

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1928-1929	N° 133	Zittingsjaar 1928-1929	
PROJET DE LOI, N° 21	SÉANCE du 6 mars 1929	VERGADERING van 6 Maart 1929	WETSONTWERP, N° 21

PROJET DE LOI

relatif à la cession de la ligne Bruxelles (Quartier-Léopold)-Tervueren.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1),
PAR M. FIEULLIEN.

MESSIEURS,

Le projet de loi a pour but d'autoriser la Société Nationale des Chemins de fer Belges à céder à la Société générale de Chemins de fer économiques ses droits relatifs à l'exploitation de la ligne de chemin de fer Bruxelles (Q. L.)-Tervueren.

La Commission spéciale chargée de l'examen du budget des Chemins de fer pour l'année 1928 avait posé une question au Gouvernement portant notamment sur le point de savoir si cette cession pouvait se faire sans intervention du Parlement.

Le Gouvernement dans sa réponse (voir rapport sur le budget, pages 6 et 7) estimait, conformément à l'avis du Conseil de législation, que cette concession pouvait se faire régulièrement par un arrêté royal. La Commission ne partagea pas cette opinion. Elle émit formellement l'avis que la concession devait faire l'objet d'une loi. Le Gouvernement, après un nouvel examen de la question, se rallia à cette manière de voir et déposa le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport.

**

L'exposé des motifs déclare que l'exploitation actuelle de la ligne est déficitaire. La Commission a demandé des précisions à ce sujet. Le Gouvernement a fourni le tableau ci-après donnant le résultat de l'exploitation pour l'année 1926, d'où il résulte que le déficit dépassait 600,000 francs.

Tableau A.

LIGNE D'ETTERBEEK A TERVUEREN.
(Estimation — Prix unitaires d'avant-guerre).

Récapitulation.

Terrain	1,099,047
Corps de la ligne	614,704

(1) La Commission était composée de MM. Cocq, président, Brassinne, De Bruyn (Prosper), de Wouters d'Oplinter, Fieullien, Fischer, Doms.

WETSONTWERP

betreffende den afstand van de lijn Brussel (Leopoldswijk)-Tervueren.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1), UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER FIEULLIEN.

MINE HEEREN,

Het wetsontwerp heeft ten doel aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen machtiging te verleen en om aan de « Société générale des Chemins de fer économiques », hare rechten af te staan betreffende de exploitatie van de spoorlijn Brussel (Leopoldswijk)-Tervueren.

De Bijzondere Commissie belast met het onderzoek van de Begroting van Spoorwegen voor het dienstjaar 1928 had aan de Regeering eene vraag gesteld over het punt te weten, of deze afstand kon geschieden zonder tussenkomst van het Parlement.

In haar antwoord verklaarde de Regeering (zie verslag over de Begroting, bl. 6 en 7), hierin eensgezind met den Raad voor wetgeving, dat deze afstand regelmatig kon geschieden door middel van een Koninklijk besluit. De Commissie deelde echter deze meening niet. Zij was van gevoelen dat de afstand volstrekt krachtens eene wet moest geschieden. Na een nieuw onderzoek trad de Regeering tot deze zienswijze toe en diende het wetsontwerp in, waarover thans verslag wordt uitgebracht.

**

De Memorie van Toelichting verklaart dat de tegenwoordige exploitatie in deficit is. Daarover heeft de Commissie nadere uitleggingen gevraagd. De Regeering heeft de volgende tabel verstrekt over de exploitatie betreffende het jaar 1926, waaruit blijkt dat het tekort 600,000 frank overschreed.

Tabel A.

LIJN ETTERBEEK-TERVUEREN.
(Raming — Eenheidsprijzen van vóór den oorlog.)

Overzicht.

Grond	1,099,047
De lijn in haar geheel	614,704

(1) De Commissie bestond uit de heeren Cocq, voorzitter, Brassinne, De Bruyn (Prosper), de Wouters d'Oplinter, Fieullien, Fischer, Doms.

Bâtiments	195,500
Voies et installations diverses	1,205,104
	3,114,355

Année 1926.

Dépenses annuelles.

