

# Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 JUIN 1928.

## Budget

du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes  
et Aéronautique

POUR L'EXERCICE 1928 (1).

## RAPPORT

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

MESSEURS,

Le projet de budget déposé au Sénat était libellé ainsi : Budget des Administrations de la Marine, des Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique. La mention « Chemins de fer » avait été omise dans le titre du projet ainsi que dans le libellé des articles. Le Sénat l'y a rétablie à juste titre. Si le budget ne comprend plus les recettes ni les dépenses de l'exploitation des chemins de fer, il n'en reste pas moins le budget du Ministère qui a les chemins de fer dans ses attributions et il comprend les dépenses relatives aux services centraux qui concernent les chemins de fer, comme les autres administrations dépendant du même Département.

\*  
\* \*

Lors de sa première séance, votre Commission a chargé son rapporteur de demander à M. le Ministre des Chemins de fer si le bilan et le rapport de la Société Nationale sur l'exercice clos le 31 décembre 1927 ne pouvaient lui être

(1) Budget transmis par le Sénat, n° 4<sup>XVII</sup>.

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

1° de la Commission permanente des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Aéronautique : MM. Lemonnier, président; Anseele, Braufaut, Brassinne, De Bruyn (Prés.), Debruyne (René), de Selys-Longchamps, Duchatel, Goetgebuuer, Goffaux, Lambrecht, Libbrecht, Maillen, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Samyn, Van den Broeck, Van Isacker, Vindevogel.

2° de six membres désignés par les sections : MM. Huysmans, Fieullien, Winandy, De Bruyn (Pr.), Van Aekere (Ferd.), David.

communiqués et de lui dire à quelle date ces documents doivent être annuellement déposés et transmis aux Chambres.

A la suite de notre demande, ces documents nous ont été envoyés. Le dépôt en a été fait aux Chambres législatives le 6 juin. Les membres de la Chambre et du Sénat en ont reçu un exemplaire.

M. le Ministre répond à la question de savoir à quelle date le bilan et le compte de profits et pertes doivent être annuellement communiqués aux Chambres, qu'aucun délai n'est prescrit par la loi ni par les statuts. C'est exact. La Commission exprime toutefois le vœu que ces documents soient communiqués au Parlement dès leur approbation par l'Assemblée générale et avant de l'être à des tiers ou tout au moins en même temps.

La Chambre a décidé le renvoi du Rapport et du Bilan à la Commission des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Navigation. Il appartient à celle-ci de l'examiner et d'en faire, si elle le juge utile, l'objet d'un rapport spécial à la Chambre.

\* \* \*

L'examen du budget en section y a donné lieu à un certain nombre d'observations dont, presque toutes, concernent l'exploitation des chemins de fer. Les autres sont relatives aux administrations des Postes, Télégraphes, Téléphones et Marine.

Une question a spécialement retenu l'attention des membres de la Chambre. C'est celle des droits respectifs du Parlement, du Gouvernement et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Notre Commission spéciale a estimé que cette question revêt une grande importance et qu'il importe de l'éclaircir. Elle a en conséquence, posé à M. le Ministre des Chemins de fer, la question suivante :

*Quels sont les attributions et pouvoirs du Ministre, d'une part, et de la Société Nationale, d'autre part, concernant l'exploitation des Chemins de fer, travaux et dépenses que la Société Nationale peut faire sans l'intervention des Chambres et du Gouvernement ?*

Le Ministre nous a fait parvenir la réponse suivante :

Les attributions et pouvoirs respectifs des Chambres, du Gouvernement, du Ministre et de la Société Nationale des Chemins de fer belges sont spécialement définis dans l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926 et dans l'article 24 des statuts de la Société. D'autre part, sont applicables à la Société Nationale les dispositions du cahier des charges de 1866 en vigueur pour les concessions des chemins de fer en Belgique, en tant qu'elles ne sont pas contraires à la loi du 23 juillet 1926 et aux statuts de la Société.

Le Comité Consultatif du Contentieux administratif et d'administration générale, consulté sur ces points a émis l'avis suivant, délibéré à l'unanimité en séance du 2 avril 1928, sur rapport de M. Paul Leclercq :

« a) Pourront être prises sans être autorisées par une loi, toutes les mesures  
» ayant pour objet de développer le réseau existant, soit en agrandissant les  
» gares, soit en portant à deux ou quatre les voies existantes sur ce chemin de  
» fer, soit en augmentant le personnel ou le matériel roulant.

» L'intervention du pouvoir législatif n'est nécessaire que pour une extension  
» du réseau, c'est-à-dire quand est créée une voie nouvelle par chemin de fer  
» entre deux localités qui n'étaient pas ainsi reliées.

» b) En ce qui concerne l'intervention ministérielle :

» Pour quels travaux ne constituant pas une extension du réseau et non soumis  
» à l'autorisation du pouvoir législatif, l'autorisation gouvernementale est-elle  
» requise ?

» La décision elle-même du Conseil d'administration sur l'opportunité de ces  
» travaux n'est pas soumise à une approbation ministérielle. L'article 32 du  
» cahier des charges du 20 février 1866 ne fait pas obstacle à cette solution ; l'ar-  
» ticle 3 des Statuts ne renvoie pas, en effet, aux dispositions du cahier des  
» charges de 1866 qu'en tant qu'elles ne sont pas contraires à la loi du 23 juillet  
» 1926 et aux Statuts. Or, la loi du 23 juillet (art. 18) et les statuts (art.  
» 24) déterminent les rapports entre le Ministre des Chemins de fer et la So-  
» ciété. **Par suite, les dispositions du cahier des charges de 1866 sur ce point**  
» sont sans application.

» Mais si la décision elle-même du Conseil d'administration sur l'opportunité  
» de travaux d'entretien et de développement n'est pas soumise directement,  
» à l'approbation du Ministre, elle l'est indirectement, dès qu'elle impliquera  
» des travaux importants.

» L'article 24 exige, en effet, l'approbation du Ministre pour les délibérations,  
» notamment sur l'acquisition de biens immobiliers, si la valeur dépasse un  
» million de francs et sur les contrats d'adjudication ayant l'importance indi-  
» quée au prédit article.

» Et cette disposition doit s'interpréter en ce sens qu'en vue de se passer de  
» l'approbation du Ministre et de tourner l'article 24, le Conseil d'administra-  
» tion ne pourrait au lieu d'un contrat unique que l'opération implique, faire  
» une série de contrats séparés, dont chacun n'atteindrait pas l'importance pré-  
» vue par les Statuts. »

» Comme le dit le texte de l'article 24, c'est par simple arrêté ministériel que  
» l'autorisation est donnée. »

**Nous reproduisons ci-dessous le texte de l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, créant la Société Nationale des Chemins de fer belges ainsi que le texte de l'article 24 des statuts de la Société Nationale établis par l'Arrêté Royal du 7 août 1926 (1)**

(1). *Article 18 de la loi du 23 juillet 1926,  
créant la Société Nationale des Chemins de fer belges.*

Seront soumises à l'approbation du Ministre ayant les Chemins de fer dans ses attributions, les délibérations du Conseil d'Administration sur les objets suivants :

1° les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse un million de francs.

2° les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont l'import atteint 1,000,000 de francs et les marchés de gré à gré dont l'import atteint 500,000 francs.

Aucune extension du réseau ne pourra être entreprise et aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société Nationale des Chemins de fer belges, si elle n'y est autorisée par une loi.

*Article 24 des Statuts de la Société Nationale  
établis par Arrêté Royal du 7 août 1926.*

Le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la société, notamment :

La réponse de l'honorable Ministre ne contient aucune appréciation personnelle; elle consiste uniquement dans la communication d'un avis du Comité consultatif du contentieux administratif et d'administration générale. Il serait intéressant de savoir si M. le Ministre partage entièrement les vues y exprimées.

Votre Commission spéciale n'a pas cru pouvoir se borner à vous faire connaître purement et simplement cet avis.

D'après cette consultation, l'intervention du Pouvoir Législatif ne serait nécessaire que pour une extension du réseau comportant la création d'une voie nouvelle par chemin de fer entre deux localités qui n'étaient pas ainsi reliées.

La Commission ne saurait se rallier à cette manière de voir.

Les prérogatives du Pouvoir Législatif en cette matière sont déterminées par

---

Il fait tout traités, achats et marchés nécessaires à l'exploitation des chemins de fer et aux extensions du réseau.

Il fournit les garanties pour sûreté des engagements contractés par la société et accepte les garanties offertes pour sûreté des engagements pris envers celle-ci.

Il acquiert, vend, cède ou transfère, prend ou donne en location tous biens mobiliers.

Il prend ou donne en location tous biens immobiliers pour un terme ne dépassant pas neuf ans.

A sa demande, l'Etat vend, cède ou transfère tous biens immobiliers compris parmi ceux dont la société a la jouissance et qui ne sont pas nécessaires à la bonne marche de l'exploitation; l'affectation du prix à en provenir fera l'objet d'un accord entre l'Etat et la Société.

A sa demande, l'Etat acquiert aux frais et risques de la société et met à la disposition de celle-ci tous biens immobiliers jugés nécessaires pour la bonne marche de l'exploitation ou à l'exécution des travaux d'extension. La mise en possession de ces biens aura lieu, le cas échéant, comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'Etat, mais à la diligence et aux frais exclusifs de la société.

Le Conseil détermine, sous l'approbation du Ministre des Finances le placement des fonds disponibles et dispose des fonds que la société possède en dépôt ou en compte courant.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation des services, ainsi que les règlements d'administration ou d'ordre intérieur.

Il fixe et modifie les tarifs en observant les prescriptions légales en vigueur, notamment celles de la loi du 25 août 1891, concernant le contrat de transport et celles du 23 juillet 1926; toutefois, il est tenu de les abaisser lorsque le Ministre le demande. Les tarifs nouveaux ou modifiés et, le cas échéant, l'arrêté d'approbation, seront publiés au *Moniteur* et n'entreront en vigueur qu'après cette publication.

Il nomme tous agents et employés, détermine leurs attributions, fixe leurs traitements, salaires et gratifications et, s'il y a lieu, le chiffre de leur cautionnement; il consent la restitution des cautionnements. Il suspend et révoque les agents et employés, sous réserve de l'application de l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926.

Il autorise toutes actions judiciaires.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la société.

Il donne mainlevée de toutes inscriptions hypothécaires et renonce aux droits

L'article 18, dernier alinéa, de la loi du 23 juillet 1926 ainsi conçu : « Aucune extension du réseau ne pourra être entreprise et aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société Nationale des Chemins de fer si elle n'y est autorisée par une loi ».

Les statuts de la Société Nationale établis par Arrêté Royal ont déjà, par l'adjonction des mots « lignes nouvelles », au terme « extension du réseau » restreint la portée de la disposition de la loi.

Le Comité consultatif ne se borne pas à cette adjonction, il y ajoute une nouvelle.

D'après son avis, l'autorisation de la loi n'est nécessaire que s'il s'agit d'une extension comportant la création *d'une voie nouvelle* par chemin de fer *entre deux localités qui n'étaient pas ainsi reliées*.

Si cette interprétation était admise il en résulterait que la Société Nationale pourrait procéder en somme à toute extension du réseau sans intervention du Parlement. Combien de localités importantes y a-t-il qui ne sont pas déjà reliées par chemin de fer ? La Société pourrait donc créer sans autorisation légale n'importe quelle voie nouvelle, par n'importe quel tracé, entre deux localités déjà reliées par chemin de fer d'une façon quelconque ! Elle pourrait même décider, par exemple, les extensions telles que la Jonction Nord-Midi, contre le vœu du Parlement.

Admettre pareille interprétation équivaldrait à enlever toute valeur à la disposition de l'article 18 de la loi. Aussi serions nous fort surpris de voir le Gouvernement s'y rallier.

