

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 23 MARS 1938.

Rapport de la Commission des Colonies, chargée d'examiner le Projet de Loi rattachant des recettes supplémentaires et ouvrant des crédits supplémentaires au budget des recettes et des dépenses extraordinaires du Congo belge et du Vice-Gouvernement général du Ruanda-Urundi pour l'exercice 1936 et approuvant un arrêté royal du 31 octobre 1936 ordonnant des virements de crédits au budget des dépenses ordinaires du Congo belge pour l'exercice 1935.

(Voir les n° 72, 131, 288 (session de 1936-1937) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 26 et 27 mai 1937; le n° 232 (session de 1936-1937 du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 23 MAART 1938.

Verslag uit naam van de Commissie van Koloniën, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp waarbij bijkomende ontvangsten worden gevoegd en bijkomende kredieten worden geopend op de begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven van Belgisch-Congo en van het Vice-Gouvernement-generaal Ruanda-Urundi voor het dienstjaar 1936 en houdende goedkeuring van een koninklijk besluit van 31 October 1936 waarbij kredietoverschrijvingen op de begrooting der gewone uitgaven van Belgisch-Congo voor het dienstjaar 1935 werden bevolen.

(Zie de n° 72, 131, 288 (zitting 1936-1937) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 26 en 27 Mei 1937; n° 232 (zitting 1936-1937 van den Senaat.)

Présents : MM. VOLCKAERT, président; DE HASQUE, le baron GENDEBIEN, LEYNIERS, MAHIEU, SPREUTEL et GODDING, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à votre approbation a une importance considérable, puisqu'il ouvre, pour être rattachés au Budget des Dépenses Extraordinaires du Congo belge pour l'exercice 1936, des crédits supplémentaires dont le total ne s'élève pas à moins de fr. 1,344,319,085-61, et qu'il aura pour conséquence d'accroître à peu près de ce montant la dette directe de la Colonie.

Il a été adopté par la Chambre des Représentants le 27 mai dernier, par 127 voix contre 41 et 13 abstentions.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Het U voorgelegde ontwerp is van groot belang vermits daarbij, om aan de Begrooting der Buitengewone Uitgaven van Belgisch-Congo voor het dienstjaar 1936 te worden gehecht, bijkomende kredieten worden geopend welke een algeheel bedrag bereiken van fr. 1,344,319,085-61, en vermits dit ontwerp zal voor gevolg hebben de rechtstreeksche schuld van de Kolonie ongeveer met dit bedrag te verhoogen.

Het werd op 27 Mei jl. door de Kamer der Volksvertegenwoordigers aangenomen met 127 tegen 41 stemmen en 13 onthoudingen.

Il a pour objet principal de permettre au Ministre des Colonies de contracter un emprunt à concurrence de fr. 1,291,248,061-49, ce montant constituant la différence entre celui de fr. 1,344,319,085-61, crédits supplémentaires qu'on vous propose de rattacher au Budget des Dépenses extraordinaires du Congo belge pour l'exercice 1936, et celui de fr. 57,071,024-12, recettes extraordinaires qu'on vous propose de rattacher au Budget des Recettes extraordinaires du Congo belge pour la même année.

Le montant de cet emprunt doit servir à financer les opérations de rachat, par la Colonie, de la Compagnie du Chemin de fer du Congo et du réseau de transports fluviaux appartenant à l'Union Nationale des Transports fluviaux.

Le projet de loi en question a fait l'objet d'un examen très détaillé de la part de la Commission des Colonies de la Chambre et d'un rapport très complet de son rapporteur, M. Koelman. Il ne nous est pas possible de reproduire ici ce rapport, auquel nous renvoyons les membres du Sénat (Chambre des Représentants, session 1936-1937, *Doc. n° 281*).

Comme il est dit plus haut, les crédits demandés ont pour objet de permettre le financement des opérations de reprise de la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo et de l'Union Nationale des Transports fluviaux.

La dernière loi des pleins pouvoirs autorisait le Gouvernement « à prendre, tant en Belgique que dans la Colonie du Congo belge, toutes mesures en vue d'assurer des exploitations plus économiques et une meilleure coordination des transports de toutes natures, et de prendre toutes les mesures législatives autres que celles qu'il pouvait arrêter par décret. »

Het heeft hoofdzakelijk voor doel den Minister van Koloniën toe te laten een leening van 1 milliard fr. 291,248,061-49 aan te gaan, zijnde het verschil tusschen het bedrag van fr. 1,344,319,085-61 aanvullende kredieten die men u voorstelt te hechten aan de Begrooting van Buitengewone Uitgaven van Belgisch-Congo voor het dienstjaar 1936, en het bedrag van fr. 57,071,024-12 buitengewone ontvangsten die men u voorstelt te hechten aan de Begrooting der Buitengewone Ontvangsten van Belgisch-Congo voor hetzelfde jaar.