1) Dotation d'intérêts et d'amortissement de la ligne fr.	125,000
Frais d'entretien et de renouvellement...	226,658
2) Dépenses d'exploitation:	
En personnel des stations	187,200
En personnel de surveillance	9,866
Matériel (intérêts et amortiss.)	6,800
Approvisionnements	7,800
3) Frais directs des trains:	
Trains de voyageurs	237,300
Trains de marchandises	143,400
4) Frais généraux sur 2) et 3) (10, 5 p. c.)...	62,198
Total fr.	1,006,222

Recettes.

(D'après les calculs du Service commercial.)

Voyageurs	51,300
Marchandises	350,200
Total fr.	401,500
Déficit	604,722
Total fr.	1,006,222

Si nous admettons que le trafic sur la ligne d'Etterbeek à Tervueren augmente dans le même rapport que le trafic sur l'ensemble du réseau, les recettes d'après la tarification voyageur au 31 décembre dernier, pourraient être évaluées dans 50 ans à :

Voyageurs	106,900
Marchandises	728,600
Total fr.	835,500

La situation n'a guère changé depuis et suivant les prévisions établies, nous dit l'exposé des motifs, on ne peut espérer voir se modifier celle-ci, si l'on maintient la traction à vapeur. Tous ceux qui connaissent la situation de cette ligne partageront cette opinion.

La « Société générale de Chemins de fer économiques » demande la concession de la ligne en vue de son électrification. Le Gouvernement et la Société Nationale des Chemins de fer Belges ont fait à cette demande un accueil favorable et le projet de convention, joint à l'exposé des motifs, règle les conditions de la concession.

L'article 18 de la Convention fixe la redevance que le concessionnaire aura à payer. Cette redevance avait été

Gebouwen	195,500
Sporen en verschillende inrichtingen	1,205,104
	3,114,355

Jaar 1926.

Jaarlijksche uitgaven.

Interesten en aflossing van de lijn fr.	125,000
Kosten van onderhoud en hernieuwing...	226,658
2) Exploitatie-uitgaven :	
Personeel der staties	187,200
Toezichtspersoneel... ..	9,866
Materieel (interesten en aflossing)...	6,800
Bevoorrading	7,800
3) Rechtstreekse kosten der treinen :	
Reizigerstreinen	237,300
Goederentreinen	143,400
4) Algemeene kosten op 2) en 3) (10,5 t. h.)	62,198
Totaal fr.	1,006,222

Ontvangsten.

(Naar de berekeningen van den Handelsdienst.)

Reizigers	51,300
Goederen	350,200
Totaal fr.	401,500
Tekort	604,722
Totaal fr.	1,006,222

Indien wij aannemen dat het verkeer op de lijn Etterbeek-Tervueren vermeerderd in dezelfde verhouding als het verkeer over gansch het net, dan kunnen de ontvangsten, volgens de tarificering der reizigers op 31 December j.l., na 50 jaar geraamd worden op :

Reizigers	106,900
Goederen	728,600
Totaal fr.	835,500

Sedertdien, is de toestand weinig of niet veranderd, en volgens de gemaakte ramingen — aldus de Memorie van Toelichting — mag men niet verwachten dat deze toestand veranderen zou, zoolang de stoomkracht wordt gebezigd. Alwie den toestand van deze lijn kent, zal deze meening deelen.

De « Société générale des Chemins de fer économiques » vraagt dus de naasting der lijn om deze te electrificeren. De Regeering en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen hebben die vraag gunstig onthaald en de naasting wordt geregeld door het ontwerp van overeenkomst dat aan de Memorie van Toelichting is toegevoegd.

Artikel 18 der Overeenkomst regelt de door den vergoedinghouder te betalen retributie. Deze retributie werd in

établie dans le projet de convention en belgas. La Commission a estimé qu'il était préférable de fixer les sommes en francs comme cela se fait toujours dans les conventions avec les pouvoirs publics. Le Gouvernement a marqué son accord et substituera en conséquence le texte ci-après au texte de l'article 18 de la convention :

Tableau B.

REDEVANCE.

ART. 18.

