

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 45 DÉCEMBRE 1926.

---

## Projet de loi

**autorisant le Gouvernement à approuver certaines modifications aux statuts de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux (1).**

---

### RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Le projet de loi, formulé en trois articles, a un triple objet :

1° autoriser le Gouvernement à approuver certaines modifications à apporter aux Statuts de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux ;

2° autoriser la Société à apporter *ultérieurement* certaines modifications de détail aux Statuts sans autre intervention que l'approbation royale ;

3° étendre le droit de police des agents de la Société aux services des transports automobiles exploités par la Société.

Seul le 1°, faisant l'objet de l'article 1<sup>er</sup>, a suscité au sein de la Section centrale diverses observations.

Les modifications statutaires proposées portent sur :

1° la constitution du capital social de la Société ;

2° les rémunérations des membres du Conseil d'administration et celles du Directeur général ;

3° la rémunération des capitaux constitués ;

4° et enfin sur la présence, à titre consultatif, aux séances du Conseil d'administration, d'un délégué du Ministre des Finances et d'un délégué du Ministre des Chemins de fer.

L. — Actuellement, la loi ne permet aux particuliers de souscrire qu'un tiers des capitaux. Le projet propose d'autoriser la souscription des particuliers à concurrence de la moitié. La difficulté pour l'État, les provinces et les communes de se procurer des capitaux justifie, par cette seule considération, la modification

---

(1) Projet de loi, n° 393. (1925-1926)

(2) La Section centrale, présidée par M. Pirmez, était composée de MM. De Winde, Bologne, Kreglinger, Blavier, Troolet, Golenvaux.

proposée. Le taux actuel de l'intérêt justifie également l'élévation du taux de l'intérêt dû en cas de retard des versements de 6 p. e., taux fixe en 1885, au taux du 8 p. e.

II. — L'augmentation du maximum des jetons de présence, porté de 30,000 fr. à 45,000 fr. pour les sept administrateurs et du maximum du prélèvement sur les bénéfices porté de 10,000 à 15,000 fr. pour chacun d'eux a paru excessive à plusieurs membres de la Section Centrale. En effet, les fonctions d'administrateur étant, en fait, toujours dévolues soit à des fonctionnaires retraités, soit à des mandataires publics, pour lesquelles elles ne constituent que l'accessoire d'occupations plus importantes, il a paru qu'allouer à chacun de ces administrateurs une somme pouvant s'élever à 20,625 fr., le président recevant un double jeton de présence, était excessif si l'on considère que les administrateurs de la Société des Chemins de fer de l'État ne reçoivent qu'un émolument de 12,000 fr. Mais, renseignements pris, il se fait, d'une part, que les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer de l'État ne prévoient que l'obligation de tenir douze séances, tandis que le conseil d'administration des Chemins de fer Vicinaux tient deux séances par mois et parfois davantage, et d'autre part, que depuis longtemps déjà les membres du conseil d'administration des Chemins de fer Vicinaux perçoivent un émolument s'élevant en moyenne à 13,750 fr. La majoration, demandée paraît justifiée par l'actuelle dépréciation du franc belge, est donc peu sensible. Toutefois, la Section Centrale s'est partagée sur la proposition de cette augmentation proposée par le projet. La même dépréciation justifie pleinement le relèvement du maximum de la part du Directeur Général dans les bénéfices de 10,000 à 30,000 fr.

Il peut paraître étonnant que les administrateurs et directeur aient pu percevoir le maximum de participation aux bénéfices prévu par les Statuts alors que jusqu'à présent l'exploitation des lignes vicinales n'a, dans l'ensemble, guère laissé de bénéfice à raison du bas prix des parcours. La raison en est que chaque ligne constitue une exploitation distincte et que le prélèvement du bénéfice est fait sur les bénéfices de chaque exploitation séparément. Il suffit donc que certaines lignes exploitent à bénéfices pour que le maximum puisse être atteint. C'est en même temps la justification de la fixation d'un maximum par la loi.

III. Quant à la rémunération des capitaux nouveaux, réglée par les statuts originaux, modifiée déjà par la loi du 14 avril 1898, il y a lieu de la mettre en rapport avec les circonstances monétaires actuelles. C'est l'objet du 3° de l'article nouveau en ce qui concerne les actions libérées au comptant et souscrites déjà depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1925 et celles qui le seront dans la suite.