Il convient de remarquer que la même disposition subordonne à l'autorisation de la loi le droit pour la Société Nationale de contracter des emprunts. Or, la création de voies nouvelles entraîne évidemment des dépenses de premier établissement — dépenses non payées par les recettes d'exploitation — qui devront tôt ou tard être couvertes par l'emprunt ou par une émission d'actions dont le dividende fixe est mis à charge de l'Etat par l'article 9 de la loi. Dès lors, il est évident que l'autorisation d'exécuter les travaux doit marcher de pair avec celle

réels consacrés par ces inscriptions; il donne également main-levée des saisies et oppositions, le tout sans devoir justifier de l'extinction des créances de la société.

Par dérogation à ce qui précède, seront soumises à l'approbation du Ministre, les délibérations du conseil d'administration sur les objets suivants :

1° Les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse un million de francs;

2° Les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont l'import atteint un million de francs et les marchés de gré à gré dont l'import atteint 500,000 francs.

Le Gouvernement règle la police et assure la sécurité des chemins de fer et des services de transports automobiles qui relèvent de la société. Il peut faire <sup>assermenter</sup> ~~assermenter~~ des agents de la société et leur conférer les fonctions et la compétence d'agents de la police judiciaire, suivant les règles tracées au Titre II de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer.

La société est soumise à toutes les dispositions de la loi du 31 juillet 1921 sur l'emploi des langues en matière administrative et des arrêtés royaux pris en exécution des articles 2, 5, 6 et 12 de ladite loi.

Aucune extension du réseau (lignes nouvelles) ne pourra être entreprise par la société, si celle-ci n'y est autorisée par une loi.

d'autoriser l'emprunt. Personne ne soutiendra que les Chambres pourront être placées devant le fait accompli, c'est-à-dire devant une demande d'approbation d'un emprunt pour couvrir des dépenses faites pour des travaux déjà exécutés sans l'assentiment du Parlement.

La Commission estime en conséquence qu'il incombe au Gouvernement de soumettre à l'approbation des Chambres le programme des dépenses de cette nature que la Société se propose d'engager.

La Commission ne peut d'avantage admettre l'avis du Comité consultatif en ce qui concerne l'intervention du Ministre pour les travaux ne constituant pas une extension du réseau et non soumis à l'autorisation du pouvoir législatif. Cet avis tend à restreindre considérablement les pouvoirs du Gouvernement.

Les statuts de la société (art. 3) soumettent celle-ci aux dispositions du cahier des charges de 1866, en vigueur pour les concessions de chemins de fer en Belgique, en tant que ces dispositions ne sont pas contraires à la loi du 23 juillet 1926, ni aux statuts eux-mêmes. Ce cahier des charges réserve au Ministre l'approbation préalable des plans des travaux et elle lui confie le droit d'imposer à l'exploitant toutes modifications aux installations et tous ouvrages nouveaux dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité au point de vue de la bonne exploitation. Ces dispositions ne sont pas contraires ni à l'article 18 de la loi ni à l'article 24 des statuts invoqués dans l'avis du Comité consultatif, il n'y est pas question de travaux.

Si la loi créant la Société Nationale avait voulu soustraire celle-ci à l'application des clauses du cahier des charges qui s'appliquent à toutes les sociétés de chemins de fer concédés en Belgique, elle l'aurait stipulé expressément. Or il n'en est rien et il n'y a pas de raison pour qu'il en soit autrement. Si l'interprétation du Comité consultatif était admise il en résulterait que le Ministre des Chemins de fer aurait moins de pouvoir sur la Société Nationale des Chemins de fer Belges que sur les autres sociétés de chemins de fer concédés en Belgique.

Comme nous l'avons déjà fait ressortir au début de notre exposé, M. le Ministre se borne à transmettre à la Commission l'avis du Comité consultatif sans aucun commentaire, nous ignorons donc son sentiment à cet égard.

La Commission estime que le Ministre ne peut renoncer à exercer les pouvoirs qui lui sont attribués par le cahier des charges et qui sont d'ordre public.

#### CESSION DE LA LIGNE BRUXELLES-TERVUEREN.

La Commission s'est inquiétée de certains articles publiés par la presse et relatifs à la cession de la ligne du Chemin de fer Bruxelles-Tervueren. Elle a posé au Ministre la question que voici :

Qu'y a-t-il d'exact dans les articles publiés par certains journaux au sujet de la ligne Bruxelles-Tervueren ? Electrification de la ligne et cession de celle-ci à une société privée ?

Le cas échéant, quelles sont les raisons de ce projet et ses avantages ? Cette cession et cette transformation peuvent-elles se faire sans intervention du Parlement ?

#### RÉPONSE DU MINISTRE :

« *Concession de la ligne de Tervueren.* L'exploitation de la section de Bruxelles (Q. L.) à Tervueren est déficitaire et, suivant les prévisions établies, on ne peut, si l'on maintient la traction à vapeur, espérer que cette situation se modifie.

La Société Nationale des Chemins de fer belges n'ayant pas intérêt à consentir actuellement la dépense nécessaire à l'électrification de la ligne, a sollicité du Gouvernement l'autorisation de céder l'exploitation de cette ligne, en vue de son électrification, à la Société Générale de Chemins de fer Economiques.

Le Conseil de législation a estimé que cette concession pourrait régulièrement se faire par un arrêté royal modifiant l'article 10 de l'Arrêté Royal du 7 août 1926 établissant les statuts de la Société Nationale.

Le texte de l'arrêté royal à publier sera très prochainement soumis à l'approbation du Gouvernement ».

Nous avons demandé à M. le Ministre de vouloir nous communiquer l'avis du conseil de législation. Il a bien voulu nous le transmettre et nous le publions comme annexe au présent rapport.

Nous ne discuterons pas ici en détail les diverses considérations développées dans le rapport. Nous nous bornerons à quelques brèves remarques en nous plaçant spécialement au point de vue du Parlement quand il a voté la loi créant la Société Nationale.

L'article 10 de l'arrêté royal dont il s'agit est ainsi conçu : « La société ne peut transférer à tiers, en tout ni en partie, son droit d'exploiter le réseau ». La loi du 23 juillet 1926, a expressément autorisé le Gouvernement à faire apport du droit d'exploiter le réseau des chemins de fer de l'Etat (article 1<sup>er</sup>) à la « Société Nationale des Chemins de fer belges » (article 2). L'article premier dit en outre, que « les statuts de cette société ne seront établis et ne pourront être modifiés par le Gouvernement qu'en conformité des dispositions de la présente loi qui sont essentielles ».

L'interdiction de transférer à des tiers tout ou partie du droit d'exploiter le réseau est manifeste. Elle résulte clairement des dispositions de la loi elle-même qui sont essentielles (art. 1 et 2). L'insertion dans les statuts de la disposition qui en constitue l'article 10, ne peut avoir d'autre but qu'une précision de pure forme. Un arrêté royal ne peut déroger à la loi. C'est pourquoi, la Commission s'étonne de l'avis du Conseil de législation. Il suffirait, d'après cet organisme, que le Gouvernement modifie l'article 10 des statuts, pour que la Société Nationale des Chemins de fer puisse concéder régulièrement à un tiers le droit d'exploiter la ligne Bruxelles-Iervueren? Admettre cela, c'est admettre que le Gouvernement pourrait autoriser la Société Nationale, à laquelle la loi a expressément concédé le droit d'exploiter le réseau des Chemins de fer de l'Etat, de transférer ce droit à des tiers pour le réseau entier.

La Commission estime que la loi s'y oppose.

Sur le fond de la question, la Commission regrette que la réponse du Ministre soit si laconique en ce qui concerne les raisons invoquées pour le transfert de la concession et l'électrification de la ligne. Elle ne s'y oppose pas en principe; mais elle émet formellement l'avis que la concession envisagée ne peut se faire qu'en vertu d'une loi.

La Commission croit devoir toutefois, dès à présent, attirer l'attention du Gouvernement sur les mesures qu'il y aurait lieu de prendre pour parer aux dangers qui pourraient résulter pour la circulation aux passages à niveau de la ligne d'une exploitation intensive par trains électriques. Cette ligne comporte neuf passages à niveau dont certains avec circulation automobile intense.

\*  
\* \*

Nous aurions voulu obtenir des réponses plus précises aux questions posées,

notamment en ce qui concerne les attributions du Ministre concernant l'exploitation des chemins de fer.

La conclusion qui se dégage des considérations que nous avons fait valoir jusqu'ici est qu'une grave confusion existe au sujet des pouvoirs respectifs du Parlement, du Gouvernement et de la Société Nationale. La Commission estime qu'il y a lieu, dans l'intérêt du pays, d'y mettre fin en établissant nettement les pouvoirs de chacun. Elle ne doute pas que le Gouvernement ne marque son accord sur les principes qu'elle est unanime à rappeler pour l'application de la loi qui a confié à la Société Nationale la gestion du réseau de l'État.

\* \* \*

La Commission a retenu et examiné un certain nombre d'autres points qui ont fait l'objet d'observations tant dans les sections qu'au sein de la Commission spéciale.

Elle a posé à leur sujet au Ministre les questions que nous faisons suivre avec les réponses ministérielles et, le cas échéant, les commentaires de la Commission.

## CHEMINS DE FER.

### QUESTION.

#### Guide-horaire des Chemins de fer.

Quelles sont les intentions du département en ce qui concerne le guide horaire des Chemins de fer ? Le guide sera-t-il rétabli comme précédemment, c'est-à-dire un seul guide pour les chemins de fer et les vicinaux ? Sinon pour quels motifs ?

L'ancien guide donnait des renseignements sur les autobus, malles-poste, voitures à voyageurs, tableaux 621 à 682. Où peut-on trouver ces renseignements dans le nouveau guide ?

### RÉPONSE.

L'Indicateur qui vient de paraître, réuni à celui que la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux a publié, constituerait un volume peu maniable et plus coûteux.

Il est à remarquer que les éditions du 15 mai de ces deux indicateurs comportent 205,000 exemplaires pour celui des Chemins de fer, 32,000 seulement pour celui des Vicinaux.

A fortiori, il n'a pas été jugé nécessaire de maintenir dans nos nouveaux horaires les renseignements relatifs aux services postaux d'autobus et de voitures à voyageurs (anciens tableaux 621 à 682) qui n'intéressaient qu'une minime partie du public.

Quant aux lignes d'autobus exploitées par les Chemins de fer Vicinaux, elles figurent dans l'indicateur de ceux-ci.

Toutefois, la possibilité d'indiquer, sur quelques pages à la fin de l'Indicateur des Chemins de fer, des renseignements succincts sur les heures de correspondance avec les vicinaux, les autobus, etc., est en ce moment examinée par la Société Nationale des Chemins de fer belges.

*Note de la Commission.* — Nous ne partageons pas cette manière de voir. La réunion dans une seule brochure des renseignements relatifs aux horaires des

chemins de fer, des vicinaux, des autobus, etc., nous paraît préférable à tous les points de vue. La question de la maniabilité du volume n'a pas d'importance. Il aurait suffi pour obvier à l'inconvénient signalé, si inconvénient il y a, de relier le guide de telle façon, que les voyageurs ne désirant pas emporter la partie relative aux vicinaux, puissent détacher celle-ci pour ne l'emporter avec eux qu'en cas de besoin.

#### QUESTION.

##### **Etablissement des tarifs.**

Comment procède l'Administration des Chemins de fer pour l'établissement ou les modifications des tarifs ? Qui décide ? Le Comité des Tarifs est-il consulté ? Comment justifie-t-on les tarifs spéciaux accordés pour certains transports sur certains parcours notamment pour le charbon, le sucre ?

