

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1928-1929	N° 12.		Zittijd 1928 1929
	SÉANCE du 22 Novembre 1928	VERGADERING van 22 November 1928	

BUDGET

du Ministère des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes et Aéronautique pour l'exercice 1929 ⁽¹⁾.

RAPPORT

[FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (2),
PAR M. FIEULLIEN.

MESSIEURS,

L'examen du budget en sections y a donné lieu à un certain nombre d'observations dont la plupart ont trait aux droits et prérogatives du Parlement, du Gouvernement et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges. Les points soulevés ont déjà fait l'objet d'un examen par la Commission qui a étudié le budget de 1928. Diverses questions ont été posées alors à ce sujet au Gouvernement. Les réponses du Ministre et les conclusions de la Commission sont insérées dans le rapport sur ce budget. La Commission actuelle est d'avis qu'il y a lieu de se référer à ce rapport dont elle maintient les conclusions.

**

Voulant permettre à la Chambre d'aborder rapidement la discussion du budget conjointement avec celui de 1928, et constatant que les autres questions soulevées se confondent pour la plupart avec celles soulevées précédemment, la Commission a adopté le budget (par 13 voix et 2 abstentions) sous réserve des observations suivantes :

L'article 38 du budget est ainsi libellé : « Indemnité à la Société Nationale des Chemins de fer Belges en compensation des réductions de transport accordées à la demande de l'Etat aux familles nombreuses belges : 10,000,000 de francs.

» Idem pour les familles nombreuses luxembourgeoises voyageant en Belgique : 100,000 francs. »

C'est la première fois que le crédit de 10 millions appa-

(1) Budget, n° 4^{xvii}.

(2) La Commission, présidée par M. Lemonnier, était composée :

a) des membres de la Commission des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Aéronautique : MM. Anseele, Brunfaut, Brassine, Cocq, De Bruyn (Prosper), Debruyne (René), de Sélys Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Lambrechts, Libbrecht, Maillen, Mernier, Neujean, Pepin, Samyn, Vanden Broeck, Van Isacker, Vindevogel.

Le présent rapport n° 12 a été distribué le 26 novembre 1928. (Art. 4 de la résolution de la Chambre, relative à l'examen des Budgets.)

BEGROOTING

van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posten, Telegrafen en Luchtvaart voor het dienstjaar 1929 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE (2),
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER FIEULLIEN.

MIJNE HEEREN,

Bij het onderzoek van de begrooting in de afdeelingen zijn er door eenige leden opmerkingen gemaakt die mees-tendeels slaan op de rechten van het Parlement, de Regeering en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. De Commissie, die de begrooting van 1928 heeft bestudeerd, heeft die punten reeds onderzocht. Toen werden er daarover vele vragen gesteld aan de Regeering. De antwoorden van den Minister en de besluiten van de Commissie zijn opgenomen in het verslag over die begrooting. Uwe Commissie is van oordeel dat er naar dit verslag, waarvan zij de besluiten bijtreedt, dient verwezen te worden.

**

Daar de Commissie de Kamer spoedig de bespreking wil laten aanvatten van deze begrooting, samen met die van 1928, en vermits zij vaststelt dat andere vraagstukken welke opgeworpen werden voor het grootste deel dezelfde zijn als die welke vroeger werden naar voren gebracht, heeft de Commissie de begrooting aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen, onder voorbehoud van de volgende opmerkingen :

Artikel 38 van de begrooting luidt :

« Vergoeding toegekend aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wegens vermindering van voertarieven toegekend, op aanzoek van den Staat, aan de kinderrijke Belgische gezinnen : 10,000,000 frank.

» Idem voor de Luxemburgsche talrijke gezinnen die in België reizen : 100,000 frank. »

Het is de eerste maal dat dit crediet van 10 miljoen op

(1) Begrooting, n° 4^{xvii}.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer Lemonnier, bestond uit :

a) de leden van de Commissie van Spoorwegen, Zeewezen, Posten, Telegrafen en Luchtvaart : de heeren Anseele, Brunfaut, Brassine, Cocq, De Bruyn (Prosper), Debruyne (René), de Sélys Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Lambrechts, Libbrecht, Maillen, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Samyn, Vanden Broeck, Van Isacker, Vindevogel.