La loi du 14 avril 1898 avait limité à 4 p. e. du capital versé le montant du dividende à attribuer aux actions souscrites par les particuliers. Maintenir pareille limite eut été rendre tout à fait inefficace tout appel aux capitaux particuliers alors que le projet de loi trouve sa principale raison d'être dans un appel plus grand fait à ces capitaux. C'est donc à bon droit qu'il propose de leur attribuer un premier dividende égal à celui qui est réservé aux pouvoirs publics, lequel est actuellement de fr. 6,25 p. e. et qui sera fixé dans la suite par le montant de l'annuité nécessaire pour acquitter en nonante ans le capital souscrit.

IV. — Le projet propose, enfin, de modifier les statuts de façon à permettre au Ministre des Finances et au Ministre des Chemins de fer de se faire repré-

senter, quand ils le jugeront utile, aux séances du conseil d'administrations chacun par un délégué.

Le contrôle financier du Gouvernement sur les opérations financières à traiter par la Société des Chemins de fer Vicinaux comme les accords à établir entre celle-ci et le Ministre des Chemins de fer peuvent justifier cette mesure, l'intervention de ces délégués n'ayant qu'un caractère consultatif. Mais cette présence aux séances rentrant dans les attributions normales de ces délégués, qui doivent être nécessairement des fonctionnaires de ces deux Départements ministériels, il n'y a aucune raison de leur allouer des émoluments spéciaux.

La Section Centrale propose en conséquence *d'amender le projet par la suppression de la phrase finale de l'article 21* et de voter le projet pour le surplus.

Un membre a demandé que la Société Nationale veuille ne pas perdre de vue l'étude du statut des membres du personnel de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

*Le Rapporteur,*

E. DE WINDE.

*Le Président,*

MAURICE PIRMEZ.

---

# Kamer der Volksvertegenwoordigers.

---

VERGADERING VAN 15 DECEMBER 1926.

---

## Wetsontwerp

waarbij de Regeering gemachtigd wordt sommige wijzigingen van de statuten der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen goed te keuren <sup>(1)</sup>.

---

## VERSLAG

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

---

MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp, vervat in drie artikelen, heeft een drievoudig doel :

1<sup>o</sup> De Regeering machtigen sommige wijzigingen van de statuten der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen goed te keuren.

Dat is het hoofddoel.

2<sup>o</sup> De Maatschappij machtigen *later* sommige wijzigingen van ondergeschikten aard toe te brengen aan de statuten, zonder andere tussenkomst dan de Koninklijke goedkeuring,

3<sup>o</sup> De politiebevoegdheid van de bedienden der Maatschappij uitbreiden tot de door de Maatschappij geëxploiteerde autovervoerdiensten.

Alleen het 1<sup>o</sup>, waarover het gaat in het eerste artikel, heeft in den schoot der Middenafdeeling verschillende bemerkingsen uitgelokt.

De voorgestelde wijzigingen aan de statuten beheffen :

1<sup>o</sup> de samenstelling van het maatschappelijk kapitaal;

2<sup>o</sup> de bezoldiging van de leden van den Beheerraad en van den Algemeen Bestuurder ;

3<sup>o</sup> de vergelding van de aangebrachte kapitalen ;

4<sup>o</sup> en, ten slotte, over de aanwezigheid, als raadgever, op de raadzittingen, van een afgevaardigde van het Ministerie van Financiën en van een afgevaardigde van den Minister van Spoorwegen.

I. — Tegenwoordig, laat de wet aan privaatspersonen slechts toe voor een derde der kapitalen in te schrijven. Het ontwerp stelt voor inschrijving vanwege privaatspersonen toe te laten tot beloop van de helft. Alleen de bedenking,

---

(1) Wetsontwerp, n<sup>o</sup> 595 (1925-1926).

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Pirmez, bestond uit de heeren De Winde, Bologne, Kreglinger, Blavier, Trochet, Golenvaux.

dat Staat, provinciën en gemeenten bezwaarlijk kapitaal kunnen bekomen, rechtvaardigt de voorgestelde wijziging. De huidige rentevoet blijkt insgelijks de opvoering tot 8 t. h. van den interest verschuldigd bij achterstallige storting, welke, in 1885, op 6 t. h. vastgesteld was.

