alleen in handen hebben.

Elk lid zal uit dien hoofde eene jaarwedde van 15,000 frank trekken.

De Raad benoemt onder zijne leden een Bestendig Comitéit bestaande uit den voorzitter, den ondervoorzitter en drie leden.

Het Bestendig Comitéit is belast met het loopende werk en met de voorbereiding van het werk van den Beheerraad. Feitelijk zal het Comitéit gehouden zijn tot dagelijksche bezigheden die het regelen zal naar de bepalingen van het reglement van orde.

Eene globale som van 75,000 frank zal jaarlijks aan de leden van het Bestendig Comitéit toegekend en onder hen volgens hunne bijzondere overeenkomst verdeeld worden. De Middenafdeeling stelt voor, bij wijze van amendement, daaraan toe te voegen : « *mits goedkeuring door den Minister* ». Deze is het daarmede eens.

De bij alinea 2 van artikel 14 vermelde deelhebbing in de winsten van het bedrijf wordt nader verklaard in artikel 38, dat handelt over den rechtstoestand van het personeel.

Wanneer de Minister de vergaderingen van den Raad bijwoont en ze voorzitten zal (§ 3), heeft hij slechts raadgevende stem.

ART. 16 (T. C. 17).

Artikel 16 bevestigt de aansprakelijkheid der beheerders op een tweede wijze. Zij zijn aansprakelijk evenals de bezoldigde lasthebber, dus aansprakelijk voor de *culpa levis in abstracto*, zij zijn gehouden te handelen zooals een goede huisvader.

De tekst is eigenlijk eene verzachting van artikel 52 der wet op de vennootschappen, welk artikel hij beperkt.

Bij § 2 had een lid van de Middenafdeeling voorgesteld, de woorden : « Zij kunnen in rechten betrokken worden op aanzoek... », te vervangen door : « de rechtsvordering wegens aansprakelijkheid zal worden ingesteld op aanzoek... ».

De bestaande tekst, die meer algemeen is, komt beter voor : hij bedoelt zoowel de strafvervolgingen als eene burgerlijke rechtsvordering.

ART. 17 en 18 (T. C. 27, 45, 109, 119).

In deze artikelen komen de verschillende punten voor betreffende de benoeming van den Bestuurder en den duur van zijne opdracht. Deze is van langeren duur dan de opdracht der beheerders. Om niet alles terzelfdertijd te veranderen, is het wenschelijk dat het einde der opdracht niet samenvalle met de vernieuwing van den Beheerraad.

De Middenafdeeling had voorgesteld de ouderdomsgrens af te schaffen.

De Minister van Spoorwegen heeft aangedrongen om ze te behouden. Voor het ambt van Algemeen Bestuurder zal eene groote bedrijvigheid noodig zijn. In dit opzicht aanziet de Regeering het stellen van de ouderdomsgrens op 65 jaar als een noodzakelijken waarborg.

Naar aanleiding van het Algemeen Bestuur rijst de vraag betreffende de regeling der diensten op.

Leden van de Middenafdeeling zijn van oordeel dat deze noodzakelijkerwijs dienen gewijzigd en *gedecentraliseerd* te worden.

Thans strekken de drie groote onderverdelingen :

Weg en werken ;

Trekdienst en materieel ;

Exploitatie,

hunne vertakkingen uit over gansch het land en maken feitelijk drie groote besturen uit, die volkomen van elkander gescheiden en te Brussel gecentraliseerd zijn ; vaak zijn hunne gebiedsomschrijvingen niet dezelfde ; dat geeft aanleiding tot verwikkelingen en vertragingen.

Over het algemeen is men van gevoelen dat voortaan geheel het net dient te worden verdeeld in omschrijvingen (waarschijnlijk vijf) ; aan het hoofd van elke omschrijving zou een Bestuurder staan, belast met de hooge leiding van de drie bovengemelde diensten.

ART. 19 (T. C. 27 tot 29, 47, 81, 109).

Dit artikel regelt de bevoegdheden van den Algemeenen Bestuurder. De Middenafdeeling, ofschoon zij het met de Regeering eens is, stelt voor, de bedragen der aanbestedingen en der geschillen, waarvan de goedkeuring door den Algemeenen Bestuurder alléén wordt verleend, te verminderen onderscheidenlijk van 100,000 en 50,000 frank tot op 50,000 en 25,000 frank.

Naar de meening van de Regeering zou het voorgestelde amendement den Beheerraad verplichten in een uiterst aanzienlijk getal overeenkomsten tusschenbeide te komen, niet zelden ten nadeele van den spoed welke dezer goedkeuring eischt, spoed die vooral noodzakelijk is in zaken waarvan de prijs aan groote schommelingen blootstaat. Het komt onnoodig voor, zoo ver te gaan als de Middenafdeeling dit wenscht, vermits het programma der bestellingen noodzakelijkerwijs door den Beheerraad moet vastgesteld worden.

Het dient te worden gezegd dat de Beheerraad zich het recht kan voorbehouden, zoo hij het noodig oordeelt, de overeenkomsten ten beloope van minder dan 100,000 en 50,000 frank goed te keuren.

ART. 20.

Goedgekeurd zonder aanmerkingen.

ART. 21 tot 24 (T. C. 89 tot 91, 137, 139).

De artikelen 21 tot 24 regelen het college der censurs.

Dit college zal bestaan uit zes leden, die door de Kamer der Volksvertegenwoordigers voor zes jaren worden benoemd en bij derde hernieuwd worden.

Het werd nuttig geacht, hunne taak te bepalen. Zij zijn, inderdaad, slechts belast met eene taak van contrôle en van financieelen aard, doch zij behoeven zich niet te bemoeien met het beheer.

Hunne taak strekt verder dan die van het Rekenhof waarvan de tusschenkomst is beperkt tot een onderzoek wat den vorm betreft (zie art. 33), terwijl de censurs den *grond* der zaken zullen nagaan. De stukken moeten hun worden voorgelegd en het onderzoek der overeenkomsten maakt deel uit van hunne zending.

In onderling overleg met den Minister van Spoorwegen, stelt de Middenafdeeling voor, in het 1^e lid van artikel 22 toe te voegen : « *Zij mogen geen deel uitmaken van de Kamers* ». Feitelijk moet de Kamer ook toezicht houden op den dienst der censurs en zij mag geen toezicht op zich zelf uitoefenen.

Het is wel verstaan dat de Kamer, zooals voorheen, haar recht van werkelijk toezicht zal behouden. Niets zal veranderd zijn in het recht van toegang tot de lokalen, binnen de thans gestelde grenzen, noch in het recht van onderzoek dat door de Grondwet is bepaald (art. 40).

De Middenafdeeling is het met den Minister eens om drie amendementen op artikel 23 voor te stellen :

EERSTE AMENDEMENT. — De woorden : « *omtrent de ontvangsten en uitgaven doen geven* » te vervangen door : « *doen geven, welke tot het vervullen hunner taak noodig zijn* ».

TWEEDE AMENDEMENT. — De woorden : « *Zij mogen* » te vervangen door : « *Het College der censoren kan* ». De Middenafdeeling was inderdaad van oordeel dat het recht om deskundigen op te roepen een gemeenschappelijk recht der censurs, niet een individueel recht is. Zoo niet, kon er gevaar voor verwarring en voor misbruiken bestaan.

DERDE AMENDEMENT. — Na het tweede lid, toe te voegen : « *Het verslag wordt aan de Kamers voorgelegd binnen éene maand na het afgeven van de balans door den Beheerraad aan den Minister van Spoorwegen overeenkomstig de voorschriften van artikel 32.* »

Aan te merken valt dat de Rekenkamer in staat zal zijn haar toezicht terzelfdertijd uit te oefenen : krachtens artikel 33, § 2, zendt de Regie haar maandelijksche staten ; bijgevolg behoeft de Rekenkamer nog slechts de balans en de winst- en verliesrekening na te zien.

*
* *

Bij wijze van amendement op artikel 24 stelt de Middenafdeeling insgelijks voor, 5,000 frank te vervangen door 6,000 frank. Dit laatste cijfer kwam haar geschikter voor. Daarenboven heeft zij eraan gedacht, de betaling van de vergoeding ten laste van de Staatsbegrooting te leggen.

De Minister van Spoorwegen neemt het cijfer van 6,000 frank aan ; niettemin is hij van oordeel dat deze uitgave redelijkerwijs ten laste van de Regie komt, evenals de Nationale Bank en andere instellingen den last der wedde van den Regeeringscommissaris dragen.

ART. 25 (T. C. 39, 57, 133).

In onderling overleg met den Minister en duidelijkheidshalve stelt de Middenafdeeling eene volledige omwerking van artikel 25 voor.

In den hieronder voorgestelden nieuwen tekst komen de volgende wijzigingen voor :

1° Aan het hoofd van het artikel werden de bepalingen betreffende de leeningen der Regie nader bijeengebracht.

Daarop volgen de bepalingen betreffende het bedrijfskapitaal en den dienst der Thesaurie.

2° Na eene gedachtenwisseling tusschen den Minister van Spoorwegen en de Middenafdeeling werd insgelijks een nieuwe tekst aangenomen betreffende den waarborg van den Staat en het stelsel der loopende rekening.

Artikel 25 zou dus luiden als volgt :

« De Regie mag alleen dan ontleenen, het kapitaal of de interesten eener » leening waarborgen, werken op buitengewone middelen uitvoeren, wanneer eene wet haar daartoe machtigt. De aldus toegelaten leeningen » worden door den Staat gewaarborgd.

» De modaliteiten der leeningen op termijn, die de Regie met de » Belgische Schatkist sluit, worden bepaald door de wet welke bedoelde » leeningen toelaat. Zij worden in de boeken der Regie gebracht bij de » rekening « Belgische Schatkist-Schuld », onderscheiden van de rekening » « Belgische Schatkist-Loopende rekening ». De loopende rekening brengt » wederzijdsche interesten op, halfjaarlijks berekend tegen het gemiddeld » percent van de leeningen, door den Belgischen Staat gedurende het afge- » loopen halfjaar gesloten.

» De Regie wordt onmiddellijk in die rekening gecrediteerd voor » de gezamenlijke leeningen op termijn, die zij bij de Belgische Schatkist » aangaat.

» Van nu af aan, en mits machtiging van den Minister van Financiën en » den Minister van Spoorwegen, mag de Regie leeningen op korten termijn » aangaan tot een gezamenlijk bedrag van 10 miljoen voor hare kasbe- » hoefden. Bovendien en mits dezelfde machtiging mag het tekort van de » loopende rekening der Regie, bij de Belgische Schatkist, 25 miljoen » frank bedragen. »

ART. 26 (T. C. 55, 129, 135).

Het is van het hoogste belang dat de afrekening, bij dit artikel voorzien, door de wet bepaald worde om elke latere betwisting te vermijden.

Wat de vaststelling van het terug te betalen kapitaal betreft, dient men zich te houden aan de verklaring van § 1, van artikel 4. De volgens vast akkoord opgemaakte inventaris zal waarschijnlijk ongeveer 2,465,000,000 frank bereiken. Aan dit cijfer worden toegevoegd de buitengewone uitgaven ten laste van de rekening van eersten aanleg van den spoorweg vanaf 1 Januari 1914 tot wanneer België in oorlog is gegaan.

Worden afgetrokken de aflossingen die af te schrijven zijn op de dienstjaren 1914 tot en met 1919.