La redevance à payer par le concessionnaire à la Société Nationale est fixée à un pour cent (1 p. c.) de la recette brute (voyageurs, bagages, marchandises et produit des affermages éventuels, art. 32) si celle-ci est égale ou inférieure à huit millions (8,000,000) de francs; si cette recette est supérieure à huit millions (8,000,000) de francs, la redevance est fixée à un pour cent (1 p. c.) de la première tranche de huit millions (8,000,000) de francs;

— deux pour cent (2 p. c.) de la tranche comprise entre huit millions (8,000,000) et douze millions (12,000,000) de francs;

— trois pour cent (3 p. c.) de la tranche comprise entre douze millions (12,000,000) et seize millions (16,000,000) de francs;

— quatre pour cent (4 p. c.) de la tranche comprise entre seize millions (16,000,000) et vingt millions (20,000,000) de francs;

— cinq pour cent (5 p. c.) de la tranche comprise entre vingt millions (20,000,000) et vingt-quatre millions (24,000,000) de francs;

— six pour cent (6 p. c.) de la tranche comprise entre vingt-quatre millions (24,000,000) et vingt-huit millions (28,000,000) de francs;

— sept pour cent (7 p. c.) de la partie de la recette brute supérieure à vingt-huit millions (28,000,000) de francs.

Pour le calcul de la redevance, la recette brute sera diminuée de tous impôts ou taxes venant s'ajouter aux prix des transports.

Le montant de la redevance sera établi dans le courant du mois suivant la clôture de l'exercice envisagé et le paiement en sera effectué à la Société Nationale au plus tard soixante (60) jours après la clôture de cet exercice.

L'article 35 de la Convention sera supprimé. Il n'a plus de raison d'être.

Le paiement à la Société Nationale de cette redevance sur la recette brute constitue pour celle-ci un avantage sérieux. Le déficit actuel de la ligne (600,000 francs) disparaît et fait place à un bénéfice net peu important sans doute avec la recette actuelle, mais qui ne peut qu'aller en augmentant dès que l'exploitation de la ligne se fera dans de meilleures conditions.

L'article 4 de la Convention règle les conditions dans lesquelles la ligne avec toutes les constructions, l'équipe-

het ontwerp voorgesteld in Belgas. De Commissie was echter van gevoelen, dat het verkieslijk was de sommen in frank te bepalen, zooals dit steeds geschiedt in de overeenkomsten met de openbare macht. De Regeering was het daarmede eens en zal dienvolgens den bestaanden tekst van artikel 18 der Overeenkomst vervangen door den volgende tekst :

Tabel B.

RETRIBUTIE.

ART. 18.

De retributie, door den vergunninghouder aan de Nationale Maatschappij te betalen, is bepaald op één ten honderd (1 t. h.) van de bruto-ontvangst (reizigers, reisgoed, goederen en opbrengst van de gebeurlijke verpachtingen, art. 32), indien deze gelijk is aan of minder bedraagt dan acht miljoen (8,000,000) frank; belooft die ontvangst meer dan acht miljoen (8,000,000) frank, dan bedraagt de retributie één ten honderd (1 t. h.) voor de eerste schijf van acht miljoen (8,000,000) frank;

— twee ten honderd (2 t. h.) voor de schijf begrepen tusschen acht miljoen (8,000,000) en twaalf miljoen (12,000,000) frank;

— drie ten honderd (3 t. h.) voor de schijf begrepen tusschen twaalf miljoen (12,000,000) en zestien miljoen (16,000,000) frank;

— vier ten honderd (4 t. h.) voor de schijf begrepen tusschen zestien miljoen (16,000,000) en twintig miljoen (20,000,000) frank;

— vijf ten honderd (5 t. h.) voor de schijf begrepen tusschen twintig miljoen (20,000,000) en vier en twintig miljoen (24,000,000) frank;

— zes ten honderd (6 t. h.) voor de schijf begrepen tusschen vier en twintig miljoen (24,000,000) en acht en twintig miljoen (28,000,000) frank;

— zeven ten honderd (7 t. h.) voor het gedeelte der bruto-ontvangst boven acht en twintig miljoen (28,000,000) frank.

Voor het berekenen van de retributie wordt de bruto-ontvangst verminderd met alle belastingen of taxes waarmee de vervoerprijzen bezwaard worden.

Het bedrag van de retributie wordt opgemaakt in den loop van de maand na de afsluiting van het beschouwd dienstjaar, en de betaling er van dient aan de Nationale Maatschappij gedaan uiterlijk zestig (60) dagen na de sluiting van dat dienstjaar.