Dit verslag n° 12 werd rondgedeeld den 26 November 1928. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrootingen.)

rait au budget. Pour toute explication, nous trouvons aux développements du budget : « Article nouveau. Le libellé de l'article indique la destination du crédit ».

La Commission a désiré être mieux renseignée et elle a prié le Gouvernement de le faire. Le Ministre des Chemins de fer a fait parvenir en réponse la note suivante :

« L'article 10 de la Convention passée le 31 janvier 1927 entre l'Etat, le Fonds d'Amortissement de la Dette publique et la Société Nationale des Chemins de fer belges stipule que « l'Etat indemniserà la Société pour les réductions accordées, à sa demande, aux invalides, aux familles nombreuses, etc. ». L'intention des parties, en élaborant cette convention, a été de faire payer par l'Etat tous les services qui lui seraient rendus par la Société Nationale, à l'exception de ceux prévus au cahier des charges de 1866 (applicable à ladite Société en vertu de l'art. 3 de l'Arrêté royal du 7 août 1926), ainsi que de ceux dont le paiement grèverait le budget de la Défense Nationale tels, par exemple, le transport des troupes et celui des invalides militaires.

« L'indemnité, qui revient à la Société Nationale des Chemins de fer belges pour la perte qu'elle subit du chef des réductions tarifaires accordées par l'Etat aux familles nombreuses, est estimée à 10 millions de francs. Aucune indemnisation n'est due pour les réductions accordées aux familles nombreuses par la Société de sa propre initiative.

« Dans le même ordre d'idées, un crédit de 500,000 francs sera prévu au budget du Département de l'Intérieur, pour compenser les réductions aux invalides civils.

« En ce qui concerne les familles nombreuses luxembourgeoises, l'octroi à celles-ci des faveurs dont bénéficient les familles nombreuses belges découle de l'article 3 de la Convention d'Union Economique belgo-luxembourgeoise. Le crédit à inscrire annuellement au budget de l'Etat s'élève, de ce chef, à 100,000 francs. »

Cette réponse appelle plusieurs remarques :

1° Les réductions dont il s'agit ne sont pas nouvelles. Elles sont en vigueur depuis plusieurs années et existaient donc au moment de la reprise de l'exploitation par la Société Nationale. Il n'a pas été question de cette indemnité lors de la constitution de la Société. Il n'y a donc pas de réduction nouvelle accordée à la demande de l'Etat.

2° L'établissement d'un tarif spécial accordant des réductions à des catégories déterminées de voyageurs ne constitue pas nécessairement l'exploitation en perte. Il en résulte généralement une sérieuse augmentation du nombre de voyages, d'où compensation sérieuse. C'est d'ailleurs ce qui a déterminé la Société à allouer les plus grandes facilités et des réductions de tarif, soit dans le transport des personnes voyageant en groupe, soit pour le transport de certains produits dans les conditions déterminées.

de begrooting voorkomt. Als verklaring vinden wij in de toelichting van de begrooting enkel : « Nieuw artikel. De tekst van het artikel verklaart de bestemming van het credit ».

De Commissie wilde beter ingelicht zijn en heeft dit aan de Regeering doen weten. Als antwoord zond ons de Minister van Spoorwegen de volgende nota :

« Artikel 10 van de overeenkomst welke gesloten werd op 31 Januari 1927 tusschen den Staat, het Fonds tot Delging der Staatsschuld en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, bepaalt dat de Staat aan de Maatschappij eene vergoeding zal toestaan uit hoofde van de prijsverminderingen, op zijne aanvraag toegestaan aan de invaliden, kroostrijke gezinnen, enz. »

« Bij het opmaken van deze overeenkomst, was de bedoeling van partijen, dat al de diensten, door de Nationale Maatschappij bewezen aan den Staat door dezen zouden betaald worden, met uitzondering evenwel van die welke voorzien worden in het lastkohier van 1866 (toepasselijk op de Maatschappij krachtens art. 2 van het Koninklijk besluit van 7 Augustus 1926) alsmede van de diensten wier betaling de begrooting van Landsverdediging zou bezwaren zooals, bijvoorbeeld, het vervoer van de troepen en dat van de militaire invaliden.

« De vergoeding die toekomt aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, voor het verlies dat zij ondergaat uit hoofde van de tariefverminderingen welke toegekend worden door den Staat aan de kroostrijke gezinnen, wordt geraamd op 10 miljoen frank. Er is geene enkele vergoeding verschuldigd wegens de prijsverminderingen, toegestaan aan de kroostrijke gezinnen door de troepen en dat van de militaire invaliden.

« In denzelfden geest zal een credit van 500,000 frank in de begrooting van het Departement van Binnenlandse Zaken voorzien worden, tot vergoeding van de prijsverminderingen toegestaan aan de burgerlijke invaliden.

« Wat betreft de Luxemburgsche kroostrijke gezinnen, steunt het verleenen aan deze gezinnen van de voordeelen welke toegekend worden aan de Belgische, op artikel 3 van de Overeenkomst betreffende het Belgisch-Luxemburgsch Economisch Verbond. Het credit dat jaarlijks uit dien hoofde, in de Staatsbegrooting dient ingeschreven te worden, beloopt 100,000 frank. »

Over dit antwoord zijn vele opmerkingen te maken :

1° De verminderingen waarvan kwestie is zijn niet nieuw. Zij worden sedert vele jaren toegepast en bestonden dus op het oogenblik van de overneming van de exploitatie door de Nationale Maatschappij. Er is over deze vergoeding geen sprake geweest bij de oprichting van de Maatschappij. Er is dus geene nieuwe vermindering verleend op verzoek van den Staat.

2° Het verleenen van een bijzonder tarief met prijsvermindering aan bepaalde categorieën van reizigers brengt niet noodzakelijk eene exploitatie met verlies mede. Over het algemeen brengt dit eene vermeerdering mede van het getal reizen, wat eene ernstige compensatie is. Dit heeft er overigens de Maatschappij toe aangezet de grootste inschikkelijkheid te toonen en tariefverminderingen te verleenen hetzij voor het vervoer van de personen die in groep reizen, hetzij voor het vervoer van sommige producten onder bepaalde voorwaarden.

3° L'Etat n'est donc pas tenu d'accorder cette indemnité qui ne se justifie pas. Ce serait, au surplus, créer un précédent fâcheux dont d'autres concessionnaires, qui ont accordé les mêmes réductions aux familles nombreuses pourraient se prévaloir pour réclamer la même indemnité.

4° En ce qui concerne l'indemnité pour les familles luxembourgeoises :

Un crédit identique de 100,000 francs a été introduit déjà au budget de 1928 par un amendement du Gouvernement présenté au Sénat le 9 février 1928 après le dépôt du rapport. Il fut admis sans discussion. L'amendement était ainsi exposé : article nouveau inscrit en exécution de l'article 10 de la Convention du 31 janvier 1927 entre l'Etat belge, le Fonds d'amortissement de la Dette publique et la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Aujourd'hui le Gouvernement invoque la Convention d'Union Economique belgo-luxembourgeoise.

Il importe de remarquer que cette convention oblige réciproquement les deux pays. Les avantages accordés aux Belges en Belgique ne doivent l'être aussi aux Luxembourgeois que si les Belges en bénéficient dans le Grand-Duché de Luxembourg, ce qui n'est pas le cas. Les familles luxembourgeoises voyageant en Belgique ne bénéficient pas encore des faveurs dont il s'agit. Le crédit est donc sans objet pour 1928.

Les mêmes objections formulées ci-dessus pour l'indemnité relative aux faveurs accordées aux familles belges s'élèvent à fortiori contre celle relative aux familles luxembourgeoises. Mais à côté des objections de principe, il y a une objection d'opportunité. Un différend existe entre la Belgique et le Grand-Duché sur l'interprétation des clauses ferroviaires de l'accord. Le différend est soumis à un comité d'arbitrage.

Il paraît peu opportun dans ces conditions de se prononcer sur un crédit par un vote qui pourrait être invoqué comme une interprétation.

**

La Commission avait, lors de l'examen du budget de 1928, demandé des renseignements au Gouvernement au sujet du projet d'équiper son matériel à marchandises au frein automatique. La réponse qui figure au rapport de 1928 disait que des négociations étaient en cours entre la Société Nationale et le Ministère des Finances pour assurer à la société les capitaux nécessaires pour l'exécution du travail envisagé.

Désirant savoir quelle solution était intervenue, la Commission s'est adressée au Gouvernement qui a répondu :

« La Société Nationale des Chemins de fer belges a décidé d'équiper son matériel à marchandises au frein automatique. La dépense est évaluée à 420 millions environ et se répartira sur une période de cinq années.

» En vertu de l'article 11 de la loi du 23 juillet 1926, le Fonds d'amortissement de la Dette publique doit mettre

3° De Staat is dus niet verplicht deze niet te billijken vergoeding te verleen. Dat ware bovendien een spijtig voorgaande stellen, dat andere concessionarissen, die dezelfde prijsverminderingen aan de groote gezinnen hebben verleend, zouden kunnen doen gelden om dezelfde vergoeding te eischen.

4° In zake vergoeding voor de Luxemburgsche gezinnen :

Een zelfde crediet van 100,000 frank werd reeds in de begroting van 1928 gevoerd bij wijze van amendement door de Regeering ter Senaatvergadering van 9 Februari 1928, ingediend, na het neerleggen van het verslag. Dit amendement werd zonder betwisting aangenomen en luidde a's volgt : nieuw artikel ingeschreven ter uitvoering van artikel 10 der overeenkomst van 31 Januari 1927 tusschen den Belgischen Staat, het Fonds tot Delging der Staatsschuld en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Thans beroept zich de Belgische Regeering op de Economische Unie tusschen België en Luxemburg.

Men dient aan te merken dat deze overeenkomst beide landen wederkeerig bindt. De voordeelen aan de Belgen in België verleend moeten ook aan de Luxemburgers worden toegekend, doch enkel indien de Belgen in Luxemburg dezelfde voordeelen krijgen, hetgeen niet het geval is. De Luxemburgsche families die in België reizen, genieten nog bedoelde gunsten niet. En het crediet heeft dus geene bestemming voor 1928.

Dezelfde bezwaren welke hierboven zijn aangevoerd tegen de vergoeding in zake gunsten toegekend aan de Belgische gezinnen, kan men *a fortiori* doen gelden tegen de vergoeding voor de Luxemburgsche gezinnen. Maar benevens de beginsel-bezwaren rijst er een bezwaar van gepastheid. Er bestaat tusschen België en het Groot-Hertogdom een verschil van meening over de verklarende betekenis der spoorwég-bepalingen van de Overeenkomst. Het verschil is aan een scheidsraad onderworpen. Het schijnt dus weinig gepast, onder deze omstandigheden, door middel van eene stemming uitspraak te doen over een crediet, hetgeen dan zou kunnen worden aangevoerd als eene verklarende betekenis.

**

Bij het onderzoek der begroting van 1928, had de Commissie inlichtingen aan de Regeering gevraagd over het voorstel het goederen-materieel met automatische remmen te voorzien. Het antwoord in het verslag van 1928 luidde dat onderhandelingen aan den gang waren tusschen de Nationale Maatschappij en het Ministerie van Financien om aan de Maatschappij de vereischte kapitalen te bezorgen tot uitvoering van het bedoelde werk.

Wenschende te weten welke beslissing daarover was genomen, heeft de Commissie zich desangående tot de Regeering gericht, die volgend antwoord heeft verstrekt :

« De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwégen heeft besloten het stelsel van de automatische remmen in te voeren voor het materieel van het goederenvervoer. De uitgave wordt geschat op 420 miljoen ongeveer en zal verdeeld worden over een tijdsverloop van 5 jaren.

» Volgens artikel 11 der wet van 23 Juli 1926, moet het Fonds tot Delging der Staatsschuld ter beschikking stellen

à la disposition de la Société Nationale des Chemins de fer belges 10 p. c. du produit du placement des actions privilégiées. Le produit total de l'émission s'élève à 4,979,850,000 francs. Le Gouvernement a autorisé la Société à prélever sur les fonds du Trésor, au fur et à mesure de ses besoins, une somme de 420,240,817 francs. La Société assurera, vis-à-vis du Trésor, à partir du jour où les fonds seront mis à sa disposition, le service des intérêts et de l'amortissement des titres représentant les avances effectuées.

» Aucun contrat relativement aux fournitures nécessaires pour l'équipement en question n'a encore été passé. L'article 18 de la loi sera respecté. Dans l'espèce, il n'y a pas eu d'emprunt. Le dernier alinéa de l'article précité ne trouve donc pas son application. »

La Commission du budget de 1928 avait émis l'avis que la disposition de l'article 18 de la loi créant la Société Nationale, relative aux emprunts, était d'application en l'occurrence. Le Gouvernement ne partage pas cette manière de voir. Il déclare que dans l'espèce il n'y a pas d'emprunt et il invoque l'article 11 de la loi du 23 juillet 1926. Or, cet article n'autorise le Fonds d'amortissement à mettre les fonds en question à la disposition de la Société Nationale qu'en vue de constituer le fonds de roulement de la Société. Les dépenses devant résulter de l'équipement des trains de marchandise au frein automatique ne constituent pas des frais généraux d'exploitation, mais bien des dépenses de premier établissement.

Les capitaux à affecter à des dépenses de cette nature ont nettement le caractère d'un emprunt et l'opération devait donc, tel est l'avis de la Commission, être autorisée par la loi.

La Commission espère que les différends qui se sont élevés au sujet des questions importantes traitées dans les rapports budgétaires de 1928 et 1929 pourront bientôt être tranchés et résolus dans l'intérêt commun de l'Etat et de la Société Nationale.

Le Rapporteur,

C. FIEULLIEN.

Le Président,

M. LEMONNIER.

van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, 10 t. h. van de opbrengst der plaatsing van de preferent-aandeelen. De gezamenlijke opbrengst van de uitgifte beloopt 4,979,850,000 frank. De Regeering heeft de Maatschappij gemachtigd, op de gelden der Schatkist, naar gelang van hare behoeften, eene som van 420,240,817 frank af te nemen. Van af den dag waarop de gelden ter beschikking zullen gesteld worden van de Maatschappij, zal deze, jegens de Schatkist, de betaling van den interest en de delging van de titels welke de gedane voorschotten verlegenwoordigen, verzekeren.

Er werd nog geene enkele overeenkomst gesloten betreffende het leveren van de noodige toestellen en het verwezenlijken van het stelsel. Artikel 18 van de wet zal geëerbiedigd worden. Er greep, in bedoeld geval, geene leening plaats. De laatste alinea van voormeld artikel is dus niet toepasselijk. »

De Begrootingscommissie van 1928 was van gevoelen dat de bepaling betreffende de leeningen (artikel 18 der oprichtingswet van de Nationale Maatschappij) in deze omstandigheid van toepassing was. De Regeering deelt echter deze meening niet. Zij beweert dat hier feitelijk geen sprake is van leening, en beroept zich deszake op artikel 11 der wet van 23 Juli 1926. Nu, verleent dit artikel machtiging aan het Delgingsfonds om bedoelde fondsen ter beschikking van de Nationale Maatschappij te stellen *enkel wanneer het gebt, het bedrijfskapitaal van de Maatschappij te vormen*. De uitgaven voortspruitende uit de toerusting der goederentreinen met automatische remmen, kunnen niet gelden als algemeene exploitatiekosten, maar wel als uitgaven van eerste oprichting.

De kapitalen welke moeten dienen om uitgaven van dien aard te dekken hebben duidelijk het kenmerk van eene leening en de verrichting zou dus, naar de meening van de Commissie, moeten gemachtigd worden krachtens de wet.

De Commissie hoopt dat de geschillen, die oprezen naar aanleiding van de belankrijke vraagstukken, behandeld in de begrootingsverslagen van 1928 en 1929, weldra zullen kunnen opgelost worden in het gemeenschappelijk belang van den Staat en de Nationale Maatschappij.

De Verslaggever,

C. FIEULLIEN.

De Voorzitter,

M. LEMONNIER.