Het bedrag van deze leening moet dienen voor de financiering van de verrichtingen tot terugkoop, door de Kolonie, van de « Compagnie du Chemin de fer du Congo » en van de vervoerdiensten welke afhangen van de « Union Nationale des Transports Fluviaux ».

Bedoeld wetsontwerp werd zeer grondig onderzocht door de Commissie van Koloniën van de Kamer en er werd een zeer volledig verslag over uitgebracht door den heer Koelman. Het is ons niet mogelijk hier dit verslag over te nemen; wij verwijzen daarvoor de leden van den Senaat naar dit verslag (Kamer der Volksvertegenwoordigers, zitting 1936-1937, *Stuk n° 281*).

Zooals hooger gezegd moeten de gevraagde kredieten dienen voor de financiering der verrichtingen tot terugkoop van de « Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo » en van de « Union Nationale des Transports Fluviaux ».

De jongste volmachtwet machtigde de Regeering « alle maatregelen te treffen zoowel in België als in de Kolonie van Belgisch-Congo, om een beterkoop exploitatie en een betere samenordering van alle soort van voermiddelen te bereiken, en om alle andere wetgevende maatregelen te treffen dan deze welke zij kon nemen bij decreet ».

C'est en exécution de cette loi que l'arrêté royal n° 102 du 19 février 1935 a disposé que « le Roi peut créer un organisme d'exploitation des transports coloniaux, dont il approuvera les statuts et qui jouira de la personnalité civile ». Le même arrêté dispose que « cet organisme aura pour objet l'exploitation, dans la Colonie, de certains services existants de transports et de leurs services accessoires », et, enfin, que, « sous réserve de l'accord du Ministre des Colonies ou de son délégué, l'organisme peut conclure, avec les entreprises, des conventions relatives à la reprise de leurs services de transports et de tous services accessoires ».

L'arrêté royal n° 247 du 22 février 1936 a modifié l'arrêté royal précité, en ce qu'il autorise la Colonie, non plus seulement à reprendre des services de transports, mais « à racheter anticipativement les concessions de chemin de fer et se rendre acquéreur de toutes entreprises de transports ainsi que de leurs services accessoires ».

C'est en exécution de ces dispositions que le Gouvernement de la Colonie a conclu deux conventions, l'une en date du 16 mars 1936, avec la Compagnie du Chemin de fer du Congo, l'autre, en date du 22 juin 1936, avec l'Union Nationale de Transports fluviaux (Unatra).

Ces deux conventions ont été reproduites *in-extenso* en annexe au projet de loi soumis à la Chambre des Représentants; on ne peut que regretter qu'elles n'aient pas, de même, été reproduites en annexe au projet de loi soumis au Sénat.

1^o Convention avec la Compagnie du Chemin de fer.

La convention conclue avec la Compagnie du Chemin de fer du Congo

Het is in uitvoering van deze wet dat koninklijk besluit van 19 Februari 1935 heeft bepaald dat « de Koning kan een organisme in het leven roepen voor de exploitatie van het koloniaal verkeerswezen, waarvan Hij de statuten zal goedkeuren en dat de burgerlijke rechtspersoonlijkheid zal genieten. » Hetzelfde besluit zegt dat « dit organisme zal voor doel hebben de exploitatie in de Kolonie van zekere reeds bestaande vervoerdiensten alsmede van hunne bijbehorige diensten », en tenslotte dat « onder voorbehoud van het akkoord van den Minister van Koloniën of zijn afgevaardigde, het organisme met de ondernemingen overeenkomsten mag sluiten betreffende de overname hunner vervoerdiensten en alle bijbehorige diensten ».

Het koninklijk besluit n° 247 van 22 Februari 1936 heeft voormeld koninklijk besluit gewijzigd, in zoover het de Kolonie machtigt niet meer alleen de vervoerdiensten over te nemen maar « vóór den tijd de spoorwegvergunningen terug te koopen en kooper te worden van alle vervoerondernemingen, evenals van hunne bijbehorende diensten ».