#### RÉPONSE.

La manière de procéder pour l'établissement ou les modifications des tarifs intéressant la Société Nationale des Chemins de fer belges est indiquée à l'article 16 de la loi du 23 juillet 1926 et à l'article 24 de l'Arrêté Royal du 7 août de la même année.

C'est le Conseil d'administration de la Société Nationale qui règle les tarifs. Ceux-ci sont publiés au *Moniteur*, par voie d'avis. Le Gouvernement conserve le droit d'exiger l'abaissement des tarifs ou d'en interdire le relèvement.

Le Comité Consultatif des Tarifs est un organisme gouvernemental. Le Gouvernement y a recours lorsqu'il le juge nécessaire pour se renseigner sur l'influence de la tarification au regard de l'économie générale.

Les tarifs spéciaux à prix réduits accordés pour certains transports ou dans certaines relations sont justifiés par les tonnages supplémentaires que ces tarifs apportent au chemin de fer et dont le coût du transport peut être déterminé selon le cas en faisant abstraction des charges financières, ou bien d'après le principe de la « tonne en plus ».

#### QUESTION.

##### **Concurrence entre les transports par fer et par eau.**

Quelle est la politique des transports que M. le Ministre entend suivre en ce qui concerne la concurrence avec les transports par eau ?

#### RÉPONSE.

La politique des transports que le Gouvernement entend suivre en ce qui concerne la concurrence avec les transports par eau a été exposée dans le discours que j'ai prononcé au Sénat, le 16 février 1928 et dans celui que j'ai prononcé à la Chambre le 29 mars 1928.

#### QUESTION.

##### **Freins automatique aux trains de marchandises.**

Quelle est la solution intervenue pour la substitution au freinage à mains du système automatique, aux trains de marchandises ?

Quel est le système adopté ? Comment a-t-on procédé pour les commandes ? A quelles firmes ont-elles été faites et dans quelles conditions ?

Quels avantages offrent les commandes remises ?

## RÉPONSE.

La Société Nationale a décidé, en principe, d'appliquer le frein continu et automatique Westinghouse à ses trains de marchandises.

Pour la fourniture des organes spéciaux du frein, des offres ont été demandées aux firmes Knorr (allemande) et Westinghouse (belge).

Le Gouvernement belge a demandé à la Société Nationale de passer une partie de la commande à la firme allemande, en compte « Réparations »

Jusqu'ici, aucune commande n'a été passée, ni en Belgique, ni en Allemagne. La Société ne peut engager une commande de cette importance avant de s'être assurée les ressources, en compte capital, nécessaires pour les payer. Des négociations sont en cours à cette fin entre la Société et le Ministère des Finances.

*(Note de la Commission).*

La Commission est d'avis que la disposition de l'article 18 de la loi usant que tout emprunt doit être autorisé par une loi, doit être observée en l'occurrence.

## QUESTION.

**Tunnel de Braine-le-Comte.**

Quelles mesures seront prises pour obvier aux dangers et aux difficultés d'exploitation résultant du tunnel de Braine-le-Comte?

## RÉPONSE.

Le tunnel de Braine-le-Comte est muni d'un circuit de voie et du bloc enclenché à simple voie. En outre et surtout le service se fait par pilote. On peut être assuré que ces précautions sont amplement suffisantes.

La circulation à simple voie et le pilotage nécessitent un ralentissement des trains très regrettable sur une ligne internationale. La Société Nationale vient de décider d'établir en dehors du tunnel, à l'ouest, une voie spéciale pour les trains allant de Mons à Bruxelles. Les inconvénients de la situation actuelle disparaîtront ainsi complètement.

## QUESTION.

**Ligne directe Louvain-Aix-la-Chapelle.**

Où en est la question de la ligne directe Louvain-Aix-la-Chapelle dont le tronçon Tongres-Montzen est exécuté ?

## RÉPONSE.

On n'envisage pas le prolongement vers Louvain de la ligne Tongres-Montzen.

La construction d'une ligne de grande vitesse de Bruxelles à Aix-la-Chapelle via Tongres a pu être justifiée avant la guerre par deux considérations : d'abord, la nécessité de disposer d'une ligne supplémentaire parce que la ligne de l'Est était arrivée à saturation; ensuite, le désir de réaliser un gain de temps sensible sur la durée du trajet.

En ce qui concerne la première considération, la question a changé de face depuis la construction de la ligne de Montzen-Visé-Tongres qui a permis de détourner la plus grande partie du trafic marchandises de la ligne de l'Est et notamment le trafic vers Anvers.

Dans ces conditions, la ligne actuelle sera suffisante pendant de nombreuses années encore.

**CIRCUITS AUTOMOBILES.**

En ce qui concerne les services de transport par automobiles, dits « circuits automobiles » combinés avec des voyages en chemin de fer, il résulte de ren-

seignements fournis par M. le Ministre « que ces services ne sont pas exploités par la Société Nationale. Celle-ci s'est mise en rapport avec un propriétaire d'autocars qui fournit à la fois le matériel et les chauffeurs. La Société se borne à souder son transport par fer à un transport par auto qu'un particulier exploite.

« Les chemins de fer du P.L.M. et de l'Alsace-Lorraine agissent exactement de la même façon ».

L'initiative est heureuse et la Commission lui souhaite bon succès.

## DIVERS.

A diverses reprises, les organisations syndicales des employés ont fait des démarches pour obtenir en faveur de ces travailleurs intellectuels un abonnement à tarif réduit. Les ouvriers manuels jouissent de coupons de semaine à bas prix. Pourquoi ne pas accorder aux employés, devant prendre journellement le train pour se rendre à leur travail une réduction sur les prix des abonnements ordinaires ? Pourquoi, d'autre part, ne pas accorder aux employés la même faveur dont jouissent les ouvriers qui consiste à pouvoir utiliser, pour se rendre ou pour revenir de leur travail, un trajet plus long si celui-ci les conduit plus rapidement à destination sans devoir pour cela payer l'abonnement pour le trajet le plus long ? Cette faculté existait avant guerre, pourquoi ne pas la rétablir ?

Nous signalons ces revendications à la bienveillante attention de M. le Ministre et de la Société Nationale.

\*  
\*\*

Des plaintes ont été formulées au sujet de l'absence de contrôle suffisant dans les trains ouvriers en ce qui concerne la décence. On y assiste trop souvent à des scènes et à des conversations regrettables. Le personnel des trains devrait faire preuve de beaucoup plus d'énergie pour faire observer les règlements sur la matière.

\*  
\* \*

En ce qui concerne l'entretien du matériel, on n'a pas toujours à se féliciter de la propreté des voitures. Sur les lignes secondaires surtout le nettoyage laisse à désirer, les réservoirs des W. C. sont trop souvent dépourvus d'eau.

\*  
\* \*

Des membres ont exprimé leur regret de ce que l'Administration des chemins de fer n'ait pas profité des transformations faites à certaines gares pour rehausser les quais jusqu'à hauteur des marchepieds des voitures, comme cela existe dans plusieurs pays étrangers. Cette modification rendrait l'accès des trains beaucoup plus facile notamment pour les vieillards, les impotents, les enfants.

## MARINE

### QUESTION.

#### Buffets des malles.

Dans quelles conditions sont exploités les buffets des malles Ostende-Douvres ?

### RÉPONSE.

1) L'exploitation des buffets des malles Ostende-Douvres est accordée par voie d'adjudication publique.

Le contrat en cours expire le 31 décembre 1931.

Cette exploitation ayant fait l'objet de plaintes nombreuses, j'ai pris des mesures pour qu'il soit mis fin à cette situation.

#### QUESTION.

##### Pilotage.

Comment est actuellement organisé le service du pilotage en ce qui concerne le lieu d'attache des pilotes ? N'a-t-on pas examiné la possibilité d'établir ce service à Zeebrugge et, si oui, quel est le résultat de l'examen ?

#### RÉPONSE.

2) Les pilotes de mer des ports du littoral sont stationnés à Nieuport, Ostende et Zeebrugge; jadis ceux des Bouches de l'Escaut étaient tous stationnés à Flessingue, depuis quelque temps 7 sont stationnés à Anvers et quatorze à Ostende; ce dernier nombre sera sous peu porté à 36. La possibilité d'établir le pilotage à Zeebrugge a été examinée, mais il faudra toujours maintenir un noyau à Flessingue, et Ostende présente plus d'avantages comme port d'attache.

*Note de la Commission.* — Nous aurions désiré avoir des renseignements un peu plus précis sur la deuxième question (établissement du service à Zeebrugge).

La réponse ne nous apprend rien.

#### POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES.

La Commission a prié M. le Ministre de lui faire connaître les grandes lignes du projet de mise en Régie des Télégraphes et des Téléphones dont le Conseil des Ministres s'est occupé le 4 juin, d'après un communiqué fait à la presse. Elle a reçu du Ministre la réponse ci-après :

« Ce projet a fait l'objet des délibérations du Conseil des Ministres, mais le projet de loi n'est pas encore définitivement arrêté

» Je puis dès à présent vous dire qu'il s'agit avant tout de séparer le budget des Télégraphes et Téléphones du budget de l'Etat en dotant la régie des Télégraphes et Téléphones d'une comptabilité industrielle qui lui serait propre de façon que les recettes et dépenses de ce service public ne soient pas absorbées dans le tourbillon des recettes et dépenses générales de l'Etat.

» Je me tiens dès à présent à votre disposition pour vous fournir de vive voix toutes les indications que vous désireriez sur mes projets ».

M. le Ministre jugera sans doute opportun de fournir à la Chambre, lors de la discussion de son budget, des renseignements complémentaires sur son projet.

La Commission a attiré l'attention du Ministre sur les plaintes formulées par certains agents de l'Administration des Postes et des Télégraphes au sujet de la situation défavorable qui leur aurait été faite par la péréquation des traitements. Les commis principaux et les commis se plaignent de ce que le maximum n'ait été porté qu'à 26,000 francs, alors qu'il aurait dû normalement atteindre 27,000 fr. et de ce que la carrière de commis ait été allongée d'un an.

Le Ministre a fait la réponse suivante :

Les questions de péréquation des traitements ne concernent pas mon Département.

Elles font partie d'un vaste problème d'ensemble élaboré par la Commission Henin et mis à exécution par le Gouvernement tout entier.

Toutefois, désirant vous être agréable, je réponds bien volontiers aux questions que vous me posez ;

1° *Maximum des traitements fixé à 26,000 au lieu de 27,000 francs.*

La revendication ne peut être accueillie. Les taux critiqués ne pourraient être relevés que s'ils l'étaient pour l'ensemble des administrations de l'État.

2° *Carrière des commis allongée d'un an.*

Le Comité consultatif permanent des traitements examine la possibilité de remanier les barèmes de façon à donner satisfaction aux demandes des commis de 1<sup>re</sup> classe en ce qui concerne les délais d'avancement.

#### CHEMINS DE FER VICINAUX.

Plusieurs membres se sont fait l'écho de réclamations du public au sujet de l'exploitation actuelle des lignes vicinales qui laisse, en général, beaucoup à désirer. Il a été signalé notamment que dans les provinces de Namur et de Luxembourg un grand nombre de trains ont été supprimés et qu'il est question d'en supprimer encore ; il y a certaines lignes où tout trafic est supprimé à certains jours de la semaine. Ailleurs, on se plaint du mauvais état du matériel ou du manque de chauffage en hiver, comme ce fut le cas sur la ligne Bruxelles-Ninove, l'hiver dernier. Plaintes nombreuses aussi au sujet du défaut de correspondance des trains avec ceux des chemins de fer.

Les réclamations adressées à la Société Nationale restent la plupart du temps sans réponse.

Il paraît que c'est la politique de compression à outrance inaugurée par la Société qui est la cause de cette désorganisation.