Artikel 35 van de Overeenkomst zal ingetrokken worden. Het heeft geen reden van bestaan meer.

De betaling aan de Nationale Maatschappij van dit aandeel op de bruto-ontvangst, is voor deze een ernstig voordeel. Het tegenwoordig deficit van de lijn (600 duizend frank) valt weg en maakt plaats voor een netto-winst, voorzeker niet zeer belangrijk met de tegenwoordige ontvangst, maar die onvermijdelijk stijgen zal zoodra de exploitatie van de lijn onder betere voorwaarden zal geschieden.

Artikel 4 van de Overeenkomst regelt de voorwaarden onder dewelke de lijn, met alle gebouwen, uitrustingen,

ment, etc., feront retour à la Société Nationale et ensuite à l'Etat.

Deux membres se sont déclarés adversaires du projet parce qu'ils estimaient que la Société Nationale peut elle-même faire l'électrification, comme elle sera amenée à le faire pour la ligne du Luxembourg. Il a été répondu que la combinaison envisagée offrait le grand avantage d'obtenir l'électrification sans que la S. N. C. B. eût à investir des capitaux et que la convention prévoit le rachat par la S. N. C. B. si celle-ci jugeait l'opération plus avantageuse pour elle que le système de la redevance sur la recette brute.

La majorité de Votre Commission estime que la Convention est avantageuse pour les intérêts de la Société Nationale et de l'Etat et qu'elle ne peut qu'avantager l'intérêt général. Elle a adopté le projet de loi par 3 voix contre 2.

L'article 4 de la Convention contient un alinéa ainsi conçu : « L'établissement d'embranchements ou d'extensions de ligne doit être soumis à l'approbation de la Société Nationale et autorisé par l'Etat ». Il est évident que les extensions sont subordonnées à l'autorisation législative établie par l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins de fer belges.

L'article 3 du projet de loi stipule que les dispositions de la loi du 23 juillet 1926 sont applicables au concessionnaire qui sera tenu de toutes les obligations résultant de la dite loi dans les mêmes conditions que la S. N. C. B. La cession se fait par la S. N. avec les obligations et les droits résultant de la loi du 23 juillet 1926, comme le stipule l'article 1^{er} du projet. Il n'en résulte pas toutefois que tous les articles de cette loi seront applicables au concessionnaire. Plusieurs de ces articles ne concernent que la Société Nationale elle-même, notamment tous ceux qui règlent les statuts de la S. N., son capital, son conseil d'administration, etc. Il en est de même de la disposition de l'article 18 qui subordonne à l'autorisation de la loi la contractation des emprunts par la Société Nationale.

Il ne peut par conséquent être question d'appliquer toutes ces dispositions au concessionnaire comme la rédaction de l'article 3 pourrait le faire supposer. Les dispositions essentielles de la loi du 23 juillet 1926 lui sont évidemment applicables, et elles le sont par l'article 1^{er} du projet et confirmées par les articles 4, 7, 8, 9, 20, 28 et 34 de la Convention. Toutefois, il importe de bien indiquer que la disposition de la loi concernant les extensions du réseau est applicable. C'est pourquoi Votre Commission propose, d'accord avec le Gouvernement, de remplacer l'article 3 du projet par la disposition suivante :

« La disposition de l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, subordonnant à l'autorisation législative toute extension du réseau de la S. N. C. B. est applicable en cas d'établissement d'embranchements ou d'extensions de ligne. »

enz., zal terugkeeren tot de Nationale Maatschappij en vervolgens tot den Staat.

Twee leden hebben zich tegen het voorstel verklaard, omdat zij oordeelen dat de Nationale Maatschappij zelf de electrificatie kan uitvoeren zooals zij zal moeten doen voor de lijn Luxemburg. Er werd op geantwoord, dat de voorgestelde oplossing het groote voordeel bood de electriciteit te verkrijgen zonder dat de N. M. B. S. kapitalen had te beleggen, en dat de Overeenkomst den terugkoop voorziet door de N. M. B. S. indien deze de verrichting voor haar voordeliger vond dan het stelsel van de retributie op de bruto-ontvangst.