II. — De verhooging van het maximum der zitpenningen, gebracht van 30,000 frank op 45,000 frank voor de zeven beheerders, en van de maximum-voorafneming op de winsten, gebracht van 10,000 frank op 15,000 frank voor elk van hen, werd door vele leden van de Middenafdeeling te hoog geacht. Inderdaad, daar het ambt van beheerder feitelijk altijd wordt toegekend, hetzij aan gepensioneerde amtenaren hetzij aan openbare mandatarissen, voor dewelke het, bij hunne belangrijkere bezigheden, eene bijzaak is, was men van meening dat, aan elk van deze beheerders eene som toekennen die kon gaan tot 20,625 frank, met eene dubbele zitpenning voor den voorzitter, overdreven was, wanneer men weet dat de beheerders van de Nationale Maatschappij der Staatsspoorwegen slechts eene bezoldiging van 12,000 frank trekken. Na echter inlichtingen ingewonnen te hebben, vernam men, eenerzijds, dat de statuten van de Nationale Maatschappij der Staatsspoorwegen slechts 12 verplichte vergaderingen voorschrijven, terwijl de beheerraad der Buurtspoorwegen twee vergaderingen per maand houdt en soms nog meer, en dat, anderzijds, sedert lang reeds de leden van den beheerraad der Buurtspoorwegen eene bezoldiging trekken die gemiddeld 13,750 frank bedraagt. De gevraagde verhooging is dus niet zeer groot en blijkt gebillijkt door de tegenwoordige waardevermindering van den Belgischen frank. Toch bleef de Middenafdeeling verdeeld over het voorstel van deze verhooging in het ontwerp gevraagd. Dezelfde waardevermindering billijkt ten volle de verhooging van het maximum-aandeel van den Algemeen Bestuurder in de winsten, namelijk van 10,000 op 30,000 frank.

Het kan verwonderlijk schijnen, dat de beheerders en de Bestuurder het maximum-aandeel in de winsten, door de Statuten voorzien, hebben kunnen trekken, dan wanneer tot hier toe de exploitatie van de Buurtspoorwegen over het geheel bijna geen winsten opgeleverd heeft, wegens den lagen prijs van het vervoer. De reden er van is dat elke lijn eene onderscheidene exploitatie uitmaakt, en dat de voorafneming van de winst gedaan wordt op de winsten van elke exploitatie afzonderlijk. Het is dus voldoende dat sommige lijnen winst opleveren, om het maximum te kunnen bereiken. Dit verklaart terzelfdertijd de vaststelling van een maximum door de wet.

III. — Wat betreft den interest van de nieuwe kapitalen, die geregeld werd in de oorspronkelijke statuten (door de wet van 14 April 1898 gewijzigd) bestaat er aanleiding om hem in verband te brengen met de huidige munttoestanden. Dit is het doel van het 3° van het nieuwe artikel 28 voor de dadelijk voluit afbetaalde aandelen, waarop reeds sedert 1 Januari 1925 werd ingeschreven en voor die waarop later zal ingeschreven worden.

De wet van 14 April 1898 had op 4 t. h. van het gestorte kapitaal het beloop van het dividend beperkt dat dient toegekend te worden aan de aandelen waarop door particulieren ingeschreven is. Het behoud van dergelijke beperking had elke navraag naar kapitalen van particulieren ondoeltreffend gemaakt, terwijl de voornaamste beweegreden van het wetsontwerp juist daarin bestaat dat in grootere mate beroep gedaan wordt op die kapitalen. Terecht stelt het ontwerp dus voor aan deze kapitalen een eerste dividend toe te kennen, gelijk aan het dividend dat

aan de openbare machten toegewezen wordt, d. i. 6.25 t. h. en dat voortaan zal vastgesteld worden door het bedrag van de annuïteit die vereischt is tot delging van het ingeschreven kapitaal, binnen negentig jaar.

IV. — Het ontwerp stelt ten slotte voor de statuten derwijze te wijzigen dat de Minister van Financiën en de Minister van Spoorwegen gemachtigd zijn zich te laten vertegenwoordigen op de vergaderingen van den beheerraad, als zij het noodig achten; en wel ieder door een afgevaardigde.

Het financieel toezicht van de Regeering over de financieele verrichtingen die door de Maatschappij van Buurtspoorwegen moeten waargenomen worden, alsmede de overeenkomsten die moeten getroffen worden tusschen de Maatschappij en den Minister van Spoorwegen kunnen dezen maatregel rechtvaardigen, daar de tusschenkomst van die afgevaardigden slechts van raadgevenden aard is. Doch, aangezien hun bijwoning aan de vergaderingen deelsluitmaakt van de normale bevoegdheid van deze afgevaardigden die noodzakelijkerwijs ambtenaren van de twee Ministeries moeten zijn, bestaat er geen reden om hun een bijzondere bezoldiging toe te staan.

De Middenafdeeling stelt U dienvolgens voor het ontwerp te wijzigen, door de weglating van den slotzin van artikel 21 en het ontwerp voor het overige goed te keuren.

Een lid heeft gevraagd dat de Nationale Maatschappij de studie van het Statuut der leden van het personeel der Maatschappij van Buurtspoorwegen niet uit het oog zou verliezen.

*De Verslaggever,*

EMMANUEL DEWINDE.

*De Voorzitter,*

MAURICE PIRMEZ.