M. le Ministre voudra sans doute intervenir auprès de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux pour qu'il soit remédié à cette situation.

\* \* \*

Le budget a été adopté dans cinq sections et rejeté dans une. Il a été adopté à l'unanimité par la Commission spéciale.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*

C. FIEULLIEN.

*Le Président,*

MAURICE LEMONNIER.

## Annexe.

### COMITÉ PERMANENT DU CONSEIL DE LÉGISLATION

#### Rapport sur le projet de cession de l'exploitation par la Société Nationale des Chemins de fer belges de l'exploitation de la ligne Bruxelles-Tervueren.

La question soumise au C. P. est celle de savoir comment peut le mieux se réaliser juridiquement le transfert à la Société des Chemins de fer économiques, de l'exploitation, en vue de son électrification, de la ligne de Bruxelles à Tervueren, partie du réseau concédé à la Société Nationale des Chemins de fer belges par la loi du 23 juillet 1926.

Deux procédés sont envisagés :

D'une part, le retrait de la jouissance et de l'exploitation de la ligne, des apports faits par l'Etat à la S. N., en vertu des articles premier et 4 de la loi du 23 juillet 1926, par l'article 7 de l'arrêté royal du 7 août suivant, et ensuite la concession nouvelle de la ligne à la Société des Chemins de fer économiques.

D'autre part, la sous-concession, si l'on peut dire, de la jouissance de l'exploitation de la ligne, par la S. N. à la Société des Chemins de fer économiques.

Pour réaliser le premier procédé, une loi serait indubitablement nécessaire ; cela résulte de l'article premier de la loi du 23 juillet 1926 en conformité duquel l'article 7 de l'arrêté royal de 1926 fait apport à la S. N. du droit d'exploiter toutes les lignes de chemins de fer, alors exploitées par l'Etat.

Le C. P. ne saurait d'ailleurs considérer comme opportun l'emploi de ce procédé. L'apport fait par l'Etat de l'exploitation de tout son réseau, constitue le gage des obligations de la S. N. Ce serait risquer d'affaiblir, au moins aux yeux de l'étranger, nécessairement ignorant des circonstances particulières, pouvant justifier l'abandon d'une partie de ce retrait d'apport, que de consacrer législativement cet amoindrissement, ne fut-il qu'apparent.

On verrait là un précédent pouvant servir dans l'avenir à des amputations plus larges et plus préjudiciables.

Il semble bien d'ailleurs que l'intérêt de la Société Nationale, intimement lié à l'intérêt public, commande que lui soit réservé le droit de reprendre l'exploitation de la ligne Bruxelles-Tervueren électrifiée, le jour où elle aurait elle-même électrifié la ligne de Bruxelles-Luxembourg. On ne voit pas comment lui réserver ce droit dans le système envisagé.

Contre le second procédé, celui de la rétrocession par la Société Nationale de sa concession de la ligne Bruxelles-Tervueren à la Société des Chemins de fer économiques, s'est élevée la crainte de créer pour le régime auquel sera, pour l'exploitation de cette ligne, soumise la Société des Chemins de fer économiques, un imbroglio législatif et réglementaire.

Le Comité Permanent ne partage pas cette crainte.

Le sous-concessionnaire sera, comme le concessionnaire original, soumis aux dispositions du cahier des charges, du 20 février 1866, en vigueur pour les concessions des chemins de fer de l'Etat, en tant qu'elles ne sont pas contraires à la

loi du 23 juillet 1926 (Art. 3 de l'arrêté royal du 7 août 1926). Cette rétrocession de concession doit-elle être autorisée par une loi ou par un arrêté royal ?

Cette question est de solution délicate.

Pour admettre la nécessité d'une loi, on est tenté d'invoquer le texte de l'article premier de la loi de 1926, qui fixe l'objet social de la Société Nationale; cet objet, c'est l'exercice du droit d'exploiter, l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat. Au sens propre du terme, exploiter, c'est mettre en œuvre et non céder, louer à un tiers le droit de mettre en œuvre, moyennant paiement d'un prix ou d'un loyer. On exploite une forêt en y pratiquant des coupes et non en vendant la superficie, on n'exploite pas une ferme en donnant à bail l'exploitation d'une ferme; l'exploitation, c'est le faire valoir direct.

L'article 4 de l'arrêté royal de 1926 emploie le même terme « exploiter » et, aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2 de la loi de 1926, il ne pouvait pas en employer un autre (1).

Mais le mot exploiter a-t-il bien dans la loi du 23 juillet 1926 ce sens propre ?

Au moment où elle a été élaborée, dans le droit commun de la législation des chemins de fer, la concession de la construction ou celle de l'exploitation d'une ligne impliquait faculté pour le concessionnaire de céder sa concession avec l'autorisation du Gouvernement.

C'est ce qu'édicta la loi du 23 juillet 1869, qui doit son origine à un projet de cession de la concession de la ligne Bruxelles-Luxembourg, et qui, par la généralité de ses termes, s'applique ainsi que le marque d'ailleurs expressément l'exposé des motifs (*Pasimie 1869*, p. 49) aussi bien aux concessions de construction qu'aux concessions d'exploitation.

De même le cahier des charges de 1866, précité, intitulé « cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique », réglant incontestablement le régime auquel étaient soumises les concessions d'exploiter les chemins de fer, porte, à l'article 63 : « les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière.

« Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée, sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement. »

Rédigée, sans doute, en vue d'une éventualité différente de celle qui nous occupe, cette disposition n'implique pas moins qu'en principe une concession d'exploitation comporte le droit de rétrocéder cette exploitation.

Des lors, sous un tel régime de droit commun, la loi, si elle avait voulu en faire sortir obligatoirement la Société Nationale, l'eût dit expressément comme le Gouvernement l'a dit dans l'article 10 de l'arrêté royal du 7 août 1926, établissant les statuts de la Société Nationale : « La Société ne peut transférer à des tiers, en tout ou en partie, son droit d'exploiter le réseau ».

Donc, c'est cet article 10 qui seul est à modifier pour rendre légale la rétrocession projetée, et cette modification peut résulter régulièrement d'un arrêté

---

(1) La circonstance que dans cet article 4 de l'arrêté, comme dans l'article 4 de la loi, il est dit que l'apport de l'Etat comporte le droit d'exploiter et la jouissance ne peut fournir aucun argument contre la thèse exposée. La jouissance dont il est question, c'est celle qui consiste dans l'exploitation; l'exploitation est le mode de jouissance concédé (Rejet à la Chambre de l'amendement de M. Jacquemotte, *Pasim*, 74f, discours de M. Jaspar au Sénat, *Ibid.*, 749-2<sup>e</sup> colonne).

royal, puisque, aux termes de l'article premier, alinéa 2, de la loi du 23 juillet 1926, les statuts de la Société Nationale sont établis et peuvent être modifiés par arrêté royal, pourvu que ce soit en conformité des dispositions de cette loi, qui sont essentielles.

Quant au texte de loi ou d'arrêté royal, à édicter, le Comité Permanent après examen approfondi, s'est rallié à celui proposé par le département des Chemins de fer le 21 mars 1928, sauf une légère modification de l'article 2, destinée uniquement à en mieux préciser la portée.

Ainsi amendé, ce texte est le suivant :

**ARTICLE PREMIER.** — La Société Nationale des Chemins de fer belges est autorisée à céder pour la durée et aux conditions à déterminer par le Gouvernement, ses droits relatifs à l'exploitation de la ligne de Bruxelles Q.-L. à Tervueren, tels qu'ils résultent de la loi du 23 juillet 1926 créant la dite Société.

**ART. 2.** — Toutes les conventions auxquelles donnera lieu cette cession seront subordonnées à l'approbation du Gouvernement (1).

**ART. 3.** — Les dispositions de la loi du 23 juillet 1926 sont applicables au concessionnaire ; celui-ci sera tenu dans les mêmes conditions, que la Société Nationale des Chemins de fer belges, de toutes les obligations résultant de la susdite loi.

**ART. 4.** — Le statut qui sera adopté pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de fer belges sera appliqué au personnel du concessionnaire.

Ainsi arrêté, dans sa séance du 9 mai 1928, par le Comité permanent du Conseil de Législation, composé de MM. De Jonghe, président, De Haene, Dupriez, Marcq, Morelle, Resteau, Sérvais, Speyer, membres, et Ghilain, membre adjoint.

*Le Président,*

Charles DE JONGHE.

---

(1) Techniquement, il faudrait dire « Le Roi ». Mais dans la loi de 1926, ce mot Gouvernement est seul employé, avec ce sens « Le Roi » (Discours de M. Jaspar, au Sénat, Pasin. p. 749 1<sup>re</sup> col.). En y substituant, ici, surtout s'il s'agissait d'une loi nouvelle, l'expression « Le Roi », on risquerait de provoquer une controverse dans l'interprétation de la loi ancienne.



# Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 20 JUNI 1928.

## Begrooting

van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,  
Telegrafen en Luchtvaart

VOOR HET DIENSTJAAR 1928 (1).

## VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

De titel van het begrootingsontwerp ingediend in den Senaat luidde als volgt : Begrooting van de Beheeren van Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart. De melding « Spoorwegen » was in den titel weggelaten alsmede in de artikelen. De Senaat heeft die melding opnieuw opgenomen. Zoo de begrooting de ontvangsten en de uitgaven van het spoorwegen-bedrijf niet meer omvat, blijft het evenwel zeker dat zij de begrooting is van het Ministerie dat de spoorwegen in zijne bevoegdheid heeft en zij omvat de uitgaven die betrekking hebben op de centrale diensten welke de spoorwegen betreffen, evenals de overige besturen die afhangen van hetzelfde Ministerie.

\*  
\* \* \*

Bij de eerste vergadering heeft uwe Commissie haar verslaggever gelast aan den Minister van Spoorwegen te vragen of de balansrekening en het verslag der Nationale Maatschappij voor het dienstjaar afgesloten op 31 December 1927, haar niet konden medegedeeld worden, en haar te zeggen op welken datum deze stukken jaarlijks moeten worden ingediend en overgemaakt aan het Parlement.

---

(1) Begrooting door den Senaat overgemaakt, n<sup>o</sup> 4<sup>xvii</sup>.

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

1<sup>o</sup> uit de Bestendige Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Luchtvaart : de heeren Lemonnier, voorzitter; Anseele, Brunfaut, Brassinne, De Bruyn (Prosper), Debruyne (René), de Selys-Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Lambrechts, Libbrecht, Maillen, Mernier, Nenjean, Pepin, Petit, Samyn, Van den Broeck, Van Isacker, Vindevogel.

2<sup>o</sup> uit zes leden door de afdeelingen benoemd : de heeren Huysmans, Fieullien, Winandy, De Bruyn (Pr.), Van Ackere (Ferd.), David.

Op onze aanvraag werden die documenten ons toegezonden. De indiening ter Kamer geschiedde op 6 Juni. De leden van de Kamer en van den Senaat kregen er een exemplaar van.

De Minister antwoordt op de vraag betreffende den datum waarop de balansrekening en de winst- en verliesrekening jaarlijks aan de Kamer moeten medegedeeld worden, dat de wet en de statuten geen enkel uitstel voorschrijven. Dit is juist. De Commissie drukt echter den wensch uit dat deze documenten aan het Parlement medegedeeld worden van af hunne goedkeuring door de algemeene vergadering en vóór zij aan derden, of ten minste terzelfder tijd aan derden worden medegedeeld.

De Kamer heeft besloten het verslag en de balansrekening te verwijzen naar de Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Zeewezen. Deze Commissie moet de documenten onderzoeken en, zoo zij het goed vindt, een bijzonder verslag dienaangaande aan de Kamer voorleggen.

Het onderzoek van de begrooting in de afdelingen gaf aanleiding tot een zeker getal opmerkingen die nagenoeg alle betrekking hebben op de exploitatie der spoorwegen. De andere betreffen de beheeren van Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Zeewezen.

Een vraagstuk hield de bijzondere aandacht van de Kamerleden gaande : die van de onderscheidenlijke rechten van het Parlement, de Regeering en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Uwe bijzondere Commissie is van gevoelen dat dit vraagstuk een groot belang heeft en dat het noodig is het op te helderen. Dienvolgens heeft zij, aan den Minister, de volgende vraag gesteld :

*Welke zijn de bevoegdheden van den Minister, enerzijds, van de Nationale Maatschappij, anderzijds, in zake exploitatie van de Spoorwegen; welke zijn de werken en uitgaven die de Nationale Maatschappij mag doen zonder de tusschenkomst van de Kamers en van de Regeering ?*

De Minister liet ons het volgende antwoord geworden :

De respectievelijke bevoegdheden van Kamers, Regeering, Minister en Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden inzonderheid bepaald in artikel 18 der wet van 31 Juli 1926 en in artikel 24 der statuten van de Maatschappij. Anderdeels zijn op de Nationale Maatschappij toepasselijk de bepalingen van het lastenkohier van 1886 in zake de vergunningen der spoorwegen in België, in zoo verre zij niet in strijd zijn met de wet van 23 Juli 1926 en de statuten der Maatschappij.

Het Raadgevend Comité van bestwiste bestuurszaken en van algemeen bestuur, dat over deze punten werd geraadpleegd, heeft, op verslag van den heer Paul Leclercq, volgend advies met algemeene stemmen ter vergadering van 2 April 1928 uitgebracht :

« a) Kunnen zonder machtiging krachtens eene wet, worden genomen al de maatregelen die ten doel hebben de uitbreiding van het bestaande net, hetzij door vergrooting der stations, hetzij door verdubbeling der bestaande sporen op dezen spoorweg, hetzij door vermeerdering van het personeel of van het rollend materieel.

» De tusschenkomst van de wetgevende macht wordt slechts vereischt wanneer de uitbreiding van het net eene nieuwe lijn vergt tusschen twee aldus nog niet verbonden lokaliteiten.

» b) De tusschenkomst van den Minister :

» Voor welke werken, die niet eene uitbreiding van het net betreffen en voor dewelke geene machtiging van de wetgevende macht noodig is, wordt de machtiging van de Regeering vereischt ?

» De beslissing van den Beheerraad over de gepastheid van deze werken wordt niet aan 's Ministers goedkeuring onderworpen. Artikel 32 van het lastenkohier van 20 Februari 1886 komt niet in tegenspraak met deze oplossing; inderdaad artikel 3 der statuten verwijst slechts naar de bepalingen van het lastenkohier van 1886, wanneer zij niet in strijd zijn met de wet van 23 Juli 1926 en met de Statuten. Nu, de wet van 23 Juli 1926 (art. 18) en de Statuten (art. 24) bepalen de betrekkingen van den Minister met de Nationale Maatschappij. Dienvolgens komen de bepalingen van het lastenkohier van 1886 in deze zaak niet van toepassing.

» Wordt echter de beslissing van den Beheerraad over de gepastheid der onderhouds- en uitbreidingswerken niet rechtstreeks aan 's Ministers goedkeuring onderworpen, dan wordt zij het toch onrechtstreeks van zoodra het aanzienlijke werken geldt.

« Inderdaad, krachtens artikel 24, wordt 's Ministers goedkeuring vereischt voor de beraadslagingen betreffende, inzonderheid, de verkrijging van onroerende goederen indien de waarde één millioen frank overschrijdt, en de aanbestedingscontracten met de in voorgaand artikel aangewezen aanzienlijkheid.

» En deze bepaling moet worden verklaard met dien verstande dat, ten einde 's Ministers goedkeuring en de beteekenis van artikel 24 te weren, de Beheerraad niet een enig contract dat het werk vraagt, mag splitsen in eene reeks afgescheiden contracten, waarvan elk afzonderlijk niet het door de Statuten bepaalde bedrag zou bereiken. »

« Zooals de tekst van artikel 24 luidt, wordt de machtiging door eenzijdig ministerieel besluit gegeven. »

Wij nemen hierna over, den tekst van artikel 18 der wet van 23 Juli 1926, tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen alsmede den tekst van artikel 24 der Statuten van de Nationale Maatschappij, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 Augustus 1926 (1).

Het antwoord van den achtbare Minister bevat geen enkel persoonlijk oordeel; het is enkel de mededeeling van een advies van het Raadgevend Comité van de betwistbare bestuurszaken en van het algemeen bestuur. Het zou van belang

(1) *Artikel 18 van de wet van 23 Juli 1926, tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.*

Aan de goedkeuring van den Minister, tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, worden voorgelegd de besluiten van den raad van beheer betreffende :

1<sup>o</sup> Het vervreemden, aankopen en ruilen van onroerende goederen of rechten, indien de waarde een millioen frank overschrijdt;

2<sup>o</sup> De contracten van aanbesteding, gesloten voor een duur van meer dan tien jaar of waarvan het bedrag ten minste 1.000.000 frank beloopt en de koopovereenkomsten uit de hand, waarvan het bedrag ten minste 500.000 frank beloopt.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen kan geen uitbreiding van het net ondernemen en geen leening aangaan, indien zij daartoe niet bij een wet wordt gemachtigd.

zijn te vernemen of de heer Minister de daarin uitgedrukte zienswijzen heelemaal deelt.

Uwe Bijzondere Commissie heeft gemeend zich niet te moeten beperken bij eene kennisgeving zonder meer van dit advies.

Volgens die raadpleging zou de tussenkomst van de Wetgevende Macht alleen noodig zijn voor eene uitbreiding van het net, omvattend het aanleggen van

---

*Artikel 24 van de Statuten der Nationale Maatschappij  
vastgesteld bij Koninklijk besluit van 7 Augustus 1926.*

De Raad van beheer beschikt over de meest uitgebreide macht om de maatschappij te beheeren en te besturen, namelijk :

Hij sluit alle verdragen, koopen en koopcontracten die voor de exploitatie der spoorwegen en voor de uitbreidingen van het net noodig zijn.

Hij levert de waarborgen voor de zekerheid der door de maatschappij aangegane verplichtingen en aanvaardt de waarborgen aangeboden voor de zekerheid der tegenover haar aangegane verplichtingen.

Hij koopt, verkoopt, doet afstand of overdracht, huurt en verhuurt alle roerende goederen.

Hij huurt en verhuurt alle onroerende goederen voor een termijn van ten hoogste negen jaar.

Op zijne aanvraag verkoopt de Staat, of doet hij afstand of overdracht van, alle onroerende goederen begrepen onder deze waarvan de maatschappij het genot heeft en die niet noodig zijn voor den goeden gang der exploitatie ; de bestemming van den daarvan voortkomenden prijs zal het voorwerp van een akkoord tusschen den Staat en de maatschappij uitmaken.

Op zijne aanvraag koopt de Staat op kosten en gevaar van de maatschappij en stelt hij te harer beschikking alle onroerende goederen die noodig worden geacht voor den goeden gang der exploitatie of voor de uitvoering van de uitbreidingswerken. De inbezitstelling van deze goederen geschiedt, in voorkomend geval zooals voor de werken die van openbaar nut verklaard worden, in naam van den Staat, maar door de zorgen en uitsluitend op kosten van de maatschappij.

De Raad bepaalt, mits goedkeuring van den Minister van Financiën, de belegging der beschikbare gelden en beschikt over de gelden die de maatschappij in bewaring of op loopende rekening bezit.

Hij stelt de reglementen betreffende de inrichting der diensten alsmede de reglementen van beheer of de huishoudelijke reglementen vast.

Hij stelt de tarieven vast en wijzigt ze met inachtneming van de van kracht zijnde wettelijke voorschriften, inzonderheid deze van de wet van 25 Augustus 1891 betreffende de overeenkomst van vervoer en deze van 23 Juli 1926 ; hij is echter gehouden ze te verminderen als de Minister het vraagt.

De nieuwe of gewijzigde tarieven en, in voorkomend geval, het besluit tot goedkeuring, zullen door den *Moniteur* bekendgemaakt worden en slechts na deze bekendmaking in werking treden.

Hij benoemt al de agenten en beampten, bepaalt hunne bevoegdheid, stelt hunne wedden, dagloonen en gratificaties vast en zoo noodig het cijfer van hunnen borgtocht ; hij stemt toe in de teruggave der borgtochten. Hij schorst de agenten en beampten en zet hen af onder voorbehoud der toepassing van artikel 13 der wet van 23 Juli 1926.

Hij geeft machtiging tot alle rechtsoverdrachten. Hij onderhandelt, treft dadingen

eene nieuwe spoorweglijn tusschen twee plaatsen die aldus niet verbonden waren.

De Commissie kan zich bij deze zienswijze niet aansluiten.

De rechten van de Wetgevende Macht in deze kwestie zijn bepaald door artikel 18, laatste alinea, van de wet van 23 Juli 1926, luidend : « De Nationale Maatschappij van Spoorwegen kan geene uitbreiding van het net ondernemen en geen leeningaangaan, indien zij daartoe niet bij een wet wordt gemachtigd. »

De Statuten van de Nationale Maatschappij, vastgesteld bij Koninklijk Besluit, hebben reeds door de toevoeging van de woorden « nieuwe lijnen » bij de woorden « uitbreiding van het net » de draagwijdte van de bepaling der wet beperkt.

Het raadgevend Comité beperkt zich niet bij die toevoeging, het voegt er eene nieuwe bij.

Naar zijn oordeel is de machtiging door de wet alleen noodig waar het geldt eene uitbreiding omvattend het aanleggen *van eene nieuwe lijn per spoor tusschen twee lokaliteiten die aldus niet verbonden waren*.

Werd die verklaring aangenomen zou daaruit voortvloeien dat de Nationale Maatschappij eigenlijk eender welke uitbreiding van het net zou mogen ondernemen zonder bemoeiing van het Parlement. Hoeveel belangrijke lokaliteiten zijn er die niet reeds door het spoor verbonden zijn? De Maatschappij zoo dus zonder wettelijke machtiging eender welke nieuwe lijn kunnen aanleggen, langs eender welke richting, tusschen twee lokaliteiten die reeds door den spoorweg op eender welke wijze verbonden zijn! Zij zou bij voorbeeld zelfs kunnen besluiten de Noord-Zuid Verbinding uit te voeren tegen den wil in van het Parlement.

Eene dergelijke interpretatie aannemen zou gelijk staan met het waardeloos

en gaat compromissen aan met betrekking tot al de belangen van de maatschappij.

Hij geeft opheffing van alle hypothecaire inschrijvingen en ziet af van de zake-lijke rechten door deze inschrijvingen bevestigd; hij geeft eveneens opheffing van inbeslagnemingen en van verzet, dit alles zonder te moeten doen blijken van de aflossing der schuldvorderingen der maatschappij. Bij afwijking van hetgeen voorafgaat zijn aan de goedkeuring van den Minister onderworpen de beslissingen van den Raad van beheer nopens de volgende voorwerpen :

1<sup>o</sup> De vervreemdingen, aanwervingen, ruilgen van onroerende goederen of rechten, indien de waarde een millioen frank te boven gaat ;

2<sup>o</sup> De aanbestedingscontracten, gesloten voor een termijn van meer dan tien jaar of waarvan het bedrag een millioen frank beloopt, en de koopovereenkomsten uit ter hand waarvan het bedrag 500,000 frank beloopt.

De Regeering regelt de politie en verzekert de veiligheid der spoorwegen en der diensten van auto-vervoer die van de maatschappij afhangen. Zij kan agenten van de maatschappij beëdigen en hun de ambtsbezigheden en de bevoegdheid van agenten van de gerechtelijke politie toekennen volgens de regelen opgegeven in titel II der wet van 25 Juli 1891 op de politie der spoorwegen.

De maatschappij is onderworpen aan al de bepalingen der wet van 31 Juli 1924 op het gebruik der talen in bestuurszaken en van de Koninklijke besluiten genomen tot uitvoering der artikels 2, 5, 6 en 12 van gezegde wet.

Geen uitbreiding van het net (nieuwe lijnen) zal door de maatschappij mogen ondernomen worden, indien deze er niet door eene wet toe gemachtigd is.

maken van de bepaling van artikel 18 der wet. Ook zouden wij zeer verwonderd zijn de Regeering dit te zien aannemen.

Men moet opmerken dat dezelfde bepaling het recht van de Nationale Maatschappij leeningen te sluiten afhankelijk maakt van de wet. Welnu, het aanleggen van nieuwe lijnen brengt natuurlijk uitgaven mee van eerste instelling — uitgaven die niet worden betaald door de ontvangsten der exploitatie — welke vroeg of laat zullen moeten gedekt worden door de leening of door eene uitgifte van aandelen waarvan de vaste rente ten laste van den Staat wordt gelegd door artikel 9 van de wet. Dienvolgens spreekt het van zelf dat de machtiging om de werken uit te voeren moet gepaard gaan met de machtiging de leening te sluiten. Niemand zal beweren dat de Kamers voor het voldongen feit zullen kunnen geplaatst worden, d. w. z. voor een verzoek tot goedkeuring van eene leening om de uitgaven te dekken die werden gedaan voor werken reeds uitgevoerd zonder toestemming van het Parlement.

Daarom is de Commissie van oordeel dat het de plicht is van de Regeering aan de goedkeuring van de Kamer het programma der uitgaven van dien aard, die de Maatschappij voornemens is te doen, te onderwerpen.

De Commissie kan evenmin het advies van het Raadgevend Comité aannemen wat betreft de tusschenkomst van den Minister voor de werken die geene uitbreiding zijn van het net, en niet onderworpen aan de machtiging van de wetgevende macht. Dit advies strekt tot eene aanzienlijke inkrimping van de regeeringsmacht. Krachtens de statuten van de Maatschappij (artikel 3) is deze onderworpen aan de bepalingen van het lastenkohier van 1866, dat in zwang is voor de spoorwegvergunningen in België, in zoverre deze bepalingen niet in strijd zijn met de wet van 23 Juli 1926, noch met de statuten zelf. Dit lastenkohier laat aan den Minister de voorafgaande goedkeuring van de werkplannen en geeft hem het recht aan den exploitant op te leggen al de wijzigingen aan de instellingen en al de nieuwe werken die door de ervaring noodzakelijk zijn gebleken voor de goede exploitatie. Deze bepalingen zijn niet in strijd met artikel 18 van de wet noch met artikel 24 van de statuten die in het advies van het Raadgevend Comité worden aangehaald; er is daar geen sprake van werken.

Zoo de wet tot oprichting van de Nationale Maatschappij deze had willen onttrekken aan de bepalingen van het lastenkohier, die toepasselijk zijn op al de spoorwegmaatschappijen van België, dan zou zij dit uitdrukkelijk hebben gezegd. Welnu, daar is niets van, en daar is geen reden dat het anders zou wezen. Wordt de interpretatie van het Raadgevend Comité aangenomen, dan zou daaruit voortvloeien dat de Minister van Spoorwegen minder zou te zeggen hebben in de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen dan in de andere vergunde spoorwegmaatschappijen van ons land.

Zooals wij reeds deden uitschijnen in den aanvang van deze uiteenzetting, bepaalt zich de Minister er bij aan de Commissie het advies van het Raadgevend Comité over te maken zonder eenige toelichting. Wij kennen dus zijne meening daaromtrent niet.

De Commissie oordeelt dat de Minister niet mag afzien van het uitoefenen der macht die hem is toegekend door het lastenkohier, en die van openbare orde is.

#### AFSTAND VAN DE LIJN BRUSSEL-TERVUEREN.

De Commissie is getroffen geweest door sommige artikelen in de pers

verschenen over het afstaan van den spoorweg Brussel-Tervueren. Zij heeft aan den Minister de navolgende vraag gesteld :

Wat is er waar van hetgeen in sommige dagbladen werd geschreven in zake de lijn Brussel-Tervueren ? Electrificatie van de lijn en afstand van deze aan een private vennootschap ?

Welke zijn, desgevallend, de aanleidende oorzaken en de voordeelen van dit ontwerp ? Kunnen die afstand en deze verandering gedaan worden zonder de tussenkomst van het Parlement ?

#### ANTWOORD VAN DEN MINISTER :

*Concessie van de lijn van Tervueren.* — De exploitatie van het vak Brussel (L. W.) tot Tervueren gebeurt met verlies en, volgens de vastgestelde ramingen, kan men, met de bestaande stoom-tractie, niet verwachten dat die toestand verbetert.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die er geen belang bij heeft op dit oogenblik de noodige uitgaaf te bewilligen zonder electrificatie der lijn, heeft aan de Regeering machtiging gevraagd om de exploitatie dier lijn af te staan, met het loog op electrificatie, aan de « Société Générale des Chemins de fer Economiques. »

De Raad voor de Wetgeving heeft geoordeeld dat die afstand regelmatig kan gedaan worden bij een koninklijk besluit tot wijziging van artikel 10 van het koninklijk besluit van 7 Augustus 1926 waarbij de statuten van de Nationale Maatschappij worden vastgesteld.

De tekst van het uit te geven koninklijk besluit zal binnen kort aan de goedkeuring van de Regeering onderworpen worden

Wij hebben aan den Minister gevraagd om het advies van den Raad voor Wetgeving mede te deelen. Hij heeft ons dit wel willen overmaken en wij laten het verschijnen als bijlage van dit verslag.

Wij zullen hier niet de bijzonderheden bespreken van de onderscheidene overwegingen, in het verslag uiteengezet. Wij zullen er ons toe beperken eenige korte opmerkingen te maken en ons voornamelijk plaatsen op het standpunt van het Parlement, toen het de wet tot oprichting der Nationale Maatschappij goedkeurde. Artikel 10 van bedoeld koninklijk besluit waarvan sprake is, luidt als volgt : « De Maatschappij mag, noch geheel noch ten deele, haar recht van exploitatie van het net aan derden overdragen ».

De wet van 23 Juli 1926 heeft uitdrukkelijk de Regeering gemachtigd om, als inbreng, het recht om het Staatsspoorwegnet te exploiteeren af te staan (art. 1. aan de « Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen » art. 2). Het eerste artikel zegt bovendien dat « de statuten van die maatschappij door de Regeering worden opgemaakt en door haar slechts kunnen worden gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet die essentieel zijn. »

Het verbod betreffende de overdracht aan derden van het recht om geheel of gedeeltelijk het net te exploiteeren is duidelijk. Zij vloeit op klare wijze voort uit de bepalingen van de wet zelf die essentieel zijn (art. 1 en 2). De opneming in de statuten van de bepaling, die het artikel 10 er van uitmaakt, kan geen ander doel hebben dan den tekst, wat den vorm betreft, te verduidelijken. Een koninklijk besluit kan geen afbreuk doen aan de wet.

Derhalve is de Commissie verwonderd over het advies van den Raad voor de Wetgeving. Volgens dit organisme is het voldoende dat de Regeering artikel 10

van de statuten wijzigt, opdat de Nationale Maatschappij van de Spoorwegen, op regelmatige wijze, aan derden het recht kan afstaan om de lijn Brussel Tervueren te exploiteeren? Neemt men dit aan, dan neemt men ook aan dat de Regeering aan de Nationale Maatschappij, waaraan de wet uitdrukkelijk het recht geeft het Staatspoorwegnet te exploiteeren, de machtiging kan verleen om dit recht aan derden af te staan voor het geheele net.

De Commissie is van gevoelen dat de wet zich daartegen verzet. Betreffende den grond der zaak, betreurt de Commissie dat het antwoord van den Minister zoo bondig is ten aanzien van de beweegredenen die men aanvoert ten voordeele van den afstand van de concessie en de electrificatie van de lijn. Zij verzet zich niet principieel daartegen, doch drukt beslist de zienswijze uit dat de bedoelde concessie slechts krachtens eene wet kan geschieden.

De Commissie denkt echter van nu af de aandacht van de Regeering te moeten vestigen op de maatregelen die men zou moeten nemen om de gevaren te weren welke zouden kunnen voortvloeien, voor het verkeer aan de overwegen der lijn, uit eene intensieve exploitatie met electrische treinen. Deze lijn omvat negen overwegen waarvan sommige met druk automobiëlverkeer.

\* \* \*

Wij hadden meer duidelijke antwoorden willen bekomen op de gestelde vragen, namelijk wat betreft de bevoegdheid van den Minister in zake van de exploitatie der spoorwegen.

Het besluit van de overwegingen die wij totnogtoe hebben doen gelden, is dat er eene ernstige verwarring bestaat ten aanzien van de respectievelijke rechten van het Parlement, de Regeering en de Nationale Maatschappij. De Commissie is van gevoelen dat het, in het belang van het land, noodig is een einde aan die verwarring te maken, en wel door de duidelijke bepaling van eenieders rechten. Zij twijfelt er niet aan dat de Regeering het eens zal zijn betreffende de principes die zij eenparig in herinnering brengt ten aanzien van de toepassing der wet, die aan de Nationale Maatschappij het beheer van het Staatsspoorwegnet heeft toevertrouwd.

\* \* \*

De Commissie heeft een zeker aantal andere punten onderzocht die opmerkingen uitlokten, zoowel in de afdeelingen als in de bijzondere Commissie.

Zij heeft, betreffende die punten, vragen aan den Minister gesteld; zij volgen hierna met de antwoorden van den Minister en, gebeurlijk, met het commentaar van de Commissie.

VRAAG.

## SPoorWEGEN.

### Reisgids der Spoorwegen.

Welke zijn de inzichten van het Departement wat betreft den gids der Spoorwegen? Zal de gids weer ingevoerd worden zooals vroeger, d. i. zal er opnieuw een enkele gids voor de spoorwegen en de buurtspoorwegen uitgegeven worden? Zoo niet, om welke redenen?

De vroegere gids gaf inlichtingen over de autobusdiensten, de mailbooten, de diensten voor reizigersvervoer (tabellen 621 tot 682). Waar kan men deze inlichtingen vinden in den nieuwen gids?

## ANTWOORD.

De reisgids die zooeven verschenen is, zou, moest den gids uitgegeven door de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen er bijgevoegd worden, een onhandig en veel duurder boek vormen.

Men gelieve op te merken dat de uitgaven van 15 Mei, van deze twee gidsen, 203,000 exemplaren omvatten voor dien van de Spoorwegen en slechts 32,000 voor dien van de Buurtspoorwegen.

*A fortiori* heeft men het niet noodzakelijk gevonden in onze nieuwe uitgaven betreffende de dienstregeling, de inlichtingen op te nemen aangaande de autobusdiensten of andere diensten voor het reizigersvervoer (vroegere tabellen 621 tot 682) die slechts voor een gering gedeelte van het publiek belangwekkend zijn.

Wat betreft de autobuslijnen, in bedrijf genomen door de Buurtspoorwegen, zij komen voor in den gids van deze Maatschappij.

De Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen onderzoekt echter thans de mogelijkheid om op enkele bladzijden aan het slot van den treingids, eenige korte inlichtingen te vermelden betreffende de aansluiting met buurtspoorwegen, autobussen, enz.

*Nota van de Commissie.* — Wij deelen die zienswijze niet. Het vereenigen in eene enkele brochure, van de inlichtingen betreffende de uurregelingen van spoorwegen, buurtspoorwegen, autobusdiensten, enz., schijnt ons, in alle opzichten wenschelijker. Het vraagstuk van het al of niet gemakkelijk hanteeren van het treinboek heeft geen belang. Om bedoeld nadeel te verhelpen, — in geval het bestaat — ware het voldoende geweest het treinboekje op zulke wijze in te binden dat de reizigers die niet het gedeelte betreffende de buurtspoorwegen wenschen mede te nemen, dit kunnen losmaken om het slechts mede te nemen in geval van nood.

## VRAAG.

## Vaststellen van de tarieven.

Hoe handelt het Beheer der Spoorwegen voor het vaststellen of het wijzigen der tarieven? — Wie beslist? Wordt het Comité voor de tarieven geraadpleegd?

Hoe rechtvaardigt men de bijzondere tarieven op sommige lijnen, voor zeker vervoer toegestaan, inzonderheid voor de steenkool, de suiker?

## ANTWOORD.

De wijze van handelen voor het vaststellen of het wijzigen van de tarieven betreffende de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen staat aangeduid in artikel 16 der wet van 26 Juli 1926 en in artikel 24 van het koninklijk besluit van 7 Augustus 1926.

Het is de Beheerraad van de Nationale Maatschappij die de tarieven regelt. Deze worden bekend gemaakt in de *Moniteur*, bij wijze van kennisgeving. De Regeering behoudt het recht de verlaging van de tarieven te eischen of de verhooging van dezelve te verbieden.

Het Raadplegend Comité voor de tarieven is een Regeeringsorganisme. De Regeering neemt daartoe hare toevlucht, wanneer zij dit noodig acht om zich in te lichten over de gevolgen der tarifeering in verband met de algemeene economie.

De bijzondere tarieven met verminderde prijzen, toegestaan voor zeker vervoer of in sommige omstandigheden, worden verrechvaardigd door de bijkomende tonfiemaat welke die tarieven aan den spoorwég bezorgen en wier vervoerkosten, naar het geval, kunnen bepaald worden zonder rekening te houden met de financiële lasten, ofwel volgens het beginsel der « ton meer ».

VRAAG.

**Concurrentie tusschen het vervoer per spoor en te water.**

Welke vervoerpolitiek denkt de Minister te volgen betreffende de concurrentie van het vervoer te water?

ANTWOORD.

De politiek in zake vervoer welke de Regeering denkt te volgen betreffende de concurrentie met het vervoer te water, werd uiteengezet in de redevoering welke ik gehouden heb in den Senaat, op 16 Februari 1928 en in die welke ik gehouden heb in de Kamer op 29 Maart 1928.

VRAAG.

**Zelfwerkende remtoestellen voor de goederentreinen.**

Welke oplossing is er gegeven geworden aan het vraagstuk betreffende de verandering der handremmen door de zelfwerkende remmen op de goederentreinen? Welk stelsel is aangenomen geworden? Hoe is men te werk gegaan voor de bestellingen? Aan welk huis werden die bestellingen gedaan en aan welke voorwaarden?

Welke voordeelen leveren de gedane bestellingen op?

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij heeft, in beginsel, beslist de doorlopende en zelfwerkende Westinghouse-rem op hare goederentreinen aan te brengen.

Voor de levering van de bijzondere organen van de rem, zijn aanbiedingen gevraagd geworden bij de firma's Knorr (Duitschland) en Westinghouse (België).

De Belgische Regeering, heeft aan de Nationale Maatschappij gevraagd een gedeelte der bestelling te doen bij de Duitse firma, op de « Herstelrekening. »

Tot nog toe werd geene bestelling gedaan, noch in België, noch in Duitschland.

De Maatschappij kan zulk een aanzienlijke bestelling niet doen, alvorens zeker te zijn van de noodige middelen, op rekening kapitaal, om dezelve te betalen.

Te dien einde werden onderhandelingen aangeknoopt tusschen de Maatschappij en het Ministerie van Financiën.

*Nota van de Commissie.* — De Commissie is van meening dat het bepaalde in artikel 18 van de wet, hetwelk voorschrijft dat voor elke leening machtiging door de wet moet verleend worden, hier dient nageleefd te worden.

VRAAG.

**De tunnel te 's Graven Brakel.**

Welke maatregelen worden getroffen tot bestrijding van de gevaren en de exploitatiebezwaren voortspruitende uit den tunnel van 's Graven Brakel?

## ANTWOORD.

De tunnel van 's Graven-Brakel bezit een omlopend spoor en een seinblok met enkel spoor. Bovendien en dit is van het hoogste belang — wordt de dienst met loodsen gedaan. Men mag ervan overtuigd wezen, dat deze voorzorgen meer dan voldoende zijn.

Het verkeer op enkel spoor en het loodsen veroorzaken eene vertraging der treinen, hetgeen zeer te betreuren is op eene internationale lijn. De Nationale Maatschappij heeft onlangs beslist, buiten den tunnel, ten Westen, een afzonderlijk spoor aan te leggen voor de treinen van Bergen op Brussel. Aldus zullen de bestaande moeilijkheden dadelijk verdwijnen.

## VRAAG.

**Rechtstreeksche lijn Leuven-Aken.**

Hoe ver staat het met de rechtstreeksche lijn Leuven-Aken waarvan het baanvak Tongeren-Montzen werd uitgevoerd?

## ANTWOORD.

Er is geen sprake van de verlenging van de lijn Tongeren-Montzen naar Leuven.

Het aanleggen van eene lijn voor sneltreinen Brussel-Aken over Tongeren kon zijne verklaring vinden vóór den oorlog wegens twee beweeggronden : vooreerst, de noodzakelijkheid eene bijkomende lijn aan te leggen, omdat de lijn van het Oosten overweldigd was door het verkeer ; verder het verlangen merkelijk tijd te winnen in den duur van den rit.

Wat den eersten der beweeggronden betreft, is de zaak veranderd sedert de lijn Montzen-Visé Tongeren werd aangelegd, waardoor het mogelijk werd gemaakt het grootste deel van het goederen-verkeer van de Oosterlijn af te wenden en inzonderheid het verkeer naar Antwerpen.

Onder deze omstandigheden zal de bestaande lijn nog lange jaren voldoende zijn.

**AUTO-VERVOER.**

Wat betreft de diensten voor het vervoer met automobielen, gecombineerd met vervoer per spoor, blijkt uit inlichtingen verstrekt door den Minister dat dezen diensten niet in bedrijf worden genomen door de Nationale Maatschappij. Deze heeft zich in betrekking gesteld met een eigenaar van autocars die tevens het materieel en de autobestuurders inbrengt. De Maatschappij sluit enkel haar vervoer per spoor aan, bij een vervoerinrichting met automobielen, door particulieren in bedrijf genomen. De spoorwegen van den P. L. M. en van Elzas-Lotharingen, handelen juist op dezelfde wijze.

Dit is een gelukkig initiatief en de Commissie wenscht haar veel bijval toe.

*Onderscheidene zaken.*

Herhaaldelijk hebben de syndicale bediendenorganisaties stappen gedaan om ten voordeele van deze geestesarbeiders een abonnement tegen verminderden prijs te bekomen. De handarbeiders bekomen weekabonnementen tegen lagen

prijs. Waarom zou men aan de bedienden, die dagelijks den trein moeten nemen om zich naar hun werk te begeven, geene vermindering toekennen op de prijzen van de gewone abonneementen? Waarom, anderzijds, aan de bedienden niet hetzelfde voordeel verleenen als aan de werklieden, die het recht hebben, bij het reizen naar of het terugkomen van de plaats waar zij werken, om een langeren weg te kiezen, wanneer deze hen spoediger ter bestemming brengt, zonder dat zij daarom het abonneement moeten betalen voor de langste reis?

Die schikking bestond voor den oorlog. Waarom zou men ze niet opnieuw invoeren?

Wij vestigen de welwillende aandacht van den Minister en van de Nationale Maatschappij, op deze eischen.

. . .

Men heeft klachten geuit betreffende het gebrek aan voldoende toezicht in de werklieden-treinen ten opzichte van de welvoegelijkheid. Men woont al te dikwijls tooneelen bij en hoort al te vaak gesprekken die betreurenswaardig zijn. Het personeel der treinen zou meer krachtadigheid aan den dag moeten leggen, om de reglementen op dit gebied te doen naleven.

\* \* \*

Wat het onderhouden van het materieel betreft mag men zich niet steeds verheugen over de zindelijkheid van de wagens. Op de lijnen van tweeden rang vooral, laat de reinigheidsdienst veel te wenschen over; in de waterbekken der W.C.-inrichtingen is maar al te dikwijls geen water te vinden.

\* \* \*

Sommige leden hebben er hun leedwezen over uitgedrukt dat het Beheer der Spoorwegen geen gebruik heeft gemaakt van veranderingswerken in sommige stations om de perrons ter hoogte van de loopplanken der spoorwagens aan te hoogen, zooals dit in talrijke vreemde landen bestaat. Dergelijke werken zouden den toegang tot de treinen veel vergemakkelijken, namelijk voor de ouderlingen, de gebrekkelijken, de kinderen.

## ZEEWEZEN.

### VRAAG.

#### Spijs- en drankzalen der mailbooten

Onder welke voorwaarden worden de spijs- en drankzalen der mailbooten Oostende-Dover in bedrijf genomen?

### ANTWOORD.

De exploitatie der spijs- en drankzalen van de mailbooten Oostende-Dover wordt toegestaan bij openbare aanbesteding.

De thans bestaande overeenkomst loopt af op 31 December 1931.

Deze exploitatie heeft talrijke klachten uitgelokt en ik heb maatregelen genomen opdat een einde aan dezen toestand gemaakt worde.

## VRAAG.

## De loodsdienst.

Hoe is thans de loodsdienst ingericht wat betreft de plaatsen waar de loodsen ingeschreven zijn? Heeft men de mogelijkheid niet onderzocht van de inrichting van dezen dienst te Zeebrugge en, zoo ja, welk is de uitslag van dit onderzoek?

## ANTWOORD.

De zeeloodsen der havens aan de zeekust houden verblijf te Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge; vroeger hielden die van de monding der Schelde verblijf te Vlissingen; sedert eenigen tijd houden er 7 verblijf te Antwerpen en 14 te Oostende; dit laatste getal zal binnenkort gebracht worden op 36. De mogelijkheid om den loodsdienst te Zeebrugge te vestigen werd onderzocht. Men zal echter steeds eene groep te Vlissingen moeten behouden en Oostende levert meer voordeelen op als vestigingshaven.

*Nota van de Commissie.* — Wij hadden gaarne wat meer duidelijke inlichtingen bekomen betreffende de vraag der vestiging van den dienst te Zeebrugge. Het antwoord leert ons niets.

## POSTERLIJEN, TELEGRAFEN, TELEFONEN.

De Commissie heeft den Minister verzocht haar in groote trekken het regie-ontwerp te laten kennen voor de Telegrafen en Telefonen, waarmede, volgens een kennisgeving der pers, de Ministerraad zich den 4<sup>u</sup> Juni onledig heeft gehouden. De Minister gaf daarop volgend antwoord :

« De Ministerraad heeft beraadslaagd over dit ontwerp dat echter nog niet voorged is vastgesteld.

» Van nu af kan ik U verklaren dat er hier vooral sprake is van de Begrooting van Telegrafen en Telefonen te schakelen uit de Staatsbegrooting met aan de regie der Telegrafen en Telefonen eene eigen nijverheidscomptabiliteit te bezorgen, zoodat de ontvangsten en uitgaven van dezen openbaren dienst niet zouden verward geraken in de algemeene ontvangsten en uitgaven van den Staat.

» Ik houd mij tot uwe beschikking om U al de desbetreffende gewenschte inlichtingen mondeling te geven. »

De Minister zal het ongetwijfeld gepast vinden, bij de behandeling van zijne Begrooting, aan de Kamer verdere inlichtingen over zijn ontwerp te verstrekken.

De Commissie heeft insgelijks 's Ministers aandacht gevestigd op de klachten van sommige agenten van het Beheer der Posterijen en Telegrafen over den ongunstigen toestand die hun wordt bedield in de perequatie der wedden. De eerst-aanwezende klerken en de klerken klagen erover dat hun maximum-wedde slechts 26,000 frank bedraagt, terwijl zij regelmatigcrwijls 27,000 frank zou moeten bereiken, en ook dat de loopbaan van klerk met een jaar werd verlengd.

Daarop heeft de Minister geantwoord als volgt :

De vraagstukken betreffende de perequatie der wedden liggen niet in de bevoegdheid van mijn Departement. Zij maken deel uit van een omvangrijk en geheel problema, uitgewerkt door de Commissie-Henin en ten uitvoer gelegd door de Regeering in haar geheel genomen.

Ik wil U echter aangenaam zijn en daarom graag de gestelde vragen beantwoorden :

1° *Maximum-wedde vastgesteld op 26.000 frank in plaats van 27.000 fr.*

De eisch kan niet worden aangenomen. De betwiste bedragen kunnen niet worden verhoogd, dan indien zij het worden voor al de Staatsbesturen.

2° *De loophaan der klerken met een jaar verlengd.*

Het Bestendig raadgevend Comité der wedden onderzoekt de mogelijkheid, de barema's derwijze te veranderen dat voldoening kan worden geschonken aan de vragen der klerken 1<sup>e</sup> klasse wat de bevorderingstermijnen betreft

\*  
\*

De begrooting werd aangenomen in 5 afdeelingen en verworpen in eene. Zij werd eenparig aangenomen door de bijzondere Commissie. Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

*De Verslaggever,*

C. FIEULLIEN.

*De Voorzitter,*

MAURICE LEMONNIER.



## Bijlage.

---

### BESTENDIG COMITEIT VAN DEN RAAD VOOR DE WETGEVING.

---

#### **Verslag over het ontwerp van afstand van de exploitatie door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van de lijn Brussel-Tervueren, aan de « Société des Chemins de fer Economiques ».**

---

De vraag, onderworpen aan het Bestendig Comité, is, hoe juridisch het best verwezenlijkt kan worden de overdracht aan de « Société des Chemins de fer Economiques » van de exploitatie, met het oog op de electrificatie, van de lijn Brussel-Tervueren die deel uitmaakt van het net aan de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen geconcedeerd krachtens de wet van 23 Juli 1926.

Twee stelsels werden vooruitgezet :

Eenerzijds, het terugnemen van het genot en van de exploitatie der lijn, van den inbreng door den Staat gedaan aan de Nationale Maatschappij, krachtens de artikelen 1 en 4 van de wet van 23 Juli 1926, door artikel 7 van het Koninklijk besluit van 7 Augustus daaropvolgend, en vervolgens de nieuwe concessie van de lijn aan de « Société des Chemins de fer Economiques ».

Anderzijds, de sub-concessie, zoo men zeggen kan, van het genot der exploitatie van de lijn door de Nationale Maatschappij aan de « Société des Chemins de fer Economiques ».

■ Om het eerste stelsel te verwezenlijken, zou onbetwistbaar eene wet noodig zijn; dit vloeit voort uit het eerste artikel van de wet van 23 Juli 1926 overeenkomstig hetwelk artikel 7 van het Koninklijk besluit van 1926 aan de Nationale Maatschappij het recht geeft *al* de spoorlijnen te exploiteeren die alsdan door den Staat worden geëxploiteerd.

Het B. C. kan overigens het gebruik van dit middel niet als gepast beschouwen. De inbreng, door den Staat, van de exploitatie van gansch zijn net, is de waarborg van de obligaties van de N. M. Men zou daarin een precedent zien dat in de toekomst zou kunnen dienen tot grootere en nadeeliger verminkingen.

Het schijnt anders wel dat het belang van de N. M., dat innig verbonden is met het openbare belang, eischt dat haar het recht de exploitatie van de electrisch gemaakte lijn Brussel-Tervueren terug te nemen worde voorbehouden, op het oogenblik dat zij zelf de lijn Brussel-Luxemburg zou electrisch gemaakt hebben. Men ziet niet in, hoe men haar dit recht kan voorbehouden in het voorgestelde stelsel.

Tegenover het tweede middel, dit van de wederoverdracht door de Nationale Maatschappij van hare concessie der lijn Brussel-Tervueren, aan de « Société des Chemins de fer Economiques », is de vrees opgerezen voor het stelsel waaraan de « Société des Chemins de fer Economiques » voor de exploitatie van deze lijn zal onderworpen zijn, een wetgevend en reglementairen wartoestand te scheppen.

Het B. C. koestert die vrees niet.

De onder- concessiehouders zal, evenals de oorspronkelijke concessiehouders, onderworpen zijn aan de bepalingen van het lastenkohier van 20 Februari 1866, van kracht voor de vergunningen van de Staatsspoorwegen, in zoverre zij niet in strijd zijn met de wet van 3 Juli 1926 (art. 3 van het Koninklijk besluit van 7 Augustus 1926). Moet deze wederoverdracht gemachtigd worden door eene wet of door een Koninklijk besluit?

De oplossing van dit vraagstuk is van kieschen aard.

Om eene wet noodzakelijk te achten, is men geneigd den tekst van het eerste artikel der wet van 1926 in te roepen, dat het maatschappelijk doel van de Nationale Maatschappij bepaalt; dit doel is de uitoefening van het recht van exploitatie van het net der Staatsspoorwegen. In den eigenlijken zin van het woord beteekent « exploiter » in bedrijf nemen, en niet overdragen, aan een derde het recht van in bedrijf te nemen verhuren, mits het betalen van eene som of van eene huur. Men exploiteert een bosch met er hout in te hakken, en niet met de oppervlakte te verkoopen, men exploiteert niet eene hoeve met de exploitatie van de hoeve te verhuren; de exploitatie is het rechtstreeksch doen-opbrengen.

Artikel 4 van het Koninklijk besluit gebruikt hetzelfde woord « exploiteeren » en, krachtens het eerste artikel, alinea 2 van de wet van 1926, kon het geen ander woord gebruiken (1).

Maar heeft het woord exploiteeren in de wet van 23 Juli 1926 wel dien eigenlijken zin?

Op het oogenblik dat zij werd opgemaakt, in het gemeen recht van de wetgeving der spoorwegen, omvatte de concessie van het aanleggen of deze van de exploitatie van eene lijn het recht voor den concessiehouders zijne concessie af te staan met de machtiging van de Regeering.

Dit staat in de wet van 23 Juli 1869, die haar oorsprong heeft in een ontwerp van afstand van de concessie der lijn Brussel-Luxemburg, en die, door de algemeenheid van hare bewoordingen, toepasselijk is — zooals ten andere de Memorie van Toelichting duidelijk zegt (Pasinomie 1869, bl. 19) — zoowel op de concessies van aanleggen als op de concessies van exploitatie.

Het voornoemd lastenkohier van 1866, getiteld « Cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique », hetwelk het regime regelde waaraan de concessies tot exploitatie der spoorwegen waren onderworpen, zegt evenzoo in artikel 63: « De concessiehouders kunnen hunne concessie wederafstaan aan eene naamlooze vennootschap, met zich te gedragen naar de over die stof van kracht zijnde wetten en reglementen.

» Nadat de statuten er van zullen goedgekeurd zijn door de Regeering, zal de vennootschap die zij eventueel zullen opgericht hebben, hunne rechten en verplichtingen overnemen alsof de concessie haar rechtstreeks was verleend geworden. »

Opgesteld waarschijnlijk met het oog op eene andere gebeurlijkheid dan deze

---

(1) Het feit dat, in dit artikel 4 van het Koninklijk besluit, zooals in artikel 4 van de wet, gezegd wordt dat de inbreng van den Staat omvat het recht van exploiteeren en het genot, kan niet als eene opwerping tegen de uiteengezette meening gelden. Het genot waarvan sprake, is de exploitatie; de exploitatie is de vergunde wijze van genot. (Verwerping door de Kamer van het amendement van den heer Jacquemotte, Pasin. 741; redevoering van den heer Jaspar, in den Senaat, ibid. 742, tweede kolom).

die wij behandelen, omdat deze bepaling niettemin dat in beginsel eene concessie van exploitatie het recht medebrengt deze exploitatie weder af te staan.

Dienvolgens, zou de wet, onder een dergelijk regime van gemeenrecht, indien zij de N. M. had willen verplichten buiten het gemeen recht te gaan, dit uitdrukkelijk hebben gezegd, zooals de Regeering het heeft gezegd in artikel 10 van het Koninklijk besluit van 7 Augustus 1926 tot vaststelling van de Statuten der Nationale Maatschappij : « De maatschappij mag haar recht om het net te exploiteeren noch geheel noch gedeeltelijk aan derden overdragen ».

Dus is het alleen dit artikel 10 dat moet gewijzigd worden om den voorgenomen wederafstand wettelijk te maken, en deze wijziging kan regelmatig voortvloeien uit een Koninklijk besluit, vermits krachtens het 1<sup>ste</sup> artikel, alinea 2, van de wet van 23 Juli 1926, de statuten van de Nationale Maatschappij zijn vastgesteld en kunnen gewijzigd worden bij Koninklijk besluit, mits het geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van deze wet, die essentieel zijn.

Wat betreft den tekst van de wet of van het Koninklijk besluit dat moet verschijnen, heeft het Bestendig Comité, na een grondig onderzoek, zich aangesloten bij den tekst voorgesteld door het Departement van Spoorwegen op 24 Maart 1928, behoudens eene kleine wijziging aan artikel 2, eenvoudig om de draagkracht er beter van te bepalen.

Aldus gewijzigd luidt die tekst :

**EERSTE ARTIKEL.** — De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt gemachtigd, voor den duur en aan de voorwaarden door de Regeering te bepalen, hare rechten af te staan betreffende de exploitatie van de lijn Brussel (L.W.) naar Tervueren, zooals zij voortvloeien uit de wet van 23 Juli 1926 tot oprichting van die Maatschappij.

**Art. 2.** — Alle overeenkomsten waartoe die afstand zal aanleiding geven blijven ondergeschikt aan de goedkeuring van de Regeering (1).

**Art. 3.** — De bepalingen van de wet van 23 Juli 1926 zijn van toepassing op den concessiehouders; deze is gehouden, in dezelfde voorwaarden als de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, aan al de verplichtingen van voornoemde wet.

**Art. 4.** — Het statuut dat zal aangenomen worden voor het personeel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal toegepast worden op het personeel van den concessiehouders.

Aldus vastgesteld, in zijne vergadering van 9 Mei 1928, door het Bestendig Comité van den Raad voor de Wetgeving, samengesteld uit de heeren De Jonghe, voorzitter, De Haene, Dupriez, Marq. Morelle, Resteau, Servais, Speyer, leden, en Ghilain, bijgevoegd lid.

*De Voorzitter,*

Charles De Jonghe.

---

(1) Technisch, zou men moeten zeggen « De Koning ». Maar in de wet van 1926 wordt het woord Regeering alleen gebruikt in dien zin « De Koning » (Redevoering van den heer Jaspar in den Senaat, Pasin, blz. 749, 1<sup>ste</sup> kolom). Verving men het hier, vooral wanneer het eene nieuwe wet, gold, door het woord « De Koning », zou men gevaar loopen eene betwisting in de verklaring van de vroegere wet te doen oprijzen.