

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 16 DÉCEMBRE 1930.

Rapport de la Commission des Transports, chargée de l'examen du Projet de Loi autorisant la Société nationale des Chemins de fer belges à contracter un emprunt de 600,000,000 de francs.

(Voir les n^{os} 250, 297 (1929-1930) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 26 novembre et 10 décembre 1930.)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 16 DECEMBER 1930.

Verslag uit naam van de Commissie voor Vervoer, belast met onderzoek van het Wetsontwerp houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen tot het aangaan van een leening van 600,000,000 frank.

Zie de n^{rs} 250, 297 (1929-1930) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 26 November en 10 December 1930.)

Présents : MM. DE BRUYN, président ; BOSSUYT, HICGUET, LALEMAND, LIBBRECHT, MOLET, TOCH et le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

C'est pour se conformer aux dispositions de l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, qui stipule qu'aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société nationale des Chemins de fer belges, si elle n'y est autorisée par une loi, que le Gouvernement a soumis à l'approbation des Chambres le projet qui tend à autoriser la Société nationale à contracter un emprunt de 600 millions pour couvrir des dépenses de premier établissement.

Il a été adopté par la Chambre par 136 voix contre 9 et 9 abstentions.

* * *

Quand, en 1926, elle fut constituée par la loi, la Société nationale se trouva en présence d'un programme de travaux, arrêté par l'Etat et approuvé

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het is om zich te gedragen naar de bepalingen van artikel 18 der wet van 23 Juli 1926, die voorschrijft dat de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen geen leening kan aangaan indien zij daartoe niet bij een wet wordt gemachtigd, dat de Regeering aan de goedkeuring van de Kamers het ontwerp voorlegt tot machtiging voor de Nationale Maatschappij een leening van 600 miljoen aan te gaan tot dekking van eerste inrichtingskosten.

Het werd door de Kamer aangenomen met 136 tegen 9 stemmen en 9 onthoudingen.

* * *

Toen de Nationale Maatschappij in 1926 bij de wet werd opgericht, stond zij tegenover een programma van werken, vastgesteld door den Staat en

par le Parlement à l'occasion de la discussion du budget du Département des Chemins de fer, régime État.

Ces travaux et ceux qui en étaient le complément obligé représentaient une dépense de 1,028 millions. La Société nationale a, de son côté, élaboré un programme qu'elle considère comme strictement indispensable pour maintenir le réseau à la hauteur des nécessités du trafic. Les relevés récapitulatifs de ces travaux ont été déposés sur le bureau du Sénat par l'honorable Ministre des Transports aux dates suivantes : 12 décembre 1928, 8 novembre 1929 et le 11 novembre 1930. Ils se chiffrent par 1,184 millions. Ce qui donne un total de 2,212 millions.

Il résulte des renseignements fournis que, jusqu'à présent, 1,164,500,000 francs ont été dépensés. Dans ce chiffre figure une somme de 195 millions payés par l'État pour les travaux commencés avant la création de la Société nationale des Chemins de fer.

Où la Société a-t-elle trouvé les ressources nécessaires pour financer ces travaux? Elle a puisé dans ses caisses les sommes considérables qui étaient disponibles et qui provenaient de son encaisse d'exploitation, du fonds de renouvellement et des 80 millions de francs que le Fonds d'amortissement de la Dette publique lui a versés, conformément à l'article 18 des statuts, à valoir sur les 10 p. c. du produit du placement des actions privilégiées.

Cette opération est assez naturelle, car il serait absurde d'aller emprunter à un taux élevé alors que la Société ne retire qu'un intérêt très minime de ses fonds. Elle est également licite. L'Exposé des Motifs, en effet, précise :

1^o Que la Société nationale peut utiliser, pour les travaux d'extensions du réseau autorisés par la loi, et ceux

goedgekeurd door het Parlement naar aanleiding van de bespreking der begroting van de Spoorwegen in Staatsbedrijf.

Deze werken en de aanvulling der zelve vertegenwoordigen een uitgave van 1,028 miljoen. De Nationale Maatschappij heeft harerzijds een programma opgemaakt, dat zij als volstrekt onontbeerlijk beschouwt, om het net verder te doen beantwoorden aan de behoeften van het verkeer. De opgave van deze werken werd in den Senaat ter tafel gelegd door den Minister van Vervoer, op 12 December 1928, 8 November 1929 en 11 November 1930. Zij vertegenwoordigen een uitgave van 1,184 miljoen. Dat maakt een totaal van 2,212 miljoen frank.

Uit de verstrekte inlichtingen blijkt dat er tot nog toe 1,164,500,000 frank werd uitgegeven. Daarin komt een bedrag voor van 195,000,000 frank door den Staat uitgegeven voor de werken, die werden aangevat vóór de oprichting van de Nationale Spoorwegmaatschappij.

Waar heeft de Maatschappij de noodige middelen vandaan gehaald om deze werken te bekostigen? Zij heeft in haar kas aanzienlijke sommen geput, die beschikbaar waren en voortkwamen van haar exploitatie-incasso, van het vernieuwingsfonds en van de 80,000,000 frank door het Fonds tot Delging der Staatsschuld aan de Maatschappij uitgekeerd overeenkomstig artikel 18 van het Statuut, en aan te rekenen op de 10 t. h. van de opbrengst der uitgifte van preferentaandeelen.

Deze verrichting is vrij logisch want het ware dwaas geld te ontleenen tegen een hooge rente terwijl de Maatschappij van haar fondsen slechts een zeer geringen interest ontvangt. De verrichting is bovendien gewettigd. Immers de Memorie van Toelichting bepaalt dat :

1^o De Nationale Maatschappij voor de bij de wet toegelaten uitbreidingen van het net en voor de werken van

de premier établissement dont le relevé récapitulatif a été déposé sur le bureau des Chambres, les disponibilités de son encaisse d'exploitation qu'elle reconstitue au moyen d'emprunts pour lesquels elle demande l'autorisation du Parlement;

2º Qu'elle peut également, pour ces mêmes travaux, utiliser les disponibilités du fonds de renouvellement, mais dans la limite des emprunts que la loi a autorisés et qui n'ont pas encore été conclus, et à charge de reconstituer le fonds de renouvellement en réalisant en temps opportun les emprunts autorisés par le Parlement.

C'est ce qui a déterminé, le 16 novembre 1929, le Conseil d'administration à solliciter de celui-ci l'autorisation de contracter un emprunt de 600 millions.

La Société Nationale entend poursuivre la continuation et la mise à fruit des travaux prévus pendant les années 1931, 1932 et 1933, et comme il reste encore actuellement pour environ 1 milliard de travaux à exécuter pour parfaire le programme, il s'ensuit qu'il faut prévoir, pendant les années suivantes, de nouvelles demandes d'autorisation d'emprunt. L'honorable Ministre des Transports s'exprimait d'ailleurs comme suit le 26 novembre dernier à la Chambre des Représentants : « Je voudrais répondre à l'honorable M. Renier, qui me demande s'il s'agit d'un premier emprunt. Je lui réponds que je l'espère de tout cœur. Il est évident qu'à part une petite partie de travaux d'amélioration que nous pouvons imputer sur nos ressources normales, les transformations importantes de nos chemins de fer et l'accroissement de son matériel représentent des frais de premier établissement dont il serait injuste de faire supporter la charge par un seul exercice, alors qu'une génération tout entière en retirerait des avantages. »

* * *

eerste inrichting, waarvan de opgave bij de Kamers werd ter tafel gelegd, de beschikbare gelden van haar exploitatie-incasso mag gebruiken, welk incasso zij opnieuw samen stelt door middel van leeningen voor het aangaan waarvan zij het Parlement om machtiging verzoekt;

2º Zij insgelijks voor dezelfde werken de beschikbare gelden van het vernieuwingsfonds mag gebruiken doch alleen binnen de grenzen van de bij de wet toegelaten leeningen, die echter nog niet werden aangegaan en mits het vernieuwingsfonds opnieuw worde aangevuld door tijdige plaatsing van de door het Parlement toegelaten leeningen.

Dit heeft op 16 November 1929 den Beheerraad ertoe doen besluiten te vragen dat het Parlement hem zou machtigen een leening van 600 miljoen aan te gaan.

De Nationale Maatschappij is vast besloten de voor de jaren 1931, 1932 en 1933 voorziene werken verder uit te voeren en rendecrend te maken, en daar er thans nog voor ongeveer een milliard frank werken uit te voeren zijn om het programma te voltooien, zijn er derhalve voor de volgende jaren nieuwe aanvragen van leening te voorzien. De Minister van Vervoer drukte zich trouwens uit als volgt ter Kamervergadering van 26 November jongstleden : « De heer Renier vraagt mij of het een eerste leening geldt. Daarop antwoord ik dat ik het uit ter harte wensch. Het spreekt van zelf dat, behalve een zeer klein gedeelte der verbeteringswerken dat op onze normale inkomsten kan worden aangerekend, de belangrijke hervormingen van onze spoorwegen en de uitbreiding van het materieel, uitgaven van eerste inrichting vertegenwoordigen die het onbillijk ware ten laste van één enkel dienstjaar te leggen, terwijl een gansch geslacht er voordeel zou uit halen . »

* * *

Il est évident que le Parlement ne peut pas se désintéresser des grands travaux entrepris actuellement par la Société nationale.

Il s'agit, en effet, du bien de l'État qui est resté propriétaire du railway national, et les modifications apportées à sa propriété par les travaux exécutés actuellement ne peuvent manquer de l'intéresser. De plus, en cas de reprise du réseau par l'État, celui-ci devrait prendre à sa charge le service de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux restant à amortir. D'autre part, l'autorisation du Parlement est nécessaire pour la conclusion de tout emprunt par la Société nationale. Or, les emprunts sont la conséquence nécessaire des travaux engagés. Le Parlement, donc, qui doit autoriser ceux-là, ne peut se désintéresser de ceux-ci.

En outre, tout nouvel emprunt contribue à alourdir les charges de la Société et peut en conséquence avoir une influence défavorable sur le taux des tarifs. Or, un pays comme le nôtre, qui doit importer la plus grande partie des matières premières de ses industries et exporter ensuite ses produits manufacturés, a un intérêt vital à ce que les tarifs de ses chemins de fer se maintiennent les plus bas possibles.

Enfin, l'accroissement des charges de la Société pourrait avoir des conséquences préjudiciables aux intérêts du personnel.

Ces considérations montrent à suffisance le grand intérêt que doit porter le Parlement aux travaux de premier établissement engagés par la Société nationale, et c'est la raison pour laquelle celle-ci communique chaque année au Parlement, à l'intervention du Ministère des Transports, le programme des nouveaux travaux de premier établissement qu'elle veut commencer l'année suivante.

Het is een feit dat het Parlement niet onverschillig mag blijven tegenover de groote werken die thans door de Nationale Maatschappij worden aangevat.

Het geldt immers het bezit van den Staat, die eigenaar van het nationaal spoor is gebleven, en de wijzigingen, aan zijn bezit toegebracht door de thans uitgevoerde werken, mogen hem niet onverschillig laten. Bovendien zou de Staat, in geval van overneming van het net door den Staat, te zijnen laste moeten nemen de interesten en de delging van de nog af te schrijven kapitalen. Van den anderen kant, is de toelating van het Parlement vereischt voor het aangaan van elke leening door de Nationale Maatschappij. Welnu, de leeningen zijn het onvermijdelijk gevolg van de ondernomen werken. Bijgevolg kan het Parlement, dat de leeningen moet toestaan, niet onverschillig blijven voor de werken.

Bovendien draagt iedere nieuwe leening ertoe bij de lasten van de Maatschappij te verzwaren en derhalve kunnen de leeningen een ongunstigen invloed hebben op de tarieven. Welnu, een land als het onze, dat het overgroot gedeelte van de grondstoffen voor zijn nijverheid moet invoeren en vervolgens zijn afgewerkte producten moet uitvoeren, heeft er een levensbelang bij dat de spoorwegtarieven zoo laag mogelijk blijven.

Ten slotte zou de stijging van de lasten der Maatschappij nadeelige gevolgen kunnen hebben voor de belangen van het personeel.

Deze beschouwingen toonen duidelijk genoeg aan welk groot belang het Parlement moet hechten aan de werken van eerste inrichting door de Nationale Maatschappij ontworpen, en het is om deze reden dat zij elk jaar aan het Parlement, door toedoen van het Ministerie van Vervoer, het programma mededeelt van de nieuwe werken van eerste inrichting welke zij het volgende jaar wil aangevangen.

Afin de permettre d'en prendre facilement connaissance, ces documents pourraient, dans l'avenir, être distribués à tous les Membres du Sénat, et il n'est pas douteux que la Société accepterait de remettre au Bureau du Sénat un nombre suffisant d'exemplaires pour en assurer la distribution à chacun.

Le Sénat trouvera, en tous les cas, le tableau récapitulatif de ces travaux dans les annexes III, *IIIbis*, *IIIter* et *IIIquater* du rapport de l'honorable rapporteur de la Chambre, M. Petit.

Mais la communication, aux Chambres législatives, des programmes des travaux neufs de la Société nationale ne peut avoir pour conséquence de provoquer nécessairement une délibération au Parlement comme s'il s'agissait d'un budget extraordinaire. Ce serait, en effet, contraire à l'autonomie de la Société nationale ainsi que l'a instituée le législateur, et cette intervention du Parlement ne pourrait que limiter ou même supprimer la responsabilité du Conseil d'administration de la Société.

Le contrôle du Parlement est néanmoins absolument assuré par le fait que son autorisation est nécessaire pour la conclusion de tout emprunt et qu'il lui est loisible de discuter en cette circonstance la politique de la Société nationale tant au point de vue de son exploitation que de son développement.

* * *

Votre Commission a estimé que les dépenses de premier établissement pouvaient être converties par l'emprunt, mais à condition que les charges financières à en résulter soient compensées soit par une diminution des dépenses, soit par une augmentation de recettes ordinaires.

Ten einde den Senaat in staat te stellen er gemakkelijk kennis van te nemen, zouden deze stukken voortaan kunnen rondgedeeld worden aan al de leden van den Senaat en ongetwijfeld zou de Maatschappij aannemen aan het Bureau van den Senaat een toereikend aantal exemplaren over te maken om de ronddeeling ervan aan elkeen te verzekeren.

De Senaat zal in elk geval de overzichtelijke tabel van deze werken vinden in de bijlagen III, *IIIbis*, *IIIter*, *IIIquater*, van het verslag van den geachten verslaggever van de Kamer, den heer Petit.

De mededeeling echter aan de Wetgevende Kamers van de programma's der nieuwe werken van de Nationale Maatschappij kan niet voor gevolg hebben noodzakelijk een bespreking in het Parlement uit de lokken alsof het een buitengewone begrooting betrof. Dit ware inderdaad in tegenstelling met de zelfstandigheid van de Nationale Maatschappij zooals de wetgever haar heeft ingesteld, en deze inmenging van het Parlement zou de verantwoordelijkheid van den beerraad der Maatschappij slechts kunnen beperken of zelfs afschaffen.

Het toezicht van het Parlement is niettemin volkomen gevrijwaard door het feit dat zijn machtiging vereischt is voor het aangaan van elke leening en dat het vrij is bij deze gelegenheid de politiek te bespreken van de Nationale Maatschappij zoowel wat betreft haar exploitatie als haar uitbreiding.

* * *

Uw Commissie heeft geoordeeld dat de uitgaven voor eerste inrichting door leening konden worden geconverteerd, doch op voorwaarde dat de daaruit voort te spruiten financieele lasten zouden vergoed worden ofwel door een vermindering van uitgaven ofwel door een verhooging der gewone ontvangsten.

La Société nationale a la même préoccupation. Nous en trouvons un écho dans ce passage du dernier rapport à l'assemblée générale : « Des travaux de premier établissement ne devraient être entrepris que s'ils sont de nature à procurer soit par accroissement du trafic, soit par des réductions des frais d'exploitation, des ressources nouvelles qui couvrent les charges d'intérêt et d'amortissement supplémentaires correspondant aux capitaux nouveaux à investir. Sinon, on aboutit forcément à devoir augmenter les tarifs pour couvrir ces nouvelles charges. »

C'est pourquoi la Société ne recourt à l'emprunt que pour des travaux de premier établissement tandis que tous les travaux dont la rentabilité n'est pas assurée sont mis au compte d'exploitation. C'est là la politique sage et prudente suivie par ceux qui ont la charge de diriger la Société; ils le font avec une haute conscience de leurs devoirs et de leur responsabilité.

Mais il est souvent impossible de chiffrer, même approximativement, la rentabilité de certains travaux. Dans quelle mesure la mise à quadruple voie de telle section de notre réseau assurera-t-elle une augmentation de recettes? Il est impossible de le dire, mais il est certain cependant qu'un tel travail permet une augmentation considérable de trafic et, partant, de recettes.

* * *

L'exécution des travaux projetés nécessitera une dépense totale de 2.212.000.000 de francs. Les emprunts qui en sont la conséquence se rapprocheront donc de la somme de 2 milliards et l'on peut donc estimer à 120 millions la charge financière qu'ils entraîneront.

De Nationale Maatschappij is begaan met dezelfde bezorgdheid. Dit blijkt uit volgenden passus uit het jongste verslag van de algemeene vergadering : « Werken van eerste inrichting zouden enkel mogen worden aangevat indien zij ofwel door uitbreiding van het verkeer, ofwel door vermindering der exploitatiekosten nieuwe inkomsten kunnen bezorgen, die de bijkomende lasten van interest en delging der nieuwe te beleggen kapitalen dekken. Zooniet wordt men er onvermijdelijk toe gebracht de tarieven te moeten verhoogen om deze nieuwe lasten te dekken. »

Uit dien hoofde neemt de Maatschappij slechts haar toevlucht tot leening voor werken van eerste inrichting, terwijl al de werken wier rentabiliteit niet is verzekerd, op de exploitatierekening worden gebracht. Deze wijze en omzichtige politiek wordt gevolgd door diegenen die de Maatschappij besturen met een verheven plichtsbesef en verantwoordelijkheidsgevoel.

Het is echter vaak onmogelijk zelfs benaderend de rentabiliteit van sommige werken te ramen. In welke mate zal het brengen op vierdubbel spoor van een of andere sectie van ons net een verhooging van ontvangsten verzekeren? Het is niet mogelijk zulks te voorzien, doch het is zeker dat een dusdanig werk een aanzienlijke uitbreiding van het verkeer en derhalve toenemende ontvangsten mogelijk maakt.

* * *

De uitvoering der ontworpen werken zal een globale uitgave van 2 milliard 212,000,000 frank vergen. De daarmee verband houdende leeningen zullen bijgevolg ongeveer twee Milliarden frank bedragen en de financieele last waartoe deze verrichtingen zullen aanleiding geven kunnen dus op 120 miljoen worden geraamd.

Les charges de la Société nationale des Chemins de fer belges résultant du capital investi, atteindront donc les chiffres suivants :

Capital investi.

	CHARGES (en millions)
10 millions d'actions ordinaires de 100 francs	200
20 millions d'actions privilégiées de 500 francs	200
Part du personnel	25
Emprunts sollicités ou annoncés .	120
	545
Si l'on y ajoute :	
1 ^o Le fonds de réserve : 75 millions;	
2 ^o Le fonds de renouvellement : 300 millions, ensemble . . .	375
on obtient un total général de :	920

* * *

A l'occasion du présent projet de loi, certains membres de la Commission ont soulevé la question du renouvellement du matériel. En effet, le matériel pour le transport des voyageurs est vieux, démodé et devrait être en partie remplacé.

Cependant, ce renouvellement ne figure pas dans le programme des 2,212,000,000 de francs de dépenses prévues.

Pour pouvoir opérer ce remplacement, la Société nationale prélève chaque année sur la dotation du fonds de renouvellement, une somme de 142,200,000 francs. Douze annuités seront ainsi prélevées successivement et versées à la réserve de renouvellement, de façon à constituer, en 1939, grâce à un intérêt composé de 6 p. c., un capital de 2,400,000,000 de francs qui reviendra au fonds de renouvellement pour être affecté à des dépenses

De lasten van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, wegens het belegd kapitaal, zullen dus de volgende sommen bedragen :

Belegd kapitaal.

	LASTEN (in millioenen)
10 miljoen gewone aandelen van 100 frank fr.	200
20 miljoen preferentaandelen van 500 frank	200
Aandeel van het personeel . . .	25
Aangevraagde of aangekondigde leeningen	120
	545
Indien men er bij voegt :	
1 ^o Het reservefonds, 75 millioen;	
2 ^o Het vernieuwingsfonds, 300 millioen, te samen	375
dan verkrijgt men een globaal bedrag van fr.	920

* * *

Bij het onderzoek van dit ontwerp hebben sommige leden van de Commissie de vraag van de vernieuwing van het materieel opgeworpen. Het materieel voor het reizigersvervoer is inderdaad oud, uit den tijd, en zou gedeeltelijk moeten vervangen worden.

Nochtans staat deze vernieuwing niet in het programma der 2,212 miljoen voorziene uitgaven.

Om deze vervanging te kunnen verrichten, neemt de Nationale Maatschappij elk jaar op de dotatie van het vernieuwingsfonds een som af van 142,200,000 frank. Twaalf annuïteiten zullen alzoo achtereenvolgens afgenomen worden en ingeschreven op de vernieuwingsreserve, ten einde in 1939, door een samengestelden intrest van 6 t. h., een kapitaal van 2,400 miljoen samen te stellen, dat naar het vernieuwingsfonds zal overgaan om

massives qui deviendront indispensables à partir de cette époque.

Mais en attendant, la Société nationale ne pourra faire que très peu de chose. En effet, il ne faut pas perdre de vue que, lorsqu'elle a été constituée en 1926, elle a reçu un matériel usagé mais n'a pas été mise parallèlement en possession d'un fonds de renouvellement correspondant à l'âge du matériel. En outre, la voie et le matériel, en raison de la guerre et des années difficiles qui l'ont suivie, présentaient une usure anormale.

Faudra-t-il alors une intervention financière de l'État? La question est fort intéressante, mais elle sort du cadre du projet de loi actuel.

* *

Votre Commission des Transports, à l'unanimité, a conclu à l'adoption du projet de loi par le Sénat.

Le Président,
P. DE BRUYN.

Le Rapporteur,
Comte DE LA BARRE D'ERQUE-
LINNES.

besteed te worden aan massa-uitgaven van vernieuwing die vanaf dat tijdstip zullen onmisbaar worden.

Doch in afwachting zal de Nationale Maatschappij niet veel kunnen verrichten. Er dient inderdaad niet uit het oog verloren dat zij, bij hare oprichting in 1926, versleten materieel heeft ontvangen, doch tevens niet in het bezit werd gesteld van een vernieuwingsfonds dat beantwoordde aan de slijtage van het materieel, en dat van den anderen kant het spoor en het materieel, wegens den oorlog en de moeilijke naoorlogsche jaren, abnormaal werden versleten.

Zal er alsdan een tusschenkomst van Staatswege noodig zijn? Het vraagstuk is zeer belangwekkend, doch het gaat het kader van het huidige wetsontwerp te buiten.

* *

Uw Commissie stelt eensgezind aan den Senaat voor het ontwerp goed te keuren.

De Voorzitter,
P. DE BRUYN.

De verslaggever,
Graaf DE LA BARRE D'ERQUE-
LINNES.