Is het mogelijk het juiste cijfer te kennen alvorens over de wet wordt gestemd, dan moet het in den tekst opgenomen worden.

Op niet minder vaste wijze dient de interest bepaald te worden.

Hieromtrent werden de volgende vragen door de Middenafdeeling gesteld :

1^o De Middenafdeeling meent dat hier nauwkeurigheid noodig is. Welk is de interestvoet ? Hoeveel zal de te betalen som juist bedragen ?

Antwoord.

« De bij artikel 26, § 4, bedoelde Commissie zal alléén in staat zijn om de gevraagde nadere inlichtingen te verstrekken. Tot einde December 1913 bedroeg de interest der bedoelde leeningen ongeveer 3 $\frac{1}{8}$ t. h. De daarmede overeenstemmende annuïteit zou dus nagenoeg 100,000,000 frank bedragen. »

2^o Waarop steunt de termijn van 60 jaren, die voor de aflossing is aangenomen ?

Waarom ziet men af van den termijn van 84 jaren, die gewoonlijk door den Staat wordt aangenomen ?

Antwoord.

« In het kapitaal van aanleg van den spoorweg zijn begrepen :

» 1^o De waarde van lijnen die, met buitengewone middelen, rechtstreeks door den Staat of tegen een vastgestelden prijs voor rekening van den Staat werden aangelegd ;

» 2^o De waarde van genaaste lijnen van Maatschappijen, waarvan de eenen met haar geld, de anderen door middel van annuïteiten werden betaald.

» De aflossing van het gedeelte der kapitalen van de lijnen, die betaalbaar zijn door middel van annuïteiten, geschiedt binnen een veranderlijk tijdsverloop, *dat gemiddeld werkelijk minder dan 84 jaren bedraagt.*

» De jaarlijksche last (interessen en aflossing) bedraagt thans voor de lijnen, door middel van annuïteiten genaast, fr. 16,341,699.69 ; die last zal in 1949 op fr. 3,992,743.19 zijn gebracht en volkomen gedelgd in 1967.

» Anderdeels kan de vooruitgang der hedendaagsche techniek, inzonderheid de electrificatie der lijnen, de waarde der toerusting van het net doen verminderen en ook uit dien hoofde schijnt het billijk den termijn van 84 jaren, voorzien voor de aflossing van de gevestigde schuld,—te verminderen.

» De voorgestelde termijn van 60 jaren is insgelijks die, welke is voorzien in het ontwerp van het « Institut de Sociologie Solvay » en in dat van de Commissie, door de Regeering in 1918 ingesteld ».

3^o Zou men den termijn van 99 jaren niet kunnen bepalen voor de aflossing en als bij overeenkomst bepaalde schuld aannemen de som

van 3 milliard, welke ten gevolge van de meerdere waarde van het net dichter bij de werkelijkheid komt en den last van 's Lands schuld zou verlichten?

Antwoord.

« Het kapitaal van aanleg van den spoorweg, waarvan de Schatkist den last op zich neemt, bedraagt op 1 Januari 1919 (na af trek van de aflossingen) fr. 2,465,414,505.06.

» Het schijnt noodig, zooals het ontwerp van de Regeering het voorziet, te blijven bij de lasten die redematig op de Regie zouden vallen, door de schuld van deze tegenover de Schatkist op het juist cijfer te bepalen en door als aflossingstermijn 60 jaren aan te nemen, wat gewettigd wordt in het antwoord op een andere vraag van de Middenafdeeling.

» Elke andere oplossing zou aan de Regie het karakter ontnemen, dat haar aangewezen is door artikel 7, alinea 2, van het wetsontwerp. »

Wat aangaat den tweeden inventaris bedoeld bij artikel 26, alinea 5, daarin moet geen raming voorkomen; hij zal een bloote opgave zijn.

ART. 27 (T. C. 33, 63).

Lid 2 van artikel 27 beantwoordt aan een noodzakelijkheid, die iedereen begrijpen zal.

De bepaling, welke daarin voorkomt, is ook aan de Koloniale Grondwet ontleend.

In de practijk zal de Kamer de ontvangsten en uitgaven op tijd en stond moeten toestaan; deze zullen overigens in feite, in elk geval, door haar verleend worden wat vroeger of wat later; het hangt van haar af, te bepalen wanneer zij de Begrooting van de Regie in behandeling nemen zal.

ART. 28 (T. C. 65, 121).

Dit artikel betreft slechts de boekhouding.

Thans begint het dienstjaar den 1^o Januari om te eindigen den 31^o October van het volgende jaar. Gedurende tien maanden doet men nog ontvangsten ten bate en uitgaven ten laste van het vorig dienstjaar.

De wijze van nijverheidsboekhouding, die zal aangenomen worden, maakt de voortzetting van die verkeerde handelingen onmogelijk.

Voortaan zal er een *jaarlijksch boekjaar* zijn.

Bij wijze van amendement en om elke dubbelzinnigheid te vermijden, stelt de Middenafdeeling voor te zeggen: « Begrooting voor Order van de Regie » of « Rekening voor Order van de Regie » ofwel « Begrooting voor Order » kortaf. Men zou kunnen verwarren met de Begrooting voor Order van den Staat.

ART. 29 (T. C. 35, 65, 125, 133.)

De Middenafdeeling heeft aan de Regeering gevraagd of zij aandrang op de handhaving van lid 3 van artikel 29. Zij was het overigens eens wat betreft de bijkomende uitgaven, die spoedeischend kunnen zijn, namelijk in zake bevoorrading, maar wenschte dat het woord « *overschrijvingen* », hetwelk aanleiding tot misbruiken geven kan, uit den tekst zou weggelaten worden.

Antwoord.

« Dank zij de overschrijvingen kan men de uitgaven bestrijden zonder de begrooting te verhoogen. Zij schijnen geen bezwaar op te leveren, mits het dubbele voorbehoud dat zij door den Koning moeten goedgekeurd en daarna aan de bekrachtiging van de Wetgevende Macht onderworpen worden ».

Bij wijze van amendement stelt de Middenafdeeling voor, het woord « *overschrijvingen* » te vervangen door het woord « *overdrachten* ».

ART. 30 (T. C. 35, 67, 169.)

De Middenafdeeling vroeg aan den Minister van Spoorwegen of het eerste lid van artikel 30 niet diende te worden weggelaten om aan de Regie meer vrijheid te laten :

Antwoord.

De dubbele nijverheidsboekhouding is alleen geschikt om de Wetgevende Macht en de Regeering in staat te stellen zich een juist denkbeeld van het beheer der Regie te vormen. Het geldt eene verplichting van hoofdzakelijk belang, welke het nuttig voorkomt door de wet te doen voorschrijven.

ART. 31 (T. C. 67).

De Middenafdeeling vraagt de schrapping van dit artikel, dat die zaken aan de vrije uitvoering van de Regie overlaat.

Daarover geraadpleegd, bracht de Minister van Spoorwegen de navolgende meening uit :

« Artikel 31 behelst ook belangrijke bepalingen. De Regeering verzet » zich echter niet tegen de schrapping van dat artikel, waarvan de bepalingen met de noodige uiteenzettingen in het reglement op de boekhouding kunnen opgenomen worden ».

ART. 32 (T. C. 37, 73, 94, 124).

Zonder aanmerkingen aangenomen.

ART. 33 (T. C. 73, 95, 139).

Artikel 33 bepaalt de betrekkingen tusschen de Regie en het Rekenhof, de taak en de rechten van dit Hof.

De bijzonderste bepaling van het artikel is dat het *voorafgaand visu* van het Rekenhof wegvalt. De taak van dit Hof bepaalt er zich dus bij :

1^o De verrichtingen van de verlopen maand volgens maandelijksche staten na te zien;

2^o Jaarlijks de algemeene rekening van de Regie na te zien.

*
* *

Lid 3 van artikel 33 moet luiden als volgt :

« De Begrooting voor Order van *de Regie* herhaalt de hoofdingen van de balans. » (Zie art. 28.)

ART. 34 (T. C. 73).

Bij de behandeling van de volgende artikelen heeft de Middenafdeeling den wensch uitgedrukt, dat na artikel 37 een tekst worde opgenomen, waarbij de Regie van nu af aan gemachtigd wordt tot ontleening der sommen van 25 millioen, van 30 millioen en van 50 millioen, voorzien bij de artikelen 35, 36 en 37.

De Minister is het eens over het beginsel, maar meent dat die bepaling beter op hare plaats zou staan aan het slot van artikel 34, waarvan zij het derde lid zou uitmaken.

Zij zou luiden als volgt :

« De Regie wordt van stonden aan gemachtigd om de noodige sommen te ontleenen tot vestiging van de eerste dotatiën dier fondsen. De modaliteiten dier leeningen worden op voorstel van de Ministers van Spoorwegen en van Financiën, na den Beheerraad te hebben gehoord, bij koninklijk besluit bepaald. »

ART. 35 (T. C. 75).

De Middenafdeeling heeft de meening uitgedrukt dat het vernieuwingsfonds ook zou kunnen in stand gehouden worden door de opbrengst van den verkoop van gronden of gebouwen, waaraan een andere bestemming gegeven werd.

De Minister van Spoorwegen, daarover geraadpleegd, drukte de volgende meening uit :

« De waarde van elken grond en van elk gebouw zal in den aanvangs-inventaris voorkomen (of in de volgende inventarissen, indien het goed na

den aanyang van den dienst der Regie verkregen werd). Die waarden, evenals alle andere gegevens van de balans, zullen op de Begrooting voor Order van de Regie gebracht worden onder een bijzondere afdeeling.

« In geval van verkoop zal de waarde, in den inventaris geboekt, in mindering van dien post komen, en het mogelijk verschil tusschen den prijs en de waarde moet redematig ten laste van het reservefonds komen. Te dien aanzien moet de Beheerraad voorstellen doen, die aan de goedkeuring van den Minister en van de Kamers zullen onderworpen worden. »

*
* *

Bij wijze van amendement stelt de Middenafdeeling voor, de woorden : « bedoeld bij artikel 31 » te vervangen door de woorden : « door het reglement der boekhouding voorzien ».

Deze nieuwe, beter gepaste tekst zou trouwens het gevolg zijn van het weglaten van artikel 31.

*
* *

Niet onnoodig is het hier te vermelden dat de 25 millioen, waarvan sprake is in artikel 35, niets te maken hebben met de gelijke som bedoeld bij artikel 25. Het betreft twee gansch verschillende fondsen.

ART. 36.

Bij de behandeling van dit artikel drukte de Middenafdeeling de meening uit dat het noodig is het stelsel der *verzekering van de goederen en reizigers* uit te breiden. Zij acht deze hervorming hoogst wenschelijk.

De Minister van Spoorwegen verklaarde zich ten volle eens met de Middenafdeeling.

Er bestaan trouwens thans reeds verzekeringstaxes, die door de afzenders van goederen betaald worden.

Tot meerdere duidelijkheid kan het slot van artikel gewijzigd worden als volgt : « en door de oprengst van de verzekeringstaxes betaald door de afzenders of de geadresseerden en, bij voorkomend geval, door de reizigers ».

ART. 37 (T. C. 75, 137).

Zonder aanmerkingen aangenomen (zie art. 34).

ART. 38 (T. C. 100 tot 113, 119).