Bij uitvoering dezer bepalingen heeft het Gouvernement der Kolonie twee overeenkomsten gesloten, de eene, op datum van 16 Maart 1936, met de « Compagnie du Chemin de fer du Congo », de andere, op datum van 22 Juni 1936, met de « Union Nationale de Transports fluviaux » (Unatra).

Deze twee overeenkomsten werden *in extenso* weergegeven als bijlage van het aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers voorgelegde wetsontwerp; men kan enkel betreuren dat zij eveneens niet verschenen zijn als bijlage van het bij den Senaat aanhangig wetsontwerp.

1^o Overeenkomst met de « Compagnie du Chemin de fer ».

De overeenkomst gesloten met de « Compagnie du Chemin de fer du

transfère à la Colonie tout l'actif de cette société, à charge pour elle :

a) de supporter tout le passif et d'exécuter tous les engagements de la Compagnie;

b) de remettre à celle-ci des obligations au porteur de la Dette publique congolaise 1935 de 500 francs nominal, 4 p. c., en nombre suffisant pour que la Compagnie du Chemin de fer puisse faire la répartition suivante aux actionnaires autres que la Colonie :

250 francs nominal par action de capital;

750 francs nominal plus 1/14^e d'obligation de 500 francs par action ordinaire, série A;

750 francs par action ordinaire, série B;

1,000 francs nominal par part de fondateur;

500 francs nominal par 14 actions de jouissance.

Le capital de la Compagnie du Chemin de fer du Congo s'élevait à 40 millions, représenté par 24,000 actions de capital de 500 francs, 36,000 actions ordinaires A de 500 francs, 20,000 actions ordinaires 1922 de 500 francs et 4,800 parts de fondateur; les 24,000 actions de capital et 6,000 actions ordinaires ont été souscrites par l'Etat belge; les 20,000 actions ordinaires 1922 ont été souscrites par le Gouvernement de la Colonie. L'Etat belge et la Colonie possédaient donc ensemble 25 millions dans le capital de 40 millions.

En plus, la société avait émis des emprunts obligataires pour un total, d'après le dernier bilan, de 921,483,000 francs, dont 850 millions avaient été souscrits par la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite.

Congo » draagt heel het actief dezer maatschappij over op de Kolonie, op last voor deze laatste :

a) gansch het passief van de Vennootschap te dragen en al haar verplichtingen na te leven;

b) aan de Vennootschap een getal obligaties aan houder van de Congolesche openbare schuld 1936 van 500 frank nominaal 4 t. h. te overhandigen, getal dat moet voldoende zijn opdat zij volgende verdeling kunne doen aan de andere aandeelhouders dan de Kolonie :

250 frank nominaal per kapitaals-aandeel;

750 frank nominaal plus 1/14^e obligatie van 500 frank per gewoon aandeel reeks A;

750 frank nominaal per gewoon aandeel reeks B;

1,000 frank nominaal per stichtings-aandeel;

500 frank nominaal per 14 genots-aandeelen.

Het kapitaal der « Compagnie du Chemin de fer du Congo » bedroeg 40 millioen, bestaande uit 24,000 kapitaalsaandeelen van 500 frank, 36,000 gewone aandeelen A van 500 frank, 20,000 gewone aandeelen 1922 van 500 frank en 4,800 stichtersaandeelen; de 24,000 kapitaalsaandeelen en 6,000 gewone aandeelen werden onderschreven door den Belgischen Staat; de 20,000 gewone aandeelen 1922 werden onderschreven door het Gouvernement der Kolonie. De Belgische Staat en de Kolonie bezaten dus samen 25 millioen in het kapitaal van 40 millioen.

Daarenboven had de Maatschappij verplichte leeningen uitgeschreven voor een, luidens de laatste balans, totaal van 921,483,000 frank, waarvan 850 millioen onderschreven werden door de Algemeene Spaar- en Lijfrentkas.

Enfin, toujours d'après le dernier bilan, la société était redevable envers la Colonie :

1^o de fr. 124,092,181-83, représentant la garantie des intérêts et de l'amortissement des emprunts 1928-1930 et 1930-1931;

2^o de 112,104,122 francs, montant de capitaux fournis pour l'exécution des travaux entrepris pour le compte de la Colonie au port de Matadi.

En résumé, sur un total de capitaux investis à des titres divers dans l'entreprise et s'élevant à environ fr. 1,197,679,303-83, les pouvoirs publics (État belge et la Colonie), et la Caisse d'Epargne avaient fourni ensemble fr. 1,111,196,303-83.