De meerderheid van Uwe Commissie oordeelt dat de Overeenkomst voordelig is voor de belangen van de N. M. B. S. en van den Staat, en het algemeen belang er alleen kan bij winnen. Zij keurde het ontwerp goed met 3 tegen 2 stemmen.

Artikel 4 van de Overeenkomst bevat volgenden zin : « Aanleggen van vertakkingen, of uitbreidingen van banen wordt voor goedkeuring aan de Nationale Maatschappij voorgelegd; machtiging daartoe wordt door den Staat verleend ». Het spreekt van zelf dat deze uitbreidingen onderworpen zijn aan de machtiging van het Parlement, vastgesteld bij artikel 18 van de wet van 23 Juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Artikel 3 van het wetsontwerp zegt dat de bepalingen van de wet van 23 Juli 1926 van toepassing zijn op den concessiehouder, die zal onderworpen zijn aan al de verplichtingen voortvloeiend uit deze wet, onder dezelfde voorwaarden als de N. M. B. S. De afstand wordt gedaan door de N. M. met de verplichtingen en de rechten voortvloeiend uit de wet van 23 Juli 1926, zooals bepaald in het 4^o artikel van het ontwerp. Er volgt echter niet uit, dat al de artikelen van deze wet toepasselijk zullen zijn op den concessiehouder. Enkele van deze artikelen slaan alleen op de N. M. zelf, namelijk al deze die de statuten van de N. M. regelen, haar kapitaal, beheerraad, enz. Hetzelfde geldt voor de bepaling van artikel 18 waarbij het sluiten van leeningen voor de N. M. afhangt van de machtiging door de wet.

Er kan dus geen sprake van zijn al deze bepalingen toe te passen op den concessienaris, zooals de tekst van artikel 3 het zou kunnen laten veronderstellen. De hoofdbepalingen van de wet van 23 Juli 1926 zijn daar op natuurlijk toepasselijk, en dit krachtens het eerste artikel van het ontwerp: bovendien worden zij bevestigd door de artikelen 4, 7, 8, 9, 20, 28 en 34 van de Overeenkomst. Het is evenwel noodig duidelijk te bepalen dat de beschikkingen der wet, betreffende de uitbreiding van het net, toepasselijk zijn. Derhalve stelt Uwe Commissie voor, in overleg met de Regeering, artikel 3 van het ontwerp te vervangen door de volgende bepaling :

« De bepaling van artikel 18 der wet van 23 Juli 1926, waarbij alle uitbreiding van het net der N. M. B. S. aan de goedkeuring der Wetgevende Kamers wordt onderworpen, is toepasselijk in geval van vertakkingen of uitbreidingen der lijn. »

Le Gouvernement remplacera par le même texte celui qui figure actuellement au 5^e alinéa de l'article 4 de la Convention.

Votre Commission, Messieurs, vous demande de vouloir adopter le projet sans retard, afin que la Convention puisse sortir ses effets dans le plus bref délai possible.

Le Rapporteur,

C. FIEULIEN.

Le Président,

FERNAND COCQ.

AMENDEMENT DE LA COMMISSION.

Remplacer l'article 3 du projet par le texte ci-après :

ART. 3.

La disposition de l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, subordonnant à l'autorisation législative toute extension du réseau de la S. N. C. B. est applicable en cas d'établissement d'embranchements ou d'extensions de ligne.

De Regeering zal denzelfden tekst in de plaats stellen van dien welke thans in de vijfde alinea van artikel 4 der Overeenkomst voorkomt.

Uwe Commissie vraagt U, Mijne Heeren, het ontwerp, zonder verwijl, te willen aannemen opdat de Overeenkomst binnen den kortst mogelijken termijn in werking kunne treden.

De Verslaggever,

C. FIEULIEN.

De Voorzitter,

FERNAND COCQ.

AMENDEMENTEN VAN DE COMMISSIE.

**Artikel 3 van het ontwerp
vervangen door den volgende tekst :**

ART. 3.

De bepaling van artikel 18 der wet van 23 Juli 1926, waarbij alle uitbreiding van het net der N. M. B. S. aan de goedkeuring der Wetgevende Kamers wordt onderworpen, is toepasselijk in geval van vertakkingen of uitbreidingen der lijn.