In artikel 38 wordt behandeld de belangrijke vraag van den rechts-toestand van het personeel.

De regeling ervan wordt aan een koninklijk besluit overgelaten.

Het ontwerp van het « Institut de Sociologie » voorziet een bijzondere wet op deze zaak.

Het ontwerp van de Regeering bevat dienaangaande slechts enkele aanwijzingen.

Meest al die bepalingen hebben ten doel, ofwel de strengheid der thans geldende reglementen te verminderen, ofwel den toestand van het personeel te verbeteren.

Het recht tot afzetting zonder voorafgaande opzegging in geval van erge fout, erg vergrijp tegen de tuchtregelen of onwaardigheid was aan de Regeering toegekend. Het kwam nuttig voor, dat recht op de Regie over te dragen (2°).

Het recht om het personeel af te denken, mits inachtneming van de gebruikelijke termijnen van opzegging, wordt aan de Regie verleend onder voorbehoud van de verworven rechten, die mochten ingeroepen worden namelijk door het Staatspersoneel dat zij heeft overgenomen. Dat punt moet in verband gebracht worden met de zaak der vastheid van het personeel, welke verder behandeld wordt. Zie het amendement, door den Minister van Spoorwegen voorgesteld op artikel 43.

*
* * *

N° 4° betreft de deelneming van het personeel in de winsten van de Regie.

De Middenafdeeling heeft zich met deze vraag beziggehouden. Zij meent dat het noodig is, de door de Regeering voorgestelde bepaling te versterken, doch tevens de grondslagen er van te wijzigen.

In artikel 14 was er reeds sprake van de deelneming van het bestuur in de winsten. Het personeel van hoog tot laag moet belang hebben bij het goed beheer van de Regie.

Het komt de Middenafdeeling voor, dat het moeilijk zal zijn, bedoeld beginsel toe te passen, zooals het ontwerp het voorstelt. Zij verklaart zich meer voor de uitbreiding van het stelsel der premien.

De moeilijkheid ligt eigenlijk hierin : de deelneming in de winsten te verzekeren bij een onderneming, waarvan het hoofddoel niet is geld te winnen.

Een stelsel van bezuinigingspremiën schijnt beter geschikt om persoonlijke krachtsinspanningen te beloonen; het begunstigt echter niet de gewenschte solidariteit van belangen. Bovendien laat het niet toe, het personeel te doen deelhebben in de voordeelen der betrekkelijk verwijderde uitkomsten van zijne verstrekkingen. Er zijn onmiddellijke bezuinigingen die kwade gevolgen kunnen hebben voor de uitkomsten van latere dienstjaren. Er moet vermeden worden dat bezuiniging geschiede ten nadele van de uitbreiding en van de regelmatigheid van het verkeer. De meest mogelijke bezuiniging is niet het eenige doel van een onderneming van algemeen belang.

De tegenwoordige regelmatigheids- en bezuinigingspremiën zouden kunnen behouden blijven, doch het stelsel van deelneming zou moeten aangevuld worden.

De zaak is zoo ingewikkeld dat eene oplossing door de wet morilijk voorkomt; beter ware het, eene verordening in te voeren, welke bij koninklijk besluit zou goedgekeurd worden.

Het zou volstaan het beginsel in de wet op te nemen door misschien een niet verwijderden termijn te bepalen voor de bekendmaking van de verordening.

*
* * *

Het eerste lid van artikel 38 stelt de bedienden en werklieden van de Regie gelijk met die van den Staat en kent hun de hoedanigheid van openbare ambtenaren toe.

Uit de bijzondere verplichtingen, die hun opgelegd worden, vloeit voort :

1° Het verbod van werkstaking.

Het aannemen van het stakingsrecht der Staatsambtenaren staat gelijk met het ontkennen van het bestaan van den Staat : dit is anarchie.

Met 6 stemmen tegen 4 meende de Middenafdeeling dat het personeel van de Regie dienaangaande onderworpen is aan dezelfde beperkingen als het personeel van den Staat.

De ambtenaren van de Regie, de bedienden en werklieden van allen rang zijn in het bezit van een deel der openbare macht; zij handelen slechts bij opdracht en hebben dus dezelfde verplichtingen als hunne lastgevers. Dat is de meening van de Middenafdeeling.

Zij heeft zich niet vereenigd met een minder strenge leerstelling, volgens welke alleen de ambtenaren en beambten, die aan het bestuur deelnemen, dragers zijn van het gezag en tot bijzondere regels verplicht.

De beambten van de uitvoeringsdiensten zouden dus te dien aanzien dezelfde vrijheden genieten als het personeel der private ondernemingen en hun stakingsrecht zou slechts beperkt worden door het gemeene recht in zake arbeidsovereenkomst.

2° Eene bijzondere regeling van het *syndicaal recht*.

De betrokken belangen zijn zoo gewichtig dat het niet mogelijk voorkomt groepeeringsen toe te laten, die een oproerig karakter zouden kunnen aannemen, die op een gegeven oogenblik het economisch leven der Natie zouden kunnen bedreigen, het reizigers- en goederenverkeer zouden ontredderen en inbreuk maken op de vrijheid der werklieden en op hunne beroepsbelangen.

Aan die gedachte gevolg gevende, heeft de Middenafdeeling met de eenparige stemmen der aanwezige leden beslist, aan de Kamer een amendement voor te leggen, luidende :

5° *Het recht voor de bedienden om beroepsvereenigingen tot stand te brengen.*

De geschillen tusschen het personeel en het bestuur moeten geregeld worden door verzoenings- en scheidsraden (zie art. 38, 6° en 7°).

Naar de meening van de Regeering is het feit, dat men het scheidsrecht of de scheidsrechterlijke beslissing afwijst, eene daad van erge weerspanningheid bedoeld bij artikel 38, 2°, a).

Wanneer de scheidsrechterlijke uitspraak eene verhooging van begrootingscredieten medebrengt, behoort de eindbeslissing in feite aan den wetgever die de bijkomende uitgave moet toelaten.

*
* *

Het is algemeen aangenomen dat de bijzondere verplichtingen, waartoe de openbare ambtenaren gehouden zijn, zekere voordeelen ten gevolge hebben, waarvan het voornaamste de *vastheid* der bedieningen is.

Het wetsontwerp bevat dienaangaande geen bepaling en het kan moeilijk anders.

De vastheid van de bedieningen der Staatsambtenaren is een feitelijke toestand, doch geen rechtstoestand.

In rechten zijn er geen levenslange betrekkingen bij de Staatsspoorwegen.

In feite wordt nooit of zelden een bediende afgezet.

Litt. b, 2°, van artikel 38 was noodig om een recht vast te stellen, dat aan de Regie behoort, zooals het aan den Staat behoort: het recht om een te talrijk of een onbekwaam personeel af te danken.

Deze bepaling moet overigens het spoorwegpersoneel niet verontrusten en het de misbruiken van het recht der Regie doen duchten. Evenals in elke andere nijverheid is het voor haar eene levensvraag, dat tusschen bestuur en personeel onderling vertrouwen heersche, steunende op rechtvaardigheid en eerlijken handel.

Ware het anders, dan zouden Beheer en Bestuur zwaar zondigen. Minister en Parlement blijven gewapend om dit te voorkomen.

Volgens het ontwerp der Commissie van 1912 is de Nationale Regie verplicht, de diensten over te nemen van al de personen, die voorgoed tot het personeel der spoorwegen van den Staat behooren, en ze even goed te behandelen alsof zij rechtstreeks in dezes dienst waren gebleven.

Het geldt hier de eerbiediging van de verworven rechten. Deze worden bevestigd door het wetsontwerp, inzonderheid door het bij artikel 43 ingediend amendement van den Minister van Spoorwegen.

Dit artikel, samen met artikel 38, vestigt het volledig statuut van het personeel onder het vaste stelsel en onder het overgangsstelsel.

ART. 39.

Het bepaalde in artikel 39 is noodzakelijk. Deze noodzakelijkheid is zelfs zoo klaarblijkend dat de bijzonderemelding ervan in de wet wellicht over-

bodig voorkomen zal. De Middenafdeeling heeft nochtans verkozen het artikel te handhaven om elke ongerustheid hieromtrent weg te nemen. Hier dient melding te worden gemaakt van eene aanmerking die in de Middenafdeeling werd uitgebracht. Het ware te wenschen dat de Regie, eene nieuwe instelling die naar de meest moderne beginselen dient te worden opgevat, zou afzien van het verouderd stelsel der ouderdomspensioenen om het te vervangen door een stelsel van gemengde verzekering op het leven der leden van het personeel.

ART. 40.

Dit artikel, dat voordeelig is voor het personeel, werd zonder aanmerkingen aangenomen.

ART. 41 (T. C. 39, 83, 127, 137).

Het is goed duidelijk te bepalen dat de postverzendingen door de Regie kosteloos zullen gedaan worden.

Deze last wordt in al de landen opgelegd aan de pachtende of vergunninghoudende maatschappijen van spoorwegen. Het is dus billijk dat hij ook aan de Nationale Regie worde opgedragen.

ART. 42 (T. C. 41, 83, 127, 137).

Sommige leden van de Middenafdeeling deden opmerken dat dit artikel gevaarlijk was, daar het de deur openstelt voor invloeden en inmengingen, waarvan de verdwijning beschouwd wordt als een van de grootste voordelen der Regie.

Het scheen nochtans onmogelijk dit artikel te doen wegvallen, want men mag den Staat op dit gebied niet elk recht van voordracht ontfeggen. Er kunnen gevallen voorkomen, waarbij eene tusschenkomst een strenge plicht zijn zou, bij voorbeeld wanneer het geldt zekerheidsmaatregelen voor de reizigers of bouwwerken van strategischen aard te eischen. (Zie art. 9, § 6.)

ART. 43.

De Minister van Spoorwegen stelt voor, aan het hoofd van artikel 43 de volgende bepaling toe te voegen :

« Het nieuwe statuut geldt voor het personeel dat bij de overname in bediening is; dit personeel kan echter slechts afgedankt worden onder de voorwaarden bepaald bij de besluiten, die van kracht zijn bij het optreden van de Regie.

« Evenwel is, gedurende de eerste drie jaren van haar beheer, de Regie bevoegd... »

De Middenafdeeling vereenigt zich met dit amendement, dat bestemd is om diegenen te bevredigen, die argwaan hadden omtrent den waarborg der verworven rechten.

*
* *

De volgende alinea's kennen aan de Regie het recht toe om de bedienden, wier diensten niet met goed gevolg kunnen benuttigd worden, vroegtijdig op pensioen te stellen.

Deze bepaling beoogt niet eenige bezuiniging, doch wel het belang van den dienst. De geldelijke toestand van de bedienden, op wie zij zal toegepast worden, blijft dus ongekrenkt.

Een lid uitte de vrees dat deze maatregel aanleiding zou kunnen geven tot misbruiken; sommige bedienden zouden zich opzettelijk ongewenscht kunnen maken om over hunnen tijd te kunnen beschikken. Het is eene premie welke tot heengaan aanzet.

ART. 44 (T. C. 57, 135).

Zonder aanmerkingen aangenomen.

ART. 45 (T. C. 129).

De Minister van Spoorwegen is van oordeel dat het in werking treden van het nieuwe stelsel dient te worden bespoedigd; hij stelt bijgevolg voor, in het tweede lid de woorden « vier maanden » te vervangen door « drie maanden ».

De Middenafdeeling achtte dezen termijn toereikend en nam het amendement aan.

Besluit.

Het nieuwe stelsel van de Nationale Regie der spoorwegen, dat u door het onderhavig wetsontworp wordt voorgesteld, beantwoordt ongetwijfeld aan eene dringende noodwendigheid. Het is een aanzienlijke vooruitgang op de huidige inrichting en brengt, in hooge mate, de orde en de klaarheid tot stand, welke daaraan zijn opgedragen.

De omstandigheden zijn uiterst goed geschikt voor de invoering eener hervorming die sedert lang noodzakelijk erkend en door de openbare meening dringend aangevraagd werd.

De financiële crisis, die de Staat thans doorworstelt, legt ons den strengen plicht op, zonder langer talmien handelend op te treden.

Om deze redenen en onder voorbehoud van de medegedeelde amendementen, stelt uwe Middelen deeling, na het tegenwoordig verslag te hebben goedgekeurd, aan de Kamer voor, met 5 stemmen tegen 2, het wetsontwerp, dat er het voorwerp van uitmaakt, spoedig aan te nemen.

De Verslaggever,

FERNAND DE WOUTERS.

De Voorzitter,

A. MECHÉLYNCK.

NOTA VAN DE MINDERHEID.

Alleen door het weren van elke parlementaire inmenging zou men den Spoorweg als nijverheidsbedrijf kunnen inrichten.

Deze oplossing zou thans onuitvoerbaar zijn.

Even onuitvoerbaar is het ontwerp dat de parlementaire inmenging gedeeltelijk weren wil.

Zoolang een Minister tegenover de Kamers aansprakelijk is voor het beheer van den Spoorweg, zal hij zich niet kunnen verontschuldigen op grond van de beslissingen in strijd met den wil van het Parlement, welke door zijn aangestelden mochten genomen worden. Dit zou tegen zijne waardigheid en tevens tegen het gezond verstand indruischen : waar de aansprakelijkheid berust, daar ook behoort de daad.

Dit beginsel wordt in het ontwerp gehuldigd, doordien aan den Minister het recht wordt toegekend om de leden van den Beheerraad en den Algemeenen Bestuurder te benoemen en te ontslaan, om zich te verzetten tegen elken maatregel strijdig met het algemeen belang, doordien zijne goedkeuring wordt vereischt voor de gewichtigste beslissingen van den Beheerraad.

Ditzelfde beginsel wordt echter miskend door het aan den Beheerraad verleende recht om 's Ministers goedkeuring niet te moeten aanvragen voor al de beslissingen die in artikel 9 niet zijn vermeld; nu, deze zijn de talrijkste, zij omvatten het gansche dagelijksch beheer. Hiertoe behooren de toepassing der wetten, besluiten en reglementen, de beslissing en de uitvoering van werken waarvan het bedrag niet 300,000 frank bereikt, de bedrijfswijze, het getal, de richting en de uurregeling van de reizigerstreinen, de inrichting van goederentreinen, de verdeeling van het materieel in geval van schaarste, de benoemingen, bevorderingen, verplaatsingen en afdanking van het personeel, enz.

Dat zijn evenzooveel zaken die inzonderheid het Parlement aanbelangen; zij ontsnappen niet alleen aan de goedkeuring van den Minister, doch zij worden aan zijn initiatief onttrokken, hij heeft zelfs het recht niet dit initiatief aan den Raad op te dringen, tenzij in sommige uitzonderlijke gevallen (zie artikel 42), en in dit geval moet hij aan de Regie geldelijke vergoedingen toestaan.

Dat wordt uitdrukkelijk in het Verslag erkend : « De Minister — zoo luidt het op blz. 10 — heeft in beginsel niet meer het recht van voordracht », en verder op bl. 22 : « Buiten de beperkingen, gesteld door artikel 9, is de

Beheerraad oppermachtig »; op bl. 25 : « Wanneer de Minister de vergaderingen van den Raad bijwoont en ze voorzitten zal, heeft hij er slechts beraadslagende stem ».

Twee meesters onder een dak, dat is te veel. Ofwel zullen er geschillen oprijzen tusschen den Minister en den Raad en dan wordt het een warboel, bestuurlijke warboel, parlementaire warboel; ineenstorting van het nieuwe gebouw, ofwel zullen de geschillen niet voorkomen, dank zij den persoonlijken invloed van den Minister die den Raad volkomen beheerschen zal, en dan blijft de huidige toestand ongewijzigd bestaan.

Niets zal gewijzigd zijn, tenzij het kader van het Beheer. Doch om dit kader tot stand te brengen, om het ambt van algemeen bestuurder opnieuw in 't leven te roepen, wat prijzenswaard is, om aan het Departement toe te voegen, met den titel van beheerders, een groep buiten het personeel gekozen deskundigen, wat wellicht moeilijk zijn zal, is het volstrekt niet noodig eene Nationale Regie der Spoorwegen in te stellen. De veranderingen van Ministeriën, het oprichten van nieuwe Departementen, de aanstelling van Regeeringsraden hebben zooveel beslag niet geveegd. Daartoe volstonden begrootingswetten en koninklijke besluiten.

*
* *

Den Spoorweg te willen scheiden van Posterijen en Telegrafen, is eene onderneming welke met den aard der zaken strijdt. Deze drie Besturen zijn onderling verbonden. De Posterijen kunnen niet leven zonder den Spoorweg; het volstaat haar niet, plaats te vinden in de treinen; de uurregeling moet aangepast worden aan haren dienst; de Spoorweg kan niet leven zonder de gestadige en onafgebroken medehulp van Telegraaf en Telefoon; de gansche exploitatiedienst hangt er van af.

*
* *

Een lid der minderheid is beslist tegen de financieele zelfstandigheid van den Spoorweg.

Deze is in strijd en met de wet van de nationale saamenhoorigheid, die bestaan moet onder al de takken van het Staatsbedrijf, en met de allereerste regels van de financieele wetenschap.

De Spoorweg is slechts een deel van de economische uitrusting van het land; hij zou zelfs in zijne werking gestremd worden, moest hij niet, nevens hem, en te zijnen dienst hebben 9,591 kilometer Rijkswegen, 1,978 kilometer vaarten en waterwegen, havens die kunnen volstaan voor eene algemeene beweging van meer dan 20,000 schepen per jaar en voor eene tonnemaat van meer dan 27 millioen ton. Op 31 December 1908 had deze uitrusting gekost 841,583,578 frank aan kapitaal, wat, met interesten en aflossingen, eenen jaarlijkschen last van meer dan 26 millioen vertegenwoordigt. Zij brengt zelfs geen 3 millioen tolgeld op en laat aan de belastingplichtigen eenen jaarlijkschen last over van meer

dan 23 millioen. Zou iemand kunnen betwisten dat de spoorweg, die voordeel daaruit trekt, verplicht is, wanneer hij winsten maakt, deze uit loutere rechtvaardigheid te besteden tot verlichting van dezen last, zooals hij tot nu toe gedaan heeft?

Is het anderzijds niet redematig dat, wanneer hij integendeel in crisis-jaren verliezen ondergaat, de algemeene begrooting hem tijdelijk te hulp kome in stede van een redmiddel te zoeken in eene noodlottige verhooging der tarieven?

Tegen deze wijze van geldelijk beheer van onze economische uitrusting, evenals tegen al de overige handelingen der Regeering, werd voorzeker menig bezwaar aangevoerd, doch zij kan bogen op een tijdperk van zulken voorspoed, dat nooit zich grootere voorspoed bij een ander volk voordoed.

Men kan van deze beheerbeginselen niet afwijken, zonder eenen grondregel in zake openbare financiën te miskennen, namelijk dat de gewone uitgaven niet mogēn komen ten laste van de leening; nu, dit wordt door het ontwerp toegelaten in geval van tekort.

In zake uitgaven heeft de Spoorweg een ontzaglijk en vreeselijk opslorplingsvermogen. Daar het noodzakelijk is de algemeene begrooting sluitend te houden, werd onder het huidige stelsel, ieder jaar, in eene redelijke mate overgegaan tot eene behoorlijke schifting tusschen de onmishare uitgaven en de eenvoudige, min of meer nuttige uitgaven. De Beheerraad, wanneer hij zich daarover niet meer bekommeren moet, zal onvermijdelijk den weg opgaan der uitgaven van ondergeschikt nut, waarvan de lijst onuitputbaar is. Hij zal er toe gebracht worden door de bevoegdheid om het tekort van het bedrijf ten laste van de leening te leggen, door de vaak bedrieglijke verwachting van de toekomstige winsten, door de uitvlucht dat de Spoorweg vroeger meermaals een tekort moest bestrijden, kortom door al de redenen die bij de Ministers van Financiën worden ingeroepen door de Besturen, waarvan zij de uitgaven moeten besnoeien op grond van de gebiedende wet der sluitende begrooting.

Het ontwerp wacht niet, om zijne methode toe te passen, totdat het bedrijf ongunstige uitkomsten heeft geleverd; van stonden aan, past het zijn stelsel toe door van de leening eene reeks fondsen af te nemen, waarvan de bestemming tot de gewone uitgaven behoort: vernieuwingsfonds van 25 millioen, verzekeringsfonds van 30 millioen, reservefonds van 5 millioen, te zamen 60 millioen, die het tekort der rekening van het bedrijf in gelijke mate wegnemen.

Als tegenwicht van het recht om voor de gewone uitgaven te ontleenen, stelt men, wel is waar, de gebeurlijke oprichting van een reservefonds. Dit ontwerp van totstandbrenging eener reserve, die zelfs 400 millioen zou kunnen bereiken, dient echter als een droombeeld beschouwd te worden. Dit voorstel is onuitvoerbaar. Nooit is eene Regeering er in geslaagd een reservefonds tot stand te brengen. De enkele vermelding van eene winst van eenige beteekenis in de Algemeene Begrooting volstaat om allerlei begeerten te doen ontstaan, wat zou dan wel het geval zijn met de vereenigde winsten

die de Begrooting der Spoorwegen aankondigen zou? Wil men zich daarvan overtuigen, dan behoeft men enkel in herinnering te brengen dat, al moest de Begrooting sluitend gehouden worden, de bij de behandeling der Begrooting ingediende amendementen niet zelden eene uitgave van meer dan 100 miljoen bedroegen.

Die reserve zou, volgens artikel 37, bestemd zijn tot de mogelijke bestrijding van het tekort der jaarlijksche rekening, doch het geldt als beginsel dat de overschotten der begrootingen op de begrooting der buitengewone uitgaven overgebracht worden; de oprichting dezer reserve zou dus ten gevolge hebben, het cijfer der leeningen, voor de kapitaaluitgaven van den spoorweg aan te gaan, met eene gelijke som te verhoogen. Wanneer de reserve genomen werd van de leening, zou de uitslag dezelfde zijn; hier geldt dus eens te meer de verkeerde regel, krachtens welken men elk tekort door leeningen dekt.

Het is dus niet te verwonderen dat, zoo de heeren Malou en Beernaert zich een oogenblik konden verklaren voor het denkbeeld der financieele zelf-tandigheid van den spoorweg, zij nagelaten hebben deze tot stand te brengen, al hadden zij daartoe ruimschoots den tijd. Hunne onthouding is betekenisvol en hun gezag, tot staving van het ontwerp ingeroepen, is er dus tegen gesteld.

De heer Beernaert inzonderheid, die, toen hij Minister van Financiën was, het beheer der spoorwegen van dichtbij en zeer nauwkeurig gadesloeg, zou voorzeker er niet in toegestemd hebben, artikel 17 der wet op de rekenplichtigheid zóó te wijzigen dat, zooals het verslag het te verstaan geeft, gelduitgaven zonder zijne tusschenkomst zouden toegelaten zijn. Het beheer der Thesaurie zou daarvoor aansprakelijk gesteld worden.

Wat de artikelen 19, 20, 21 en 22 van dezelfde wet betreft, zij zijn ernstige waarborgen, die trouwens eenige verzachting niet buitensluiten; zij waren nooit een hinderpaal voor den goeden gang van het bestuur, en in de uitzonderlijke gevallen, waarin zij te streng zouden geacht worden, kan daarvan afgeweken worden door de begrootingswet. Niets zou beletten het koninklijk besluit van 10 December 1868 te wijzigen, wat betreft de bepalingen die het overleggen der rekeningen nutteloos vertragen; ten slotte, zou het stelsel van het beheer, in de wet op de rekenplichtigheid, kunnen gesteld worden in de plaats van het stelsel van de uitvoering, indien, naar het schijnt, maatregelen kunnen voorgeschreven worden op zulke wijze dat de samenhang van de algemeene rekening niet gestoord worde.

Volgens het ontwerp moet de Beheerraad zijne begrootingsvoorstellen overleggen vóór 15 September — laten wij dus tot verduidelijking zeggen: vóór 15 September 1920, — het uitvoeringstijdperk van de begrooting begint op 1 Januari en eindigt op 31 December 1921; de daarmee overeenstemmende rekening zal aan den Minister overgemaakt worden, met de balans en het verslag, op 30 Juni 1922 (art. 32). Daarna zal zij moeten nagezien worden door het Rekenhof, dat, vermits het geen voorafgaandelijk

visa heeft moeten geven, van de Regie zal moeten ontvangen « alle staten » en rekenplichtige stukken... en alle inlichtingen en ophelderingen, die » noodig zijn voor het toezicht over de ontvangsten en uitgaven, alsmede » over de voorwerpen en stoffen die in of uit de magazijnen gaan » (art. 33).

Wanneer zal het Rekenhof deze zware taak voltrokken hebben?

Men begrijpt dat de Beheerraad zes maand noodig heeft om de rekening vast te stellen; zal het Hof er dan niet drie of vier noodig hebben om deze stuk voor stuk na te zien? Zóó komen wij tot in de maanden October-November, kort bij het einde van het begrootingsjaar 1922, op het oogenblik dat de Begrooting voor 1923 aan de Kamers zal voorgelegd zijn.

Denkt men dat zij, met het oog op de behandeling der Begrooting voor 1923, in de rekening van 1921 nuttigere practische inlichtingen zullen vinden dan in de huidige verslagen, waarin de algemeene balans en de benaderende rekening werden opgenomen omtrent het midden van het jaar volgende op dat der Begrooting, dus enkele maanden vroeger dan onder de voorgestelde regeling?

Het Parlement stelt vooral belang in de begrooting, in de vergelijking der ontvangsten met de uitgaven. Wie klaagt er over, deze onder de huidige regeling niet te kennen, tenzij diegenen die nalieten deze inlichtingen te ontleenen aan de stukken welke aan de Kamer worden medege-deeld? Op enkele stonden en op minder dan eene bladzijde geschrift kan iedereen zonder moeite eene synoptische tabel opmaken, welke al de wenschelijke inlichtingen verschaft. De Middenafdeelingen konden overigens de Regeering verzoeken, dit licht werk zelf te doen. Niemand herinnert zich dat deze tabel ooit werd aangevraagd.

De reden van duidelijkheid, tot wettiging van de volledige hervorming van het Spoorwegbeheer aangevoerd, is dus niet gegrond.

*
* *

De hervorming wordt voorgesteld op het oogenblik dat het muntstelsel eene omwenteling ondergaat, waarop de aandacht dient te worden gevestigd.

Het afnemen van de voortbrenging en het gelijktijdig opjagen van de waarde der munten hebben de verhouding tusschen de voortbrengselen en de muntspeciën verbroken en diep gewijzigd; dat veroorzaakt eene schrikkelijke vermindering der koopkracht van deze laatsten en eene overeenstemmende verhooging van de prijzen, van den prijs der zaken en van den prijs der loonen.

In het algemeen hadden de tarieven van vóór den oorlog, dank zij de achtereenvolgende prijsverminderingen, hun hoogste productiviteitsvermogen bereikt; men zou ze niet hoger hebben kunnen stellen zonder deze productiviteit in gevaar te brengen. Doch heden ten dage hebben de cijfers dezelfde beteekenis, dezelfde waarde niet meer, zij zijn op eene andere schaal gebracht. De tarieven kunnen verhoogd worden te gelijk met de

vermeerdering der bedrijfsuitgaven, zonder de verhouding, 't zij der taxes, 't zij der uitgaven te wijzigen. Kortom, de bedrijfscoëfficiënt kan, wat zijne hoegrootheid betreft, dezelfde blijven en tevens een hooger overschot van zuivere inkomsten geven. Doch de overname van het aanlegkapitaal geschiedt buiten die muntstoringen, tegen de oude prijzen, m. a. w. zonder de ontzaglijke daling van de koopkracht der munt in aanmerking te nemen. Daaruit volgt voor de Regie een aanzienlijk voordeel ten aanzien van hare jaarlijksche financiële lasten.

Dat voordeel zal dubbel zijn : eenerzijds, worden haar kapitaal, alsmede de daarop betrekking hebbende interesten en aflossingen uitgedrukt in munt van vóór den oorlog en zouden misschien verdubbeld worden, indien zij uitgedrukt werden in munt van den huidige dag ; anderzijds, zal het de Regie toegelaten worden deze interesten en aflossingen te betalen in munt waarvan de koers gezakt is, misschien wel tot op de helft. Men herinnert zich dat deze vóór den oorlog rond de 100 millioen bedroegen.

Hieruit mag men besluiten :

1^o Dat het nu minder dan ooit het oogenblik is om de Begrooting der Spoorwegen af te scheiden van de Algemeene Begrooting en om door den Spoorweg inkomsten te laten opslorpen, welke, volgens de tot nu toe toegepaste regelen voor het beheer van onze economische uitrusting, aan al de belastingplichtigen ten goede zouden kunnen komen ;

2^o Dat, ingeval deze afscheiding toch geschiedt, het volstrekt billijk zijn zou dat de Spoorweg, alvorens zich als zelfstandige inrichting aan te stellen, eerst terugbetaale wat hij aan de Schatkist verschuldigd is wegens zijne nadeelige saldo's, die door de algemeene ontvangsten van den Staat werden bestreden.

J. HELLEPUTTE.

J. LIEBAERT.

BIJLAGE I.

Benaderend kapitaal voor den aanleg van den spoorweg, dat op 1 Januari 1919 nog afgelost moest worden, gesteld dat de aflossingen in de jaren 1914 tot 1918 zijn geschied.

JAREN.	Bedrag van het aanlegkapitaal.	Aflossing van de gevestigde schuld.	Aflossing der annuïteiten tot naasting der lijnen.	Onrechtstreeksche aflossingen voor vervreemding van onroerende goederen, enz.	Geheel bedrag der aflossingen.	Nog af te lossen deel van het aanlegkapitaal op 1 Januari 1919.
Van 1835 tot 1913	2,932,822,456 20	346,803,445 22	74,795,226 25	12,440,096 74		
1914.	(1) 3,020,269,236 95	17,963,464 29	4,646,383 26	—		
1915.	3,020,269,236 95	18,764,708 58	4,810,322 23	—		
1916.	3,020,269,236 95	19,309,007 86	4,983,534 51	—		
1917.	3,020,269,236 95	19,761,662 10	5,148,094 18	—		
1918.	3,020,269,236 95	20,088,602 96	5,334,183 71	—		
		442,606,891 01	99,717,744 14	12,440,096 74	834,834,731 89	(1) 2,465,414,503 06

(1) Benaderend cijfer. — Het definitief cijfer zal worden vastgesteld in onderjering overleg met het Departement van Financiën.

BIJLAGE II.

AMENDEMENTEN VOORGESTELD DOOR DE REGEERING.

Texte du projet de loi.

ART. 3.

L'actif de la Régie comprend :

1° Les biens mobiliers et immobiliers affectés à l'exploitation des chemins de fer au 1^{er} janvier 1919;

2° Les biens mobiliers et immobiliers payés depuis cette date à charge des crédits du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1919 ou à charge du Budget des Dépenses extraordinaires;

3° Le montant des recettes de l'exploitation perçues ou à percevoir, imputable à l'article 23 du Budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1919;

4° Le produit perçu ou à percevoir de la réalisation de biens visés au primo;

5° Les fonds de tiers ou de remploi visés aux articles 1, 2, 22, 33, 35, 37, 38, 56, 77 à 80, 102, 129 à 135, 148 et 150 du Budget pour ordre de 1919, tels que ces fonds existaient au 31 décembre 1918, majorés des recettes enregistrées à ces comptes depuis cette date et déduction faite des dépenses qui y sont imputables;

6° Les avantages de tous contrats en cours relatifs au personnel, à l'outillage et à l'exploitation du réseau ferré de l'Etat ou des lignes affermées;

7° Les créances non contractuelles provenant de prestations faites ou de

Tekst van het wetsontwerp.

ART. 3.

Het actief der Regie begrijpt :

1° De op 1 Januari 1919 tot de exploitatie der spoorwegen dienende roerende en onroerende goederen;

2° De roerende en onroerende goederen, sedert dien datum betaald ten laste van de credieten van de Begrooting der Spoorwegen voor het dienstjaar 1919 of ten laste van de Begrooting der Buitengewone Uitgaven;

3° Het bedrag der reeds geïnde of nog te innen ontvangsten der exploitatie, in te deelen in artikel 23 der Begrooting van 's Lands Middelen voor het dienstjaar 1919;

4° De opbrengst reeds ontvangen of nog te ontvangen uit het tot geld maken van bij n° 1° bedoelde goederen;

5° De fondsen van derden of van wedergebruik, bedoeld bij de artikelen 1, 2, 22, 33, 35, 37, 38, 56, 77 tot 80, 102, 129 tot 135, 148 en 150 van de Begrooting voor order van 1919, zooals die fondsen bestonden op 31 December 1918, vermeerderd met de ontvangsten, sedert dien datum op die rekeningen ingeschreven en verminderd met de uitgaven die op dezelve aan te rekenen zijn;

6° De voordeelen van al de loopende overeenkomsten betreffende het personeel, de inrichting en de exploitatie van het net der Staatsspoorwegen of van de verpachte lijnen;

7° De niet bij overeenkomst geregelde schuldvorderingen, voortkomende van

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Remplacer le mot : « payés » par :
« acquis ».

Het woord : « betaald » te vervan-
gen door het woord : « *verkrege*n ».

Ajouter : « *et au 2°* ».

Toe te voegen : « *en n° 2°* ».

Texte du projet de loi.

dommages subis par les chemins de fer de l'État, notamment du chef de réquisitions ou de faits de guerre;

8° Les biens corporels et incorporels acquis par la Régie à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45.

ART. 4.

Le passif de la Régie comprend :

1° Le montant des sommes figurant au compte du premier établissement des chemins de fer de l'État et formant la part de ceux-ci dans la Dette belge;

2° Le montant des dépenses d'exploitation ordonnancées ou à ordonnancer à charge des crédits du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1919;

3° Les charges résultants des contrats et autres engagements en cours concernant le personnel, l'outillage et l'exploitation des chemins de fer de l'État;

4° Les fonds de tiers et de remploi tels qu'ils sont définis au 5° de l'article 3;

5° Les obligations contractées par la Régie à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45.

ART. 8.

Sauf les restrictions établies par la présente loi, le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour faire ou ratifier les actes qui intéressent

Tekst van het wetsontwerp

uitkeeringen gedaan of van schade geleden door de Staatsspoorwegen, inzonderheid uit hoofde van opeischingen of van oorlogsfeiten;

8° De stoffelijke en onstoffelijke goederen, verworven door de Regie te rekenen van den dag die zal worden bepaald door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.

ART. 4.

Het passief der Regie begrijpt :

1° Het bedrag der sommen, gebracht op de rekening van eersten aanleg der Staatsspoorwegen en zijnde dezer aandeel in de Belgische Schuld;

2° Het bedrag der exploitatie-uitgaven, betaalbaar gesteld of betaalbaar te stellen ten laste van de credieten van de Begrooting der Spoorwegen voor het dienstjaar 1919;

3° De lasten voortspuitende uit loopende overeenkomsten en andere verbintenissen betreffende het personeel, de inrichting en de exploitatie der Staatsspoorwegen;

4° De fondsen van derden en van wedergebruik, zooals zij bepaald zijn in n° 5° van artikel 3;

5° De verbintenissen aangegaan door de Regie, te rekenen van den dag die zal bepaald worden door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.

ART. 8.

Behoudens de door deze wet vastgestelde beperkingen, heeft de Raad van beheer de uitgestrekteste bevoegdheid tot het doen of bekrachtigen der hande-

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

Biffer les mots : « à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45 ».

De woorden : « te rekenen van den dag die zal worden bepaald door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit » te doen wegvallen.

Au lieu de : « à l'arrêté royal visé à l'article 45 » il faut : « par l'arrêté royal visé à l'article 43 (nouveau) ».

De woorden : « door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit » te vervangen door de woorden : « door het bij artikel 43 (nieuw) bedoeld koninklijk besluit ».

Remplacer la première phrase par : « Sauf les restrictions établies par la présente loi, le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour

Den eersten volzin te vervangen door den navolgenden tekst : « Behoudens de bij deze wet vastgestelde beperkingen, heeft de Beheerraad de meest uitge-

Texte du projet de loi.

la Régie. Les lois concernant les chemins de fer de l'Etat restent en vigueur pour autant qu'elles ne soient pas contraires aux dispositions de la présente loi. Il en est de même des arrêtés royaux, des arrêtés ministériels, des règlements et des instructions pour autant qu'ils ne soient pas modifiés par la présente loi ou par les dispositions qui seront prises en exécution de celle-ci.

Sauf disposition contraire de la présente loi, le Conseil d'administration est subrogé aux droits du Ministre des Chemins de fer pour l'application des lois, arrêtés royaux, arrêtés ministériels, règlements et instructions qui concernent les chemins de fer.

Les actes engageant la Régie sont signés par les personnes que le Conseil d'administration désigne à cette fin.

ART. 14.

Les administrateurs doivent être belges de naissance ou avoir reçu la grande naturalisation, ils ne peuvent être membres des Chambres, ni âgés de plus de 70 ans.

Les fonctionnaires auxquels un mandat d'administrateur est conféré sont placés dans la section de disponibilité. Ils conservent les titres qu'ils ont acquis à une pension de retraite proportionnée à leurs années de service.

ART. 15.

Le Conseil d'administration constitue, dans son sein, un Comité perma-

Tekst van het wetsontwerp.

lingen die de Regie aanbelangen. De wetten betreffende de Staatsspoorwegen blijven van kracht, in zoverre zij niet strijdig zijn met de bepalingen van deze wet. Hetzelfde geldt voor de koninklijke besluiten, de ministerieele besluiten, de reglementen en onder-richtingen, in zoverre zij niet worden gewijzigd door deze wet of door de beschikkingen die zullen worden genomen ter uitvoering van deze wet.

Behoudens andersluidende bepaling van deze wet, treedt de Raad van Beheer in de rechten van den Minister van Spoorwegen voor de toepassing der wetten, koninklijke besluiten, ministerieele besluiten, reglementen en onder-richtingen betreffende de spoorwegen.

De handelingen, welke de Regie verbinden, worden onderteekend door de personen, daartoe aangewezen door den Raad van Beheer.

ART. 14.

De beheerders moeten Belg zijn door geboorte of de groote naturalisatie verkregen hebben. Zij mogen geen deel uitmaken van de Kamers, noch meer dan 70 jaar oud zijn.

De ambtenaren, aan wie een mandaat van beheerder opgedragen wordt, worden in beschikbaarheid gesteld. Zij behouden hunne verworven aanspraak op een rustgeld, naar verhouding van hunne jaren dienst.

ART. 15.

De Raad van Beheer stelt, in zijn midden, een Bestendig Comité aan,

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

représenter la Régie, accomplir ou ratifier les actes qui intéressent celle-ci ».

**Amendementen
voorgesteld door de Hogeering.**

strekt bevoegdheden om de Regie te vertegenwoordigen, de handelingen, die deze aanbelangen, te verrichten of te bekrachtigen.

Deuxième alinéa, après : « Les fonctionnaires », **ajouter :** « *du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes* ».

In het 2^e lid, na de woorden : « De ambtenaren » **toe te voegen :** « *van het Departement van Spoorwegen, Zeewezzen, Posterijen en Telegrafen* ».

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

nent composé du président, du vice-président et de trois membres.

Le Conseil détermine, par son règlement d'ordre intérieur, les pouvoirs délégués au Comité permanent.

Le Ministre des Chemins de fer, chaque fois qu'il le juge utile, assiste aux séances du Comité et les préside.

Il est attribué au Comité permanent une somme globale annuelle de 75,000 francs, qui sera répartie entre ses membres suivant leurs conventions particulières.

ART. 21.

Un collège de censeurs, composé de de six membres, est chargé de surveiller l'application des tarifs, de vérifier la sincérité des inventaires et autres documents comptables ainsi que l'exécution des prescriptions réglementaires relatives aux amortissements, aux fonds de renouvellement, d'assurance et de réserve et à la participation du personnel aux résultats de l'exploitation, prévue à l'article 38, 4°, de la présente loi.

ART. 22.

Les censeurs doivent être Belges de naissance ou avoir reçu la grande naturalisation.

La Chambre des Représentants nomme et démet les censeurs.

Leur mandat est de six ans.

Le collège est renouvelable par tiers de deux en deux ans, à partir du 31 décembre 1921.

samengesteld uit den voorzitter, den ondervoorzitter en drie leden.

Bij zijn reglement van orde bepaalt de Raad de bevoegdheden die aan het Bestendig Comitéit verleend worden.

Telkens als de Minister van Spoorwegen het oorbaar acht, woont hij de zittingen van het Comitéit bij en neemt er het voorzitterschap waar.

Aan het Bestendig Comitéit wordt eene jaarlijksche, gezamenlijke som van 75,000 frank toegekend, die onder zijne leden volgens hunne bijzondere overeenkomsten wordt verdeeld.

ART. 21.

Een censorscollege, bestaande uit zes leden, is belast met het toezicht op de toepassing der tarieven, met het nazicht van de echtheid der inventarissen en andere rekenplichtige bescheiden, alsmede van de uitvoering der bepaalde voorschriften betreffende de aflossingen, de vernieuwings-, verzekerings- en reservefondsen en de deelhebbing van het personeel in de uitkomsten der exploitatie, voorzien bij artikel 38, 4°, van deze wet.

ART. 22.

De censurs moeten Belg zijn door geboorte of de groote naturalisatie verkregen hebben.

De Kamer der Volksvertegenwoordigers benoemt en ontslaat de censurs.

Hunne opdracht belooft zes jaren.

Het college wordt vernieuwd voor een derde, om de twee jaar, te rekenen van 31 December 1921.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

Quatrième alinéa, ajouter : « *avec l'approbation du Ministre* ».

In het 4^e lid, toe te voegen : « *mits goedkeuring door den Minister* ».

Dernière ligne, remplacer l' « article 38, 4^e », par : l' « article 37, 4^e (nouveau) ».

De woorden « artikel 38, 4^e, » te vervangen door de woorden : « artikel 37, 4^e (nieuw) ».

Premier alinéa, ajouter : « *Ils ne peuvent être membres des Chambres.* »

In het 1^{ste} lid, toe te voegen : « *Zij mogen geen deel uitmaken van de Kamers.* »

Texte du projet de loi.

Les membres sortants sont rééligibles. La Chambre des Représentants déterminera l'ordre de sortie lors de la première élection.

ART. 23.

Les censeurs peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et de toutes les écritures de la Régie. Ils peuvent se faire fournir tous états, renseignements et éclaircissements relatifs aux recettes et aux dépenses. Ils peuvent se faire assister par des experts de leur choix, dont les émoluments sont à charge de la Régie.

Le collège des censeurs consigne ses observations dans un rapport annuel.

ART. 24.

Chaque censeur reçoit une indemnité de 5,000 francs.

ART. 25.

La Régie ne peut emprunter, garantir le capital ou les intérêts d'un emprunt, exécuter des travaux sur ressources extraordinaires que si une loi l'y autorise. Les emprunts ainsi autorisés sont garantis par l'Etat. Dès à présent, et

Tekst van het wetsontwerp.

De uittredende leden zijn herkiesbaar. De Kamer der Volksvertegenwoordigers zal de volgorde van uittreden bepalen bij de eerste verkiezing.

ART. 23.

De censors mogen kennis nemen, zonder verplaatsing, van de boeken, de briefwisseling, de processen-verbaal en van al de schrifturen der Regie. Zij mogen zich alle staten, inlichtingen en ophelderingen omtrent de ontvangsten en uitgaven doen geven. Zij mogen zich doen bijstaan door deskundigen naar hunne keus, wier bezoldiging ten laste der Regie valt.

Het censorscollege schrijft zijne opmerkingen in een jaarlijksch verslag neer.

ART. 24.

Iedere censor ontvangt eene vergoeding van 5,000 frank.

ART. 25.

De Regie mag alleen dan ontleenen, het kapitaal of de interesten eener leening waarborgen, werken op buitengewone middelen uitvoeren, wanneer eene wet haar daartoe machtigt. De aldus toegelaten leeningen worden door

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Premier alinéa, remplacer les membres de phrases : « relatifs aux recettes et aux dépenses. Ils peuvent se faire assister par des experts de leur choix... »
par : « nécessaires à l'accomplissement de leur mission. Le collège des censeurs peut se faire assister par des experts de son choix... »

Ajouter un 3^e alinéa :

« *Le rapport est présenté aux Chambres dans le mois qui suit la remise du bilan par le Conseil d'administration au Ministre des Chemins de fer conformément aux prescriptions de l'article 31 (nouveau) ».*

Remplacer : « 5,000 » **par :** « 6,000 ».

In het eerste lid, de woorden : « ontrent de ontvangsten en uitgaven doen geven. Zij mogen zich doen bijstaan door deskundigen naar hunne keus... » te vervangen door de volgende woorden : « doen geven, welke tot het vervullen hunner taak noodig zijn. Het college der censoren kan zich doen bijstaan door deskundigen naar zijne keus... ».

Een 3^e lid toe te voegen, luidende :

« *Het verslag wordt aan de Kamers voorgelegd binnen ééne maand na het afgeven van de balans door den Beheerraad aan den Minister van Spoorwegen overeenkomstig de voorschriften van artikel 31 (nieuw) ».*

« 5,000 » te vervangen door « 6,000 ».

Texte du projet de loi.

moyennant l'autorisation du Ministre des Finances et du Ministre des Chemins de fer, la Régie peut faire des emprunts à court terme à concurrence d'un montant global de 10 millions pour ses besoins de caisse. En outre, et moyennant la même autorisation, le découvert du compte courant de la Régie auprès du Trésor belge peut s'élever à 25 millions de francs.

Les modalités des emprunts à termes que la Régie contracte auprès du Trésor belge sont déterminées par la loi autorise ces emprunts. Ils sont portés dans les livres de la Régie au compte « Trésor belge-Dette », distinct du compte « Trésor belge-Compte courant ». Le compte courant est productif d'intérêts réciproques, calculés semestriellement au taux moyen des emprunts opérés par l'État belge pendant le semestre écoulé.

La Régie est créditée immédiatement à ce compte de la totalité des emprunts à terme qu'elle contracte auprès du Trésor belge.

ART. 26.

La dette initiale de la Régie envers le Trésor belge visée à l'article 4, 1^o, est remboursable en soixante annuités payables par moitié le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre de chaque année. L'annuité comprend les intérêts au taux moyen des emprunts de l'État à l'aide desquels le réseau a été constitué.

Le montant de cette dette est porté

Tekst van het wetsontwerp.

den Staat gewaarborgd. Van nu af aan, en mits machtiging van den Minister van Financiën en den Minister van Spoorwegen, mag de Regie leeningen op korten termijn aangaan tot een gezamenlijk bedrag van 10 miljoen voor hare kasbehoeften. Bovendien en mits dezelfde machtiging mag het tekort van de loopende rekening der Regie, bij de Belgische Schatkist, 25 miljoen frank bedragen.

De modaliteiten der leeningen op termijn, die de Regie met de Belgische Schatkist sluit, worden bepaald door de wet welke bedoelde leeningen toelaat. Zij worden in de boeken der Regie gebracht bij de rekening « Belgische Schatkist-Schuld », onderscheiden van de rekening « Belgische Schatkist-Loopende rekening ». De loopende rekening brengt wederzijdsche interesten op, halfjaarlijks berekend tegen het gemiddeld percent van de leeningen, door den Belgischen Staat gedurende het afgeloopen halfjaar gesloten.

De Regie wordt onmiddellijk in die rekening gecrediteerd voor de gezamenlijke leeningen op termijn, die zij bij de Belgische Schatkist aangaat.

ART. 26.

De bij artikel 4, 1^o, bedoelde aanvankelijke schuld van de Regie aan de Belgische Schatkist is uitkeerbaar bij zeslig jaarlijksche aflossingen, betaalbaar voor de helft den 1^{en} Mei en den 1^{en} November van elk jaar. De aflossing omvat de interesten berekend tegen het gemiddeld percent der Staatsleeningen waarmede het net opgericht werd.

Het bedrag dezer schuld wordt in

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

Reporter à la fin de l'article les phrases commençant par : « *Dès à présent* » et par : « *En outre* ».

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

De volzinnen : « Van nu af aan ... » en « Bovendien ... » te plaatsen aan het slot van het artikel.

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

au compte « Trésor belge-Dette ».

Les recettes visées à l'article 3, 3°, et les dépenses visées à l'article 4, 2°, sont portées au compte « Trésor belge-Compte courant ».

Une Commission, composée de deux délégués du Ministre des Finances, de deux délégués du Ministre des Chemins de fer, de deux délégués de la Régie et d'un président choisi par le Roi parmi les conseillers de la Cour des Comptes, arrêtera la situation à la date fixée à l'article 45, alinéa 1^{er}, du compte « Dette » et du compte courant visé ci-dessus.

ART. 28.

L'exercice commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre. Les sommes dont la Régie est redevable au 31 décembre de chaque année sont portées, à cette date, au Budget pour ordre, au compte « sommes restant dues » et imputées à charge des crédits correspondants de l'exercice écoulé. Les sommes dont la Régie est créancière au 31 décembre de chaque année sont portées à cette date au Budget pour ordre au compte « sommes restant à recouvrer » et prises en recettes aux articles correspondants de l'exercice écoulé. Le montant des créances reconnues irrécouvrables sera porté à charge du crédit des « non valeurs ».

Le premier exercice commencera à la date où la Régie entrera en fonctions. Il se clôturera le 31 décembre 1920.

rekening gebracht bij de « Belgische Schatkist-Schuld ».

De ontvangsten, bedoeld bij artikel 3, 3°, en de uitgaven, waarvan sprake bij artikel 4, 2°, worden in rekening gebracht bij de « Belgische Schatkist-Loopende rekening ».

Eene Commissie, samengesteld uit twee afgevaardigden van den Minister van Financiën, twee afgevaardigden van den Minister van Spoorwegen, twee afgevaardigden der Regie en eenen voorzitter, door den Koning onder de Raadsheeren van de Rekenkamer gekozen, sluit den toestand van de rekening « Schuld » en de loopende rekening, hiervoren bedoeld, af op den bij artikel 45, lid 1, bepaalden datum,

ART. 28.

Het dienstjaar begint op 1 Januari en eindigt op 31 December. De sommen, die door de Regie op 31 December van elk jaar verschuldigd zijn, worden op dien datum in de Begrooting voor order overgeschreven bij de rekening « verschuldigd blijvende sommen » en ingedeeld ten laste der overeenstemmende credieten van het verlopen dienstjaar. De sommen, die aan de Regie verschuldigd zijn op 31 December van elk jaar, worden op dien datum in de Begrooting voor order overgeschreven bij de rekening « nog in te vorderen sommen » en in ontvangst genomen bij de overeenstemmende artikelen van het verlopen dienstjaar. Het bedrag der niet invorderbare sommen wordt ten laste gelegd van het crediet der « oninbare gelden ».

Het eerste dienstjaar begint den dag waarop de Regie in werking treedt. Het eindigt op 31 December 1920.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

Avant dernier alinéa, remplacer l' :
« article 45 » par l' « article 43 (nou-
veau) ».

Deuxième et troisième phrases. —
Faire suivre les mots : « Budget pour
ordre » des mots : « *de la Régie* ».

In het voorlaatste lid, de woorden :
« artikel 45 » te vervangen door de
woorden : « *artikel 43* » (nieuw).

In den tweeden en in den derden vol-
zin, na de woorden : « Begrooting voor
order » in te voegen de woorden : « *der
Regie* ».

Texte du projet de loi.

ART. 31.

Les intérêts, les amortissements calculés conformément aux prescriptions du règlement de comptabilité pour les diverses catégories de biens ainsi que les moins-values sur inventaires seront compris dans les dépenses ordinaires du Budget.

Les déchets sur inventaires dus à des causes exceptionnelles seront passés à un « compte à amortir ». Le Budget fixera les amortissements spéciaux à ce compte.

ART. 32.

ART. 33.

Le compte général de la Régie est arrêté par la loi après vérification de la Cour des Comptes qui consigne ses observations dans un rapport aux Chambres.

La Régie fournit à la Cour des Comptes des relevés mensuels où les écritures de la comptabilité industrielle pour le mois écoulé sont résumées sous les rubriques prévues au Budget.

Le Budget pour ordre reproduit les rubriques du bilan.

La Cour examine si aucun article des dépenses du Budget n'a été dépassé et si les virements et les dépenses supplémentaires ont été approuvés par la loi.

La Cour des Comptes se fait délivrer par la Régie tous états, pièces comptables et donner tous les renseignements et éclaircissements nécessaires au con-

Tekst van het wetsontwerp.

ART. 31.

De interesten, de afschrijvingen berekend volgens de bepalingen van het règlement van boekhouding voor de verschillende soorten van goederen, alsmede de waardeverminderingen op inventarissen worden begrepen in de gewone uitgaven der Begrooting.

De waardeverliezen op inventaris, te wijten aan uitzonderlijke oorzaken, worden op eene « af te schrijven rekening » gebracht. De Begrooting bepaalt de bijzondere afschrijvingen op deze rekening.

ART. 32.

ART. 33.

De algemeene rekening der Regie wordt door de wet vastgesteld na nazicht door de Rekenkamer, die hare aanmerkingen in een verslag aan de Kamers neerschrijft.

De Regie levert aan de Rekenkamer maandelijksche staten, waarin de schriften der industriele boekhouding over de verlopen maand zijn samengevat onder de hoofdingen voorzien in de Begrooting.

De Begrooting voor order herhaalt de hoofdingen van de balans.

De Rekenkamer onderzoekt of geenerlei artikel van de uitgaven der Begrooting werd overschreden en of de overschrijvingen en de aanvullende uitgaven door de wet werden goedgekeurd.

De Rekenkamer doet door de Regie afleveren alle staten en rekenplichtige stukken en zich alle inlichtingen en ophelderingen geven, die noodig zijn voor

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

A supprimer.

Te doen wegvallen.

Devient 31.

Op te nemen als artikel 31.

Devient 32.

Op te nemen als artikel 32.

Troisième alinéa; après : « Le Budget pour ordre » ajouter : « de la Régie ».

In het 3^e lid, na de woorden : « De Begroting voor order » in te voegen de woorden : « der Regie ».

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

trôle des recettes et dépenses, ainsi que des entrées et sorties de magasin des objets et matières.

het toezicht op de ontvangsten en uitgaven, alsmede op de voorwerpen en stoffen die in of uit de magazijnen gaan.

ART. 34.

ART. 34.

Il sera créé à charge du compte de premier établissement un fonds de renouvellement, un fonds d'assurance et un fonds de réserve.

Er wordt ten laste van de rekening van eersten aanleg een vernieuwingsfonds, een verzekeringsfonds en een reservefonds opgericht.

Ces fonds seront gérés par la Régie en dehors des autres actifs, suivant les règles qui seront déterminées par le Roi.

Deze fondsen worden door de Regie buiten het ander actief beheerd overeenkomstig de regelen, door den Koning bepaald.

ART. 35.

ART. 35.

Le fonds de renouvellement est destiné à régulariser les dépenses de renouvellement des voies, du matériel roulant et de l'outillage et les dépenses de reconstruction des bâtiments et ouvrages d'art. Il est doté d'une somme de 25 millions de francs, à prendre sur les ressources extraordinaires. Il est alimenté par les amortissements visés à l'article 34, qui seront prélevés à charge du compte d'exploitation, par le produit du placement de son avoir et par le produit de la vente du matériel mis au rebut.

Het vernieuwingsfonds is bestemd tot het regelen van de uitgaven ter vernieuwing van de sporen, van het rollend materieel en de inrichting, alsmede van de uitgaven voor wederoprichting der gebouwen en kunstwerken. Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 25 millioen frank, aan te rekenen op de buitengewone middelen. Het wordt in stand gehouden door de afschrijvingen bedoeld bij artikel 34, die vooraf worden genomen op de rekening van exploitatie, door de opbrengst der belegging van zijn tegoed en door de opbrengst van den verkoop van het buiten dienst gesteld materieel.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regering.**

Devient 33.

Op te nemen als artikel 33.

Ajouter :

La Régie est autorisée, dès à présent, à emprunter les sommes nécessaires pour constituer les dotations initiales de ces fonds. Les modalités de ces emprunts seront fixés par un arrêté royal, sur la proposition des Ministres des Chemins de fer et des Finances, le Conseil d'administration entendu.

Toe te voegen :

De Regie wordt van stonden aan gemachtigd om de noodige sommen te ontleenen tot vestiging van de eerste dotatiën dier fondsen. De modaliteiten dier leeningen worden, op voorstel van de Ministers van Spoorwegen en van Financiën, na den Beherrraad te hebben gehoord, bij koninklijk besluit bepaald.

Devient 34.

Op te nemen als artikel 34.

Dernière phrase, supprimer : « visés à l'article 31 ».

In den laatsten volzin, de woorden : « bedoeld bij artikel 31 » te doen wegvallen.

Texte du projet de loi.

ART. 36.

Le fonds d'assurance est destiné à couvrir les dépenses ou moins-values résultant d'incendies, pertes ou avaries, les indemnités en cas d'accidents de personnes et les secours de maladie alloués au personnel. Il est doté d'une somme de 30 millions de francs à prendre sur les ressources extraordinaires. Il est ensuite alimenté par le produit du placement de son avoir et par des prélèvements à charge du compte d'exploitation, calculés de manière à représenter la moyenne des dépenses des dix derniers exercices, du chef des risques d'incendie, de pertes et avaries, d'accidents et maladies, et par le produit des taxes d'assurance acquittées par les voyageurs ou les expéditeurs.

ART. 37.

ART. 38.

ART. 39.

Le personnel en fonctions au moment de la reprise sera soumis au nouveau statut, mais il gardera, soit à la charge du Trésor, soit par le fonctionnement de caisses spéciales et sur les bases actuellement appliquées, les avantages assurés, quant à la pension de retraite, aux agents au service de l'Etat et à leurs veuves et orphelins.

ART. 40.

Tekst van het wetsontwerp.

ART. 36.

Het verzekeringsfonds is bestemd tot het uitkeeren van de uitgaven of waardeverminderingen voortvloeiende uit branden, verliezen of beschadigingen, van de vergoedingen bij ongevallen aan personen en van de hulp gelden voor ziekte toegekend aan het personeel. Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 30 millioen frank, aan te rekenen op de buitengewone middelen. Het wordt vervolgens in stand gehouden door de opbrengst van het beleggen van zijn tegoed, door afnemingen op de rekening van exploitatie, derwijze berekend dat zij het gemiddeld bedrag vertegenwoordigen van de uitgaven over de laatste tien dienstjaren wegens gevaren, voor brand, verliezen en beschadigingen, ongevallen en ziekten, alsmede door de opbrengst van de verzekerings-taksen, betaald door de reizigers of de afzenders.

ART. 37.

ART. 38.

ART. 39.

Het personeel in dienst bij de overname wordt onderworpen aan het nieuw statuut; het behoudt echter, hetzij ten laste van de Schatkist, hetzij door de werking van bijzondere kassen en op de thans toegepaste grondslagen, de voordeelen, wat betreft het pensioen, verzekerd aan de bedienden in dienst van den Staat en aan hunne weduwen en weezen.

ART. 40.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

Devient 35.

Op te nemen als artikel 35.

Remplacer les mots : « les voyageurs ou les expéditeurs », par « les expéditeurs ou les destinataires et éventuellement par les voyageurs ».

De woorden : « de reizigers of de afzenders » te vervangen door de woorden : « de afzenders of de geadresseerden en, bij voorkomend geval, door de reizigers ».

Devient 36.

Op te nemen als artikel 36.

Devient 37.

Op te nemen als artikel 37.

A supprimer.

Te doen wegvallen.

Devient 38.

Op te nemen als artikel 38.

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

ART. 41.

ART. 41.

ART. 42.

ART. 42.

ART. 43.

ART. 43.

La Régie aura, pendant les trois premières années de sa gestion, la faculté de mettre à la retraite les fonctionnaires, employés et ouvriers qui auront atteint l'âge de 60 ans et dont elle jugera ne pouvoir utiliser les services avec avantage.

Par dérogation aux articles 1^{er}, 8, 9 et 12 de la loi du 21 juillet 1844, sur les pensions civiles, les fonctionnaires et employés admis à la retraite dans ces conditions, bénéficieront de la pension à laquelle ils auraient eu des titres à l'époque normale de la retraite aux chemins de fer de l'État (30 novembre de l'année pendant laquelle ils atteignent 66 ans).

Ils bénéficieront, en outre, jusqu'à cette époque, d'une indemnité annuelle correspondant à la différence entre le traitement dont ils sont en possession au moment de leur licenciement et le montant de leur pension.

Le même régime est applicable aux ouvriers.

Gedurende de eerste drie jaren van haar beheer, is de Regie bevoegd om op pensioen te stellen de ambtenaars, beambten en werklieden, die den ouderdom van 60 jaar hebben bereikt en wier diensten zij acht niet voordeelig te kunnen benuttigen.

Met afwijking van de artikelen 1, 8, 9 en 12 der wet van 21 Juli 1844 op de burgerlijke pensioenen, genieten de ambtenaars en beambten, die onder deze voorwaarden op pensioen worden gesteld, het pensioen waarop zij aanspraak hadden kunnen maken op het normaal tijdstip van hunne pensionneering bij de Staatsspoorwegen (30 November van het jaar binnen hetwelk zij den ouderdom van 66 jaar bereiken).

Daarenboven genieten zij tot op dit tijdstip eene jaarlijksche vergoeding, gelijk aan het verschil tusschen hunne jaarwedde op het oogenblik van hunne afdanking en het bedrag van hun pensioen.

Hetzelfde stelsel is van toepassing op de werklieden.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

Devient 39.

Devient 40.

Devient 41.

Ajouter en tête de l'article : « *Le personnel en fonctions au moment de la reprise sera soumis au nouveau statut, mais il ne pourra être licencié que dans les conditions déterminées par les arrêtés en vigueur à l'entrée en exercice de la Régie* ».

Remplacer les mots : « *La Régie,* » par : « *Toutefois, la Régie* ».

**Amendementen
voorgesteld door de Regeering.**

Op te nemen als artikel 39.

Op te nemen als artikel 40.

Op te nemen als artikel 41.

Aan het hoofd van het artikel toe te voegen : « *Het nieuwe statuut geldt voor het personeel dat bij de overname in bediening is; dit personeel kan echter slechts afgedankt worden onder de voorwaarden bepaald bij de besluiten; die van kracht zijn bij het optreden van de Regie.* »

Den aanvang van het 2° lid te doen luiden : « *Evenwel is, gedurende de eerste drie jaren van haar beheer, de Regie bevoegd...* »

Texte du projet de loi.

Tekst van het wetsontwerp.

Les modifications nécessaires seront apportées aux statuts :

a) De la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge;

b) De la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris de la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale;

c) De la caisse des ouvriers.

ART. 44.

ART. 45.

Un arrêté royal déterminera la date à laquelle prendront cours les droits et les obligations de la Régie.

Quatre mois avant cette date, le Conseil d'administration entrera en fonctions pour l'exécution des dispositions de l'article 13 et de l'article 30, alinéa 2, et pour prendre les dispositions préparatoires nécessaires au bon fonctionnement des services.

Au plus tard un mois avant cette même date, le Conseil d'administration soumettra au Ministre des Chemins de fer des propositions budgétaires provisoires. Il présentera un projet définitif de budget avant la fin du quatrième mois du premier exercice.

De noodige wijzigingen zullen worden gebracht in de statuten :

a) Van de verzekerings- en pensioenkas der ambtenaars en beambten, van den « Grand Central belge » overgenomen;

b) Van de verzekerings- en pensioenkas der ambtenaars en beambten, van de Naamlóoze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen overgenomen;

c) Van de werklíedenkas.

ART. 44.

ART. 45.

Een koninklijk besluit zal den datum vaststellen waarop de rechten en de verplichtingen der Regie aanvang nemen.

Vier maanden vóór dien datum zal de Raad van Beheer in bediening treden tot het uitvoeren van het bepaalde in artikel 13 en in artikel 30, lid 2, en tot het nemen der noodige voorbereidende schikkingen voor de goede werking der diensten.

Uiterlijk ééne maand vóór dien zelfden datum zal de Raad van Beheer den Minister van Spoorwegen voorloopige voorstellen betreffende de begrooting overleggen. Vóór het einde der vierde maand van het eerste dienstjaar zal hij een eindontwerp van begrooting indienen.

**Amendements
proposés par le Gouvernement.**

**Amendementen
gesteld door de Regeering.**

Devient 42.

Op te nemen als artikel 42.

Devient 43.

Op te nemen als artikel 43.

Deuxième alinéa, remplacer : « quatre mois », par « *trois mois* ».

In het 2° lid, de woorden : « vier maanden » te vervangen door de woorden : « *drie maanden.* »

BIJLAGE III.

**AMENDEMENTS
PROPOSÉS PAR LA SECTION
CENTRALE.**

ART. 6.

Supprimer les mots : « et dans les relations avec les Puissances étrangères par le Ministère des Affaires étrangères ».

ART. 8.

Ajouter les dispositions suivantes :

Les agents de la régie peuvent se servir de la langue de leur choix dans la correspondance personnelle avec l'Administration centrale.

Les avis destinés au public seront rédigés en flamand et en français dans la région flamande, en français et en flamand dans la région wallonne.

ART. 19.

Remplacer les nombres « 100,000 » et « 50,000 », respectivement par « 50,000 » et « 25,000 ».

ART. 29.

Remplacer le mot « virements » par le mot « transferts ».

**AMENDEMENTEN
DOOR DE MIDDENAFDEELING
VOORGESTELD.**

ART. 6.

De woorden : « en in de betrekkingen met de Vreemde Mogendheden door den Minister van Buitenlandsche Zaken » te doen wegvallen.

ART. 8.

Aan het slot van dit artikel toe te voegen :

De agenten der Regie mogen in de persoonlijke briefwisseling met het Hoofdbestuur de taal gebruiken, welke zij-verkiezen.

De berichten, voor het publiek bestemd, worden opgemaakt in het Vlaamsch en in het Fransch in de Vlaamsche streken, in het Fransch en in het Vlaamsch in de Waalsche streken.

ART. 19.

De getallen « 100,000 » en « 50,000 » te vervangen onderscheidenlijk door : « 50,000 » en « 25,000 ».

ART. 29.

Het woord « overschrijvingen » te vervangen door het woord : « overdrachten ».

Art. 35 du projet primitif.

Remplacer les mots « visés à l'article 31 » par les mots « prévu au règlement de comptabilité ».

Art. 39 du projet primitif.

Rétablir cet article.

Art. 35 van het oorspronkelijk ontwerp.

De woorden: « bedoeld bij artikel 31 » te vervangen door de woorden: « door het reglement der boekhouding voorzien. »

Art. 39 van het oorspronkelijk ontwerp.

Dit artikel opnieuw op te nemen.