Il est évident que, dans ces conditions, la Compagnie du Chemin de fer du Congo n'était plus guère une société privée, mais gérait en réalité un domaine appartenant déjà pour plus des neuf dixièmes aux pouvoirs publics.

Le principe de la reprise de l'actif et du passif de la Compagnie du Chemin de fer du Congo paraît donc justifié.

Les modalités de cette reprise pourraient peut-être fournir matière à controverse; mais ces discussions auraient une portée purement académique. Le Parlement se trouve placé devant le fait accompli. En effet, un membre de la Commission des Colonies de la Chambre ayant demandé « quelle serait la conséquence d'un refus de la part du Parlement d'approuver l'octroi de crédits pour couvrir les charges financières résultant de la convention », le Ministre lui a répondu « que la convention avec la Compagnie du Chemin de fer et avec l'Union Nationale des Transports fluviaux ont été conclues et approuvées en vertu des lois sur les pouvoirs spéciaux et des arrêtés royaux pris pour leur exécution; que, dès lors, en refusant les crédits pour couvrir les charges finan-

Tenslotte, steeds volgens de laatste balans, was de Maatschappij schuldig tegenover de Kolonie :

1^o 124,092,181-83 frank, vertegenwoordigend den waarborg der interesten en der delging van de leeningen 1928-1930 en 1930-1931;

2^o 112,104,122 frank, bedrag van geleverde kapitalen voor de uitvoering der werken ondernomen voor rekening der Kolonie in de haven van Matadi.

Samenvattend, op een totaal van fr. 1,197,679,303-83, aan kapitalen ten verschillende titel belegd in de onderneming, hadden de openbare machten (Belgische Staat en Kolonie) en de Spaarkas samen fr. 1,111,196,303-83 bezorgd.

Het was duidelijk dat, in deze omstandigheden, de « Compagnie du Chemin de fer du Congo » geen private vennootschap meer was, doch in werkelijkheid een domein beheerde dat reeds voor meer dan de 9/10 aan de openbare besturen toebehoorde.

Het beginsel der overname van het actief en het passief der « Compagnie du Chemin de fer du Congo » lijkt dus gewettigd.

De modaliteiten dezer overname zouden misschien aanleiding tot betwisting kunnen geven; maar deze besprekingen zouden louter academisch zijn. Het Parlement staat voor het voldongen feit. Een lid der Commissie van Koloniën van de Kamer heeft inderdaad gevraagd « welk het gevolg zijn zou, indien het Parlement weigeren mocht de toekenning van kredieten goed te keuren om de financiële lasten, wegens deze overeenkomst te dekken ? » De Minister heeft daarop geantwoord : « De overeenkomst met de « Compagnie du Chemin de fer » en met de « Union Nationale des Transports Fluviaux » werd gesloten en goedgekeurd krachtens de wetten op de bijzondere machten en de in uitvoering hiervan genomen koninklijke besluiten. Indien de wetgever

cières inhérentes aux accords intervenus, le législateur se trouverait en contradiction avec lui-même, et que la validité de la convention intervenue ne saurait être compromise par un vote négatif du Parlement, puisque cette convention a été conclue et approuvée conformément aux prescriptions du législateur ».

La réponse de l'honorable Ministre est logique. Il reste toutefois à voir si le législateur, en autorisant le Gouvernement à « prendre, tant en Belgique que dans le Gouvernement du Congo belge et celui du Ruanda-Urundi, toutes mesures en vue d'assurer une exploitation plus économique et une meilleure coordination des transports de toute nature », et à « prendre toutes mesures législatives autres que celles qu'il peut arrêter par décret, déroger aux dispositions des alinéas 6 et suivants de l'article 15 de la loi sur le Gouvernement du Congo belge » a pu prévoir que les termes très généraux et imprécis de ces dispositions permettraient au Ministre des Colonies d'engager en fait, sans l'intervention ni le contrôle préalables du Parlement, des dépenses dépassant 1,300,000,000 de francs.

On peut se le demander d'autant plus que des lois précédentes de pleins pouvoirs, qui avaient également permis au Gouvernement de prendre des mesures ayant des conséquences financières importantes, lui avaient en même temps conféré le droit de conclure les emprunts nécessaires pour couvrir les dépenses entraînées par ces mesures. Or, ici rien de semblable n'était prévu, puisque le Gouvernement se voit obligé de demander par après au Pouvoir législatif une autorisation d'emprunt, que ce pouvoir ne pourrait refuser, d'autant moins que

weigeren mocht de toekenning van kredieten om de uit de gesloten overeenkomsten voortvloeiende financiële lasten goed te dekken, zou deze zich in tegenspraak met zich zelf bevinden; wat de geldigheid der gesloten overeenkomst betreft, zou deze niet ongedaan kunnen gemaakt worden door een negatieve stemming van het Parlement, vermits deze overeenkomst gesloten en goedgekeurd werd overeenkomstig de voorschriften van den wetgever. »

Het antwoord van den geachten Minister is logisch. Er blijft niettemin te bezien of de wetgever, door de Regeering ertoe te machtigen, « alle maatregelen te treffen, zoowel in België als in het Gouvernement van Congo en van Ruanda-Urundi, om een beterkooppe exploitatie en een betere samenordering van alle soort van vervoermiddelen te bereiken », — en « om alle andere wetgevende maatregelen te treffen, dan deze welke zij kon nemen bij decreet, afwijken van de beschikkingen der alinea's 6 en volgende van artikel 15 der wet op het Gouvernement van Belgisch-Congo » kunnen voorzien heeft dat de zeer algemeene en onduidelijke bewoordingen dezer bepalingen den Minister van Koloniën zouden toelaten in feite, zonder voorafgaande tusschenkomst noch controle van het Parlement, uitgaven vast te leggen die 1 milliard 300,000,000 frank te boven gaan.

Men kan het zich afvragen, des te meer daar voorgaande wetten tot volmacht, die eveneens de Regeering toelieten maatregelen te treffen met belangrijke financiële gevolgen, haar tevens het recht toegekend hadden de noodige leeningen te sluiten om de uitgaven, veroorzaakt door deze maatregelen, te dekken. Welnu, hier was niets van dien aard voorzien, vermits de Regeering verplicht is achteraf aan deze wetgevende macht een machtiging tot leening aan te vragen, die deze wetgevende macht niet zou kunnen weigeren, te min daar de leening

l'emprunt est conclu avant que le Parlement n'ait été appelé à l'autoriser.

En tous cas, l'exemple concret ci-dessus fait toucher du doigt toutes les conséquences que peuvent avoir les lois dites « des pleins pouvoirs ».

Le même membre de la Commission des Colonies de la Chambre a demandé pour quels motifs les projets de conventions n'avaient pas été soumis au Conseil Colonial.

Le Ministre a répondu que « la convention avait été conclue en vertu des lois sur les pleins pouvoirs et des arrêtés royaux pris en exécution de ces lois; que, dès lors, il n'y avait pas lieu de recourir à l'avis du Conseil Colonial, qui est appelé à donner son avis sur les projets de décrets uniquement.

Cette réponse est techniquement juste.

Il n'en reste pas moins vrai qu'en diverses occasions le Ministre des Colonies a cru devoir prendre l'avis du Conseil Colonial, alors qu'il n'y était pas obligé. Il y a quelques années, le Conseil Colonial a même été appelé à donner son avis sur l'ensemble de la politique coloniale. Composé de spécialistes en matière coloniale, le Conseil Colonial paraît particulièrement qualifié pour donner au Ministre des avis autorisés.

Mais, juridiquement, le Ministre a agi dans la plénitude des pouvoirs en pratique illimités qui lui ont été conférés par le législateur, peut-être sans que celui-ci en ait soupçonné toute l'étendue.

Discuter en détail la façon dont ces pouvoirs ont été exercés et les modalités des conventions de reprise serait donc, nous le répétons, une simple discussion académique sans portée pratique; ayant délégué le pouvoir de conclure des conventions aussi impor-

aangegaan is alvorens het Parlement geroepen werd om ze toe te staan.

In elk geval wijst bovenstaand concreet voorbeeld op al de gevolgen die de « volmachtswetten » kunnen hebben.

Hetzelfde lid der Commissie van Koloniën van de Kamer vroeg om welke redenen de ontwerpen van overeenkomst niet aan den Kolonialen Raad waren voorgelegd geworden.

De Minister heeft geantwoord dat « de overeenkomst gesloten werd krachtens de wetten op de volmachten en de in uitvoering hiervan genomen koninklijke besluiten; het advies van den Kolonialen Raad moest dus niet ingewonnen worden, daar deze zijn advies alleen over de ontwerpen van decreet te geven heeft ».

Dit antwoord is technisch juist.

Het blijft niettemin waar dat bij verschillende gelegenheden de Minister van Koloniën gemeend heeft het advies te moeten inwinnen van den Kolonialen Raad, al was hij er niet toe verplicht. Enkele jaren terug werd zelfs het advies van den Kolonialen Raad ingeroepen over de geheele koloniale politiek. De Koloniale Raad is samengesteld uit specialisten in koloniale aangelegenheden en lijkt dus bijzonder bevoegd om met gezag advies uit te brengen voor den Minister.

Maar, juridisch heeft de Minister gehandeld volgens den vollen omvang der practisch onbegrensde macht die hem was toegekend geworden door den wetgever — misschien zonder dat deze bewust was van de volle draagkracht.

Wij herhalen het, omstandig de wijze nagaan waarop deze macht uitgeoefend werd en de modaliteiten der overeenkomsten van overname, zou alleen leiden tot een academische bespreking zonder practische draagkracht; nadat hij de macht om zoo be-

tantes, le législateur n'a plus qu'à fournir les moyens de les exécuter.

Il convient d'ailleurs de remarquer que ni l'objet même des conventions intervenues, ni les modalités de ces conventions, n'ont fait l'objet de critiques de la part de la Commission des Colonies de la Chambre et de son rapporteur.

On peut évidemment se demander, en principe, si un organisme d'Etat peut se substituer avec avantage à l'initiative privée pour l'exploitation des moyens de transport. Mais il convient de remarquer que les sociétés dont l'Etat a repris en tout ou en partie l'actif et le passif, ne possédaient en fait plus aucun des attributs de sociétés d'initiative privée; elles dépendaient déjà de l'Etat, tant pour les capitaux nécessaires à leurs extensions ou au service des intérêts de leurs emprunts, que pour la fixation de leurs tarifs de transport; en réalité, la reprise par l'Etat n'a fait que consacrer une situation existante. Comme, d'autre part, l'Etat a repris le personnel de ces entreprises, on peut dire que rien n'a été changé. Et il n'est pas impossible que la reprise par l'Etat permette, en effet, d'assurer une meilleure coordination des services et plus de souplesse dans les ajustements des tarifs de transport aux variations des conditions économiques.

Des critiques ont été émises en ce qui concerne les conditions de reprise faites aux actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer du Congo; ces conditions, qui peuvent paraître trop avantageuses à certains si l'on envisage les cotations boursières antérieures à la reprise, sont, par contre, critiquées par des actionnaires, qui tiennent compte des résultats très favorables obtenus par l'OTRACO depuis la reprise, grâce à l'amélioration de la situation au Congo.

langrijke overeenkomsten te sluiten overgedragen heeft, moet de wetgever niets anders meer doen dan de middelen bezorgen om ze uit te voeren.

Het past trouwens op te merken dat noch het voorwerp zelf der gesloten overeenkomsten, noch de modaliteiten dezer overeenkomsten, aanleiding gegeven hebben tot kritiek vanwege de Commissie van Koloniën der Kamer of vanwege haar verslaggever.

Men kan zich natuurlijk in principe afvragen of een Staatsinstelling zich voordeelig kan in de plaats stellen van het privaat initiatief voor de uitbating der vervoermiddelen. Maar merken wij op dat de maatschappijen, waarvan de Staat geheel of gedeeltelijk het activa en passiva overnam, in feite geen enkele eigenschap meer bezaten van maatschappijen met privaat initiatief; zij hingen reeds af van den Staat, zoo voor de kapitalen noodig tot hun uitbreiding of tot den interestendienst hunner leeningen, als voor de vaststelling hunner vervoertarieven; in werkelijkheid heeft de overname door den Staat slechts een bestaanden toestand bekrachtigd. Aangezien anderdeels de Staat het personeel dezer ondernemingen overgenomen heeft, kan men zeggen dat niets veranderd werd. En het is niet onmogelijk dat de overname door den Staat inderdaad een betere samenordering van de diensten mogelijk maakt en meer lenigheid in het aanpassen der vervoertarieven aan de economische schommelingen.

Kritiek werd uitgebracht over de voorwaarden van overname ten overstaan der aandeelhouders van de « Compagnie du Chemin de fer du Congo »; deze voorwaarden, die in de oogen van sommigen te voordeelig kunnen lijken, zoo men de beursnoteringen vóór de overname nagaat, worden daarentegen gecritiseerd door aandeelhouders die rekening houden met de zeer gunstige uitslagen bereikt door de OTRACO sedert de overname, dank zij de verbetering van den toestand in Congo.

De l'examen de ces critiques émises de part et d'autre, il paraît résulter que les conditions de reprise ont constitué une transaction honorable et satisfaisante pour les deux parties en cause.

2º *Convention avec l'Union Nationale des Transports fluviaux (Unatra).*

Ici encore, votre rapporteur doit vous renvoyer au rapport établi par M. Koelman pour la Commission des Colonies de la Chambre, qui s'exprime comme suit :

« A l'inverse de ce qui s'est passé pour la reprise de la Compagnie du Chemin de fer du Congo, la Colonie ne s'est pas substituée entièrement à la Société Unatra et n'a racheté qu'une partie de l'actif et du passif de la Société, avoirs et débits, en relation avec les services de navigation en Afrique.

» Les postes cédés du bilan, sur la base de celui établi au 31 décembre 1934, sont détaillés dans la convention.

» A l'inverse aussi de ce qui s'est passé pour le Chemin de fer du Congo, la Colonie n'a pas soldé son prix de rachat en titres d'emprunt de la Colonie, mais au moyen de 40 annuités variables, calculées suivant les modalités prévues dans la convention.

» Ces annuités sont calculées comme suit :

» I. *Une partie fixe* comprenant :

» 1º Une annuité de 1,915,462 francs destinée à rembourser à l'Unatra la différence entre les postes actifs et passifs du bilan au 31 décembre 1934, repris par la Colonie, soit fr. 76,618,490-60, étant entendu qu'une somme égale à l'intérêt de 4 p. c. des annuités payées

Uit het onderzoek dezer kritieken van beide zijden, schijnt te blijken dat de voorwaarden van overname een eerbare en voldoende transactie geweest zijn voor de beide betrokken partijen.

2º *Overeenkomst met de « Union Nationale des Transports Fluviaux » (Unatra).*

Hier moet uw verslaggever verwijzen naar het verslag van den heer Koelman uit naam der Commissie van Koloniën der Kamer, waarin hij zegt :

« In strijd met hetgeen zich heeft voorgedaan bij de overname van de « Compagnie du Chemin de fer du Congo », heeft de Kolonie zich niet geheel in de plaats gesteld van de « Société Unatra » en heeft zij slechts een gedeelte genaast van het actief en van het passief der Maatschappij, krediet en debet, in verband met de scheepvaartdiensten in Afrika.

» De uit de balans afgestane hoofden, op den grondslag van het bilan opgemaakt op 31 December 1934, worden nader vermeld in de overeenkomst.

» In strijd ook met hetgeen zich heeft voorgedaan met den spoorweg van Congo, heeft de Kolonie haren naastingsprijs niet geregeld met leeningtitels der Kolonie, doch door middel van 40 annuïteiten van veranderlijk bedrag, berekend volgens de modaliteiten voorzien in de overeenkomst.

» Deze annuïteiten worden berekend als volgt :

» I. *Een vast gedeelte* omvattende :

» 1º Een annuïteit van 1,915,462 frank bestemd om aan de « Unatra » het verschil uit te keeren tusschen het bedrag der actieve en passieve hoofden van de balans van 31 December 1934, overgenomen door de Kolonie, hetzij : fr. 76,618,490-60, verstaan zijnde dat

sera déduite des primes et redevances mobiles indiquées au II ci-dessous;

» 2^o L'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement du passif obligataire de la société, soit 60 millions de francs dont la Colonie avait d'ailleurs garanti l'intérêt et l'amortissement.

» II. *Une partie mobile*, calculée, à raison de primes décroissantes fixées dans la convention, à la fois sur les recettes brutes et sur les tonnages kilométriques transportés — mode de calcul établi pour prémunir la Société contre des réductions de tarif que décréterait la Colonie de son plein gré.

» L'article 5 de la convention prévoit que la Colonie garantit que les redevances mobiles ne seront pas inférieures à celles qui résulteraient du bilan de 1934, exercice qui n'a bénéficié que partiellement de la reprise économique de la Colonie.

» Les primes mobiles constituent le prix payé par la Colonie pour le rachat de la concession de transport accordée à l'Unatra et la compensation, offerte aux capitaux exposés dans une entreprise, que la Colonie a dû exproprier de son activité prospère en Afrique.

» Les annuités dues par la Colonie sont donc décroissantes. En compensation, la Colonie bénéficiera annuellement du produit net de l'exploitation, porté au budget des recettes ordinaires du Congo belge de 1937 pour 10,757,200 francs.

» La convention rétroagissant au 1^{er} janvier 1935, le projet de loi qui vous est soumis prévoit l'inscription au budget extraordinaire de deux

een som gelijk aan den interest van 4 t. h. der betaalde annuïteiten, zal worden afgehouden van de premiën en veranderlijke cijzen hierna aangeduid onder II;

» 2^o Den interest aan 4 t. h. en de aflossing van het obligatair passief der Maatschappij, hetzij 60 miljoen frank, waarvan de interest en de aflossing trouwens door de Kolonie waren gewaarborgd.

» II *Een veranderlijk gedeelte* : berekend volgens afnemende premiën bepaald in de overeenkomst, terzelfdertijd naar de bruto-ontvangsten en de vervoerde kilometer-tonnenmaten, — berekeningswijze opgemaakt om de Maatschappij te vrijwaren tegen de tariefverlagingen welke door de Kolonie uit vrijen wil zouden worden ingevoerd.

» In artikel 5 van de overeenkomst wordt voorzien dat de Kolonie waarborgt dat de veranderlijke cijzen nooit minder zullen bedragen dan deze blijkende uit de balans van 1934, dienstjaar hetwelk slechts gedeeltelijk voordeel heeft gehaald uit de economische heropleving in de Kolonie.

» De veranderlijke premiën vormen den prijs uitbetaald door de Kolonie voor de naasting der vervoerconcessie toegestaan aan de « Unatra » en de compensatie, aangeboden aan de kapitalen belegd in een onderneming welke de Kolonie van hare bloeiende bedrijvigheid in Afrika heeft moeten ont-eigenen.

» De door de Kolonie verschuldigde annuïteiten nemen dus geleidelijk af.

» Als compensatie, zal de Kolonie jaarlijks de netto-opbrengst der exploitatie genieten, vermeld op de begroting der gewone ontvangsten van Belgisch-Congo voor 1937, voor een bedrag van 10,757,200 frank.

» Daar de overeenkomst van terugwerkende kracht is tot op 1 Januari 1935, wordt in het U voorgelegd ontwerp de inschrijving op de buitenge-

annuités, soit ensemble 21,500,000 fr., chiffre fixé approximativement et comprenant notamment les redevances mobiles dues pour 1935 et 1936. Il va de soi que les recettes nettes provenant de ces années d'exploitation des services de transport de l'Unatra reviendront à la Colonie.

» Il est à observer que la Colonie possède dans son portefeuille 64,981 actions de capital de l'Unatra (sur 140,000 titres existants). »

Comme pour la convention avec la Compagnie du Chemin de fer du Congo, la convention conclue avec l'Union Nationale des Transports fluviaux, pourrait donner lieu à des études détaillées, mais d'un caractère purement académique et rétrospectif.

En effet, comme pour la convention avec la Compagnie du Chemin de fer, il ne reste au Parlement qu'à entériner purement et simplement ce qui a été fait en vertu des délégations de pouvoirs qu'il a consenties.

C'est, dans ces conditions, que votre Commission vous propose d'approuver le projet de loi qui vous est soumis.

* * *

Le projet de loi et le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité par votre Commission.

Le Rapporteur,
R. GODDING.

Le Président,
V. VOLCKAERT.

wone begrooting voorzien van twee annuïteiten, hetzij te zamen 21,500,000 frank, som welke bij benadering werd vastgesteld en welke inzonderheid de veranderlijke cijzen omvat, verschuldigd voor 1935 en 1936. Het ligt voor de hand dat de netto-ontvangsten, voortkomende van deze exploitatiejaren der vervoerdiensten der « Unatra », de Kolonie ten goede zullen komen.

» Er dient aangestipt dat de Kolonie 64,981 kapitaalsaandeelen der « Unatra » in portefeuille heeft (op de 140,000 bestaande titels). »

Zooals voor de overeenkomst met de « Compagnie du Chemin de fer du Congo », zou de overeenkomst gesloten met de « Union Nationale des Transports fluviaux » aanleiding geven tot omstandige studiën, maar van louter academischen en overzichtelijken aard.

Evengoed als voor de overeenkomst met de « Compagnie du Chemin de fer », blijft er aan het Parlement alleen over eenvoudig goed te keuren wat gedaan werd krachtens de volmacht die het toegekend heeft.

Het is in deze voorwaarden dat uw Commissie U voorstelt het U voorgelegde wetsontwerp goed te keuren.

* * *

Het wetsontwerp en dit verslag werden eenparig door uw Commissie goedgekeurd.

De Verslaggever,
R. GODDING.

De Voorzitter,
V. VOLCKAERT.