

(N° 389)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 JUILLET 1924.

Projet de loi relatif à l'instauration de l'autonomie financière
aux Chemins de fer de l'État (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi sur lequel nous sommes chargés de faire rapport, au nom de la Section centrale a été préalablement examiné par les sections de la Chambre; il a été admis à l'unanimité par trois d'entre elles; deux votes négatifs ont été émis à la sixième section; le vote en première section a donné 9 oui et 8 abstentions et le vote en cinquième section, 13 oui et 1 abstention. La Section centrale a admis unanimement le projet.

Il nous a paru utile de faire, en tout premier lieu, ce recensement des résultats obtenus dans les diverses sections de la Chambre, parce qu'il nous permet de conclure que la proposition n'a rencontré que de rares oppositions. Les abstentions, quoique un peu plus nombreuses, ne représentent cependant encore qu'une petite minorité et nous ne doutons pas que les commentaires du présent rapport ne soient de nature à donner à nos Collègues le supplément de renseignements qui leur permettront de rallier la majorité.

Portée de la Réforme.

L'immense majorité de nos Collègues des sections chargées d'examiner le projet se sont bien rendu compte de la portée exacte de la réforme qui est proposée par le Gouvernement. Il ne s'agit pas de réaliser, dès aujourd'hui, la pleine

(1) Projet de loi, n° 159.

(2) La Section centrale, présidée par M. LEMONNIER, était composée de MM. PONCELET, BOLOGNE, HUBIN, HALLET, SEGERS et DE LIEDEKERKE.

autonomie de l'Administration des Chemins de fer; il ne s'agit que d'une petite partie d'une proposition plus large qui fut souvent en discussion dans le passé.

Tous les gens d'affaires qui, au sein des Chambres Législatives ou au dehors, ont été appelés à s'occuper de l'exploitation de nos Chemins de fer, ont été unanimes à reconnaître que cette exploitation tant au point de vue de ses résultats financiers qu'à celui de la bonne marche des services en général et de la somme de confort et de satisfaction à procurer aux usagers, gagnerait considérablement à l'adoption des principes de gestion suivant lesquels sont conduites les affaires industrielles en général.

Toutes les compétences, des plus grandes aux plus petites, s'accordent à dire qu'une exploitation comme celle de nos chemins de fer s'accommode fort mal d'une gestion trop exclusivement administrative. Et parmi ceux mêmes qui ne se croient aucune compétence spéciale en la matière, il n'en est pas qui n'aient l'intime conviction que les lenteurs inhérentes à l'organisation même de nos grandes administrations ne soient préjudiciables au plein épanouissement d'un organisme aussi compliqué et aussi sensible que l'exploitation rationnelle de notre réseau ferré.

Mais si l'on est généralement d'accord sur le fond, les divergences naissent dès que l'on met en discussion les méthodes à employer. La dernière tentative de réforme a été examinée en 1919 à l'occasion du projet de loi instituant une régie nationale des chemins de fer de Belgique et l'honorable rapporteur de l'époque, M. de Wouters d'Oplinter, constatait alors dans son rapport que la Section centrale avait été puissamment aidée par les travaux qui se sont poursuivis depuis septante ans au sein du Parlement et au dehors de celui-ci.

De son côté, le Gouvernement rappelle dans son exposé des motifs que l'Administration des Chemins de fer est encore régie, aux points de vue comptable et financier, par la loi du 15 mai 1846, sur la comptabilité de l'État, bien que celle-ci, en son article 53, ait prévu que l'organisation définitive de la comptabilité du Chemin de fer ferait l'objet d'une loi spéciale. Il rappelle également qu'en 1872, M. Moncheur, Ministre des Travaux Publics, signalait que le vaste établissement des Chemins de fer de l'État doit être géré et administré comme un établissement industriel.

On peut se demander pour quelles raisons cette question si souvent discutée ne fut pas plus tôt résolue alors que tous, sans exception, sont persuadés de la nécessité d'une réforme profonde. A côté de raisons de circonstances, telle encore la dernière dissolution des Chambres qui a rendu caduc le dernier projet de loi du 25 juin 1919, on peut dire, en ordre principal, que la réforme de l'Administration de nos Chemins de fer constitue une question tellement vaste et tellement ardue; elle soulève tant de problèmes importants, elle confine à tant d'intérêts généraux et particuliers que les défenseurs de ceux-ci, ayant chacun tendance à se placer au point de vue plus particulier qui a spécialement retenu son attention, trouvent difficilement à se mettre d'accord sur une solution commune donnant satisfaction à tous. Le dernier projet, celui de 1919, avait encore donné lieu à la rédaction d'une note de la minorité.

Malgré les nombreux travaux faits à ce jour, à l'occasion de toutes ces tenta-

tives de réformes, malgré la documentation abondante qui fut réunie au cours des discussions antérieures, nous aurions encore les plus grandes appréhensions quant à l'issue de la présente discussion si le problème avait été posé dans toute son ampleur.

Il n'en est heureusement pas ainsi. Aujourd'hui, il s'agit de réaliser une très faible partie du programme et ce, sans préjuger en rien de l'amplification possible de la réforme. Par l'adoption des mesures préconisées, l'avenir n'est point engagé.

En réalisant l'autonomie financière des Chemins de fer, le Parlement ne s'engage pas du tout à réaliser à brève échéance son autonomie administrative; on ne pourrait même pas prétendre que l'une prépare l'autre et en est le premier acte. La question de l'autonomie totale des Chemins de fer reste entière; partisans et adversaires de ce vaste projet peuvent adhérer à la réforme actuelle tout en restant chacun sur leurs positions respectives. Ils restent dans l'expectative et la mise en vigueur du système aujourd'hui proposé est simplement de nature à mieux éclairer la route.

Peut-être au cours des discussions antérieures sur le problème a-t-il manqué aux arguments de part et d'autre un peu de la lumière apportée par des situations comptables complètes et indiscutables. La présente réforme est de nature à combler cette lacune. Dans son exposé des motifs, le Gouvernement estime que c'est celle qui s'impose avec le plus d'urgence et qui pourra être appliquée avec le plus de célérité.

La réalisation de ce premier point ajourne l'examen de tout autre projet d'autonomie des Chemins de fer, non pas qu'il faille attendre les résultats d'une première expérience, car en fait, il y aura bien peu de chose de changé dans l'exploitation proprement dite et, au fond, aucune expérience nouvelle n'est esquissée par ce premier projet; mais les résultats de cette première réforme doivent compléter la documentation actuelle du Gouvernement et des Chambres. Tel est bien encore l'avis du Gouvernement qui, dans son exposé des motifs, écrit notamment : « Ces réformes rapprocheront l'exploitation du Chemin de fer du régime de la régie autonome. Il semble qu'il y a lieu d'en attendre les résultats avant de se prononcer définitivement sur le principe de la régie et, le cas échéant, sur l'époque et le mode de sa réalisation. »

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Le chapitre premier du projet de loi définit exactement la portée de la réforme qui est soumise à nos délibérations.

L'article 1^{er} proposé par le Gouvernement s'exprime comme suit :

« Les Chemins de fer de l'État sont gérés *au nom et pour compte de l'État par une administration* financièrement autonome, dotée de la personnalité civile. L'Administration des Chemins de fer de l'État belge est placée sous l'autorité du Ministre et représentée par lui. »

Cette rédaction pouvait laisser craindre que la gestion de nos Chemins de fer n'échappât trop à l'initiative et au contrôle des Chambres malgré toutes les précautions insérées dans les articles suivants. La Section centrale vous propose une légère modification de texte dont le seul but est de bien marquer que l'État reste le souverain maître de l'exploitation de son Chemin de fer :

« Les Chemins de fer de l'État *sont exploités directement par l'État*, représenté par une administration autonome dotée de la personnalité civile. L'Administration des Chemins de fer de l'État belge est placée sous l'autorité du Ministre et représentée par lui. »

Suivant ce nouveau texte, l'État aura donc à connaître de toute l'exploitation en général, puisque c'est lui qui exploite directement ; mais l'exécution de ses décisions est confiée par lui et sous son contrôle et sa responsabilité, à une administration autonome qui, organisée en dehors des règles et des cadres de nos grandes administrations publiques, pourra se mouvoir plus librement et plus rapidement ; à cette fin, cette administration autonome serait dotée de la personnalité civile.

L'article 2 complète cette pensée en énumérant les actes que pourra poser la dite administration autonome ; il n'en est point d'autres que ceux qui relèvent habituellement de la compétence d'un pouvoir exécutif. Ces actes ne pourront d'ailleurs être posés qu'aux conditions définies par la présente loi.

La rédaction primitive de l'article 2 ajoutait que « les arrêtés royaux concernant les Chemins de fer, qui ne sont pas abrogés ou contredits par la présente loi demeurent en vigueur. » Le Gouvernement a modifié la rédaction du deuxième alinéa de cet article, afin de ne pas faire passer ces arrêtés royaux dans la loi par un chemin détourné ; un nouvel arrêté royal règlera sans doute la situation.

Se faisant l'écho d'une observation présentée en sections, la Commission centrale forme le vœu qu'un recueil spécial de ces arrêtés royaux soit dressé afin de pouvoir facilement les consulter.

Les articles 3 et 4 consacrent la séparation des deux administrations, celles de l'État et du Chemin de fer, en délimitant l'étendue de cette séparation : les lois de comptabilité de l'État ne seront dorénavant plus applicables aux Chemins de fer (art. 3) ; l'actif et le passif de l'Administration des Chemins de fer sont distincts de ceux des autres services de l'État (art. 4). On réalise donc aujourd'hui ce qui avait été prévu dans la loi de 1846 sur la comptabilité de l'État, à savoir qu'une loi spéciale organiserait définitivement la comptabilité du Chemin de fer ; le premier acte de cette organisation devait être, fatalement, la détermination séparée du capital investi dans l'exploitation et dont la gestion est confiée à l'administration autonome du Chemin de fer.

L'article 5 marque simplement la nouvelle tendance générale à imprimer à l'exploitation journalière du réseau, à celle dont les multiples petits actes de toutes les minutes de la journée échappent forcément, de nos jours déjà, à l'action du Parlement, voire même du Ministre responsable. Il y est dit que cette

exploitation se fera suivant les méthodes industrielles et commerciales, c'est-à-dire, en somme que l'Administration des Chemins de fer effectuera elle-même et directement ses recettes et ses dépenses d'exploitation, s'occupera de ses approvisionnements et établira un compte d'exploitation et un bilan annuels suivant les règles admises dans les affaires privées. Une restriction est cependant apportée à ce programme en ce sens que l'intérêt public devra toujours préoccuper l'Administration, laquelle s'attachera simplement à réaliser l'équilibre des recettes et des dépenses. Et s'il est entendu que ce compte d'exploitation devra assumer toutes ses charges et dépenses, il est édicté également que tout esprit de lucre est banni des préoccupations de la nouvelle administration.

Un article 6 clôture ce chapitre 1^{er} ; il tente de régler les rapports qui devront forcément exister entre l'Administration des Chemins de fer et les autres Départements ministériels et services généraux de l'État. Cet article n'a d'autre portée en somme que de déterminer les conditions de rémunération auxquelles l'Administration des Chemins de fer prêterait à d'autres Départements, des services quelconques que l'intérêt supérieur du pays lui ferait une obligation de fournir. Il ne s'agit point ici de conférer à l'Administration des Chemins de fer une autonomie telle que l'État pourrait se trouver, vis-à-vis d'elle, en difficulté de la requérir dans tel ou tel cas déterminé. Cette situation serait, en effet, intolérable et cette crainte est complètement écartée par la nouvelle rédaction de l'article 1^{er}, puisque c'est l'État qui exploite directement son réseau ferré ; c'est donc lui qui est maître de juger si le Chemin de fer sera ou ne sera pas requis.

Mais puisque la loi nouvelle tend vers une organisation permettant l'établissement d'un compte d'exploitation industriel, il est logique que le Chemin de fer reçoive une juste et équitable rémunération des services qu'il sera appelé à fournir aux autres Départements. Ainsi, on apportera plus de méthode et d'exactitude dans l'établissement de nos charges budgétaires. Si, en effet, les charges respectives des différents Départements sont bien déterminées, le Parlement connaîtra mieux les raisons des besoins budgétaires de l'État, et, d'autre part, on ne risquera pas que le Chemin de fer soit à charge du Budget général puisqu'en principe, il devra équilibrer ses recettes et ses dépenses, ni qu'il lui apporte un appoint régulier qui ne devrait être demandé exclusivement qu'aux contribuables.

Pour régler ces rapports, entre l'Administration des Chemins de fer et les autres Départements, il a paru à votre Section centrale qu'il était préférable de rédiger comme suit l'article 6 :

« ART. 6. — Les travaux et les services généralement quelconques qui seront imposés par l'État à l'Administration des Chemins de fer, en dehors de ceux qui doivent directement et exclusivement concourir à l'exploitation normale du réseau dans l'intérêt public, donneront lieu à une indemnité équitable. »

Il y aura lieu, pour l'Administration, de tenir compte dans l'application de ces dispositions, des clauses et conditions prévues aux cahiers des charges des Chemins de fer concédés.

CHAPITRE II.

Comptabilité et finances.

Le chapitre II du projet de loi entre dans les détails de l'organisation nouvelle proposée. Il comporte 38 articles répartis en sept paragraphes. C'est de loin le plus important et il y a lieu de noter qu'aucun de ces articles n'a fait l'objet d'une proposition de modification de la part des membres de la Section centrale. C'est dire que tous ont eu leurs apaisements quant aux résultats attendus des nouvelles méthodes d'organisation projetées. Nous nous permettons ci-après, dans une courte analyse des divers paragraphes de ce chapitre, d'en indiquer la portée afin que nos Collègues de la Chambre puissent plus facilement en apprécier le bien fondé.

Le premier paragraphe traite du Budget. — Le Budget est voté chaque année par les Chambres Législatives (art. 7).

Aucune dépense ne peut être engagée au-delà des autorisations données par la loi (art. 11).

Ce sont donc les Chambres qui restent maîtresses du programme général d'action et de gestion du réseau ferré. Ce sont elles qui fixent tous les crédits et ceux-ci sont strictement limitatifs. Si les circonstances imposent une exception à cette règle rigide, l'exploitation ne sera pas arrêtée parce que le Gouvernement a le pouvoir d'y parer, mais il faut qu'il se fasse couvrir par les Chambres dans les délais les plus courts.

Tel est le principe fondamental qui reste à la base de l'exploitation des Chemins de fer, en conformité de l'article 115 de la Constitution.

Mais des modifications de forme sont apportées au Budget des Chemins de fer. Tout d'abord, celui-ci constituera un Budget nettement séparé du Budget général de la Nation ; il présentera une liquidation présumée de l'exercice envisagé en alignant toutes ses dépenses probables et en mettant en regard les ressources à l'aide desquelles il devra y faire face. Dépenses et recettes seront cataloguées en sections suivant leur nature : d'une part personnel, matières, approvisionnements, dépenses générales, etc. ; d'autre part, recettes d'exploitation, emprunts, prélèvement sur fonds spéciaux, etc.

Néanmoins, si le Budget officiel, celui qui sera voté par les Chambres article par article, doit nécessairement se présenter comme il vient d'être dit, il est indéniable qu'il est peu propre à être utilisé sous cette forme par une comptabilité selon le concept industriel. Nous ne prendrons qu'un exemple concret pour en faire la démonstration.

On sait que dans toute exploitation, les salaires font l'objet d'une ventilation : une partie de la main-d'œuvre concerne l'exploitation proprement dite, le trafic régulier dirons-nous en l'espèce, telle la main-d'œuvre des chauffeurs et machinistes ; une autre est relative à l'entretien des installations (bâtiments et voies) ; une autre s'applique à l'entretien du matériel (locomotives, voitures et tous maté-

riels quelconques); une autre est affectée à des installations nouvelles, etc. Or le compte « salaires » n'est qu'un compte de statistique, ce n'est pas un compte de résultat. Ce que cherche à établir la comptabilité industrielle, c'est le coût de l'exploitation, le coût de l'entretien, le coût des installations nouvelles, etc. Ces divers coûts sont constitués par un aggloméré de salaires, de matières, de frais généraux et d'amortissements, dont l'évaluation globale préalable dans un budget unique ne pourrait donner satisfaction aux Chambres.

Ce que le Budget officiel donnera, ce sont les éléments statistiques : salaires, matières, approvisionnements, frais généraux, amortissements, etc.; mais c'est la comptabilité industrielle qui, utilisant les crédits ainsi déterminés et limités par le Budget, en fera la ventilation dans les différentes branches de la gestion du Chemin de fer (exploitation, entretien, installations, approvisionnements en réserve, renouvellement, charges financières, etc.).

Dans son exposé de motifs, le Gouvernement nous informe d'ailleurs que le compte présumé d'exploitation, établi dans sa forme industrielle, accompagnera en annexe le projet de Budget officiel dont il formera la justification. Il constituera donc un élément d'appréciation de plus pour les Chambres et un élément d'importance leur permettant une discussion plus éclairée et partant, plus raisonnée et plus approfondie. Sous ce rapport, la proposition nouvelle constitue un incontestable progrès sur le mode de travail actuel des Chambres.

Une autre conséquence encore, c'est la fusion en un Budget unique, des trois Budgets ordinaire, extraordinaire et recouvrable. Y a-t-il lieu d'avoir quelque appréhension au sujet de cette fusion? Le but de la division admise jusqu'à présent avait été de faire la démarcation très nette entre les dépenses qui doivent être amorties dans l'année par des ressources annuelles (ordinaire); celles qui, profitables à plusieurs exercices à venir, peuvent être amorties à charge de ces exercices chacun pour sa quote-part (dépenses extraordinaires) et celles devant servir à la restauration des dommages de guerre qui en vertu du Traité de Versailles, doivent être mises à charge de l'Allemagne (dépenses recouvrables).

Les dépenses extraordinaires peuvent, en principe, être demandées à l'emprunt parce que la charge de celui-ci tombe sur les exercices à venir dans la mesure où les dépenses faites par l'exercice qui en a fait l'avance devraient tomber sur ces exercices à venir; les dépenses ordinaires sont des dépenses de pure administration, nécessaires pour la vie normale de la Nation, mais qui ne laissent rien après elles; elles doivent être amorties par des ressources normales équivalentes, sinon ce serait le déficit à brève échéance.

Cette distinction de notre service financier a donc sa raison d'être. Mais si nous reprenons notre exemple de la main-d'œuvre, il y a des salaires qui seront payés pour l'exploitation (dépenses ordinaires); d'autres seront payés pour le premier établissement (dépenses extraordinaires) et d'autres enfin seront payés pour des travaux ou services effectués pour réparer les dégâts provenant de la guerre (dépenses recouvrables). Il en est exactement de même des matières, des approvisionnements, des dépenses générales, etc. Au moment précis où ces dépenses sont faites et où elles devraient être imputées à charge de l'un ou de l'autre budget, par exemple au moment où sont payés aux fournisseurs les approvision-

nements et les matières, on ne sait pas encore si c'est pour l'exploitation, pour l'établissement ou pour la restauration des dommages de guerre, en d'autres termes pour l'ordinaire, l'extraordinaire ou le recouvrable, car cela dépendra de l'utilisation qui en sera faite. Peut-être même que, dans une certaine mesure tout au moins, ces dépenses ne concernent aucun de ces trois Budgets de l'exercice en cours si une partie de ces matières reste en stock, en fin d'année, pour les besoins de l'exercice à venir.

Le Budget annexe, celui dressé suivant le concept industriel, permettra cependant de faire la ventilation présumée de ces trois catégories de dépenses et l'essentiel sera qu'aux recettes on trouve les recettes d'exploitation, d'emprunts et de remboursements suffisantes à faire face exactement aux dépenses cataloguées de la même manière.

Le deuxième paragraphe traite des emprunts. — Il nous est donc proposé que le Chemin de fer puisse contracter pour son propre compte les emprunts qui sont nécessaires à son exploitation, et ce, en affectant ses propres installations à leur garantie. L'exposé des motifs fait ressortir que cette garantie spéciale pourra être de nature à améliorer les conditions d'émission de ces emprunts. Cela nous paraît incontestable; plus les garanties données sont fortes et plus favorables sont les conditions offertes; ajoutons encore que des emprunts moins considérables trouvent plus facilement preneurs et, par conséquent, à des conditions meilleures.

Le Gouvernement s'est également demandé si le gage offert par le Chemin de fer à ses bailleurs de fonds ne diminuerait pas celui existant entre les mains des créanciers actuels de l'État. Il y a lieu de remarquer que les biens constituant le réseau continuent à faire partie du gage des créanciers de l'État. En ce qui concerne les capitaux empruntés pour le railway jusqu'au moment de l'instauration de l'autonomie financière, l'Administration des Chemins de fer versera au Trésor, conformément aux articles 34 et 55, une annuité qui garantit le service d'intérêt et d'amortissement de ces emprunts. Si le service des emprunts (amortissements et intérêts) est régulièrement inscrit à l'ordinaire et si celui-ci est équilibré par des recettes judicieusement établies, il est hors de doute que la garantie est parfaite.

A ce point de vue, nous pouvons dire que la garantie des créanciers actuels de l'État sera aussi sérieuse avec le nouveau régime proposé qu'avec le régime actuellement existant.

Quant aux emprunts futurs à contracter par le Chemin de fer, l'exposé des motifs souligne très justement qu'ils seront émis pour des dépenses productives qui couvriront suffisamment les créanciers futurs du Chemin de fer et ces emprunts nouveaux ne concerneront pas les créanciers actuels.

Le deuxième paragraphe prévoit que ces emprunts pourront être contractés :

1° Pour les dépenses d'établissement : c'est logique et il ne nous paraît pas nécessaire d'insister;

2° Pour la constitution de la *dotation initiale* des fonds de renouvellement et

d'amortissement, du fonds d'assurance et du fonds de réserve : ces fonds étant précisément constitués pour parer à l'aléa de dépenses qui, par leur nature, peuvent varier considérablement d'importance d'une année à l'autre, il est d'élémentaire prudence qu'ils soient suffisamment dotés dès la première année de départ; ces réserves font, en somme, partie du fonds de roulement nécessaire à l'exploitation, ils font partie intégrante du capital initial nécessaire à une exploitation saine et disposant de tous ses moyens d'action, surtout si cette exploitation part avec des installations et un matériel usagés; cette constitution initiale des fonds ci-dessus tient en somme lieu de la constitution progressive de ces fonds qui se fut effectuée au cours des années écoulées, si l'autonomie financière avait été réalisée dès le début;

3° Pour la constitution d'un fonds de roulement : nous venons de toucher à cette question, il nous paraît inutile d'y insister;

4° Pour la constitution de réserves d'approvisionnements : c'est une addition qui nous paraîtrait superfétatoire, si les réserves d'approvisionnements étaient uniquement constituées pour l'exploitation normale, parce qu'en fait, elles font partie du fonds de roulement; mais il faut prévoir des périodes anormales d'exploitation, des grèves dans les charbonnages, par exemple, pendant lesquelles il faudrait pouvoir disposer de stocks plus importants que ceux habituellement nécessaires quand ils peuvent être régulièrement renouvelés;

5° Pour supporter la différence entre l'amortissement effectif des emprunts futurs et l'amortissement légal du capital d'établissement, prévu en nonante ans, au taux de 4 %. (Art. 35, 3°). Il faut prévoir, en effet, que les emprunts ne seront pas contractés pour une durée aussi longue et qu'il y aura une différence notable entre l'amortissement financier de ces emprunts et l'amortissement industriel, ci-dessus proposé, des installations réalisées à l'aide de ces emprunts, amortissement industriel qui seul tombera à charge du compte d'exploitation.

Enfin, le même § 2 prévoit encore l'émission d'emprunts à court terme et les avances provisoires du Trésor et remboursables. Ces emprunts à court terme et ces avances sont nécessaires pour donner au mécanisme financier de la nouvelle organisation toute l'élasticité qui lui est indispensable. Ils sont sans portée conséquente, en ce sens qu'ils ne sont que provisoires et destinés à être remplacés, à brève échéance, par des emprunts de consolidation, dont nous venons de parler plus longuement.

Le troisième paragraphe traite des recettes et dépenses et du service financier. — Il est moins important. Il stipule que l'Administration des Chemins de fer effectue elle-même ses recettes et ses dépenses et fixe les responsabilités des agents chargés des dépenses et des recettes et des comptables en deniers et en matières. Ces agents travaillant sous la responsabilité du Ministre des Chemins de fer au sein d'une administration autonome, il est rationnel qu'ils soient désignés par lui. A la demande de la Section centrale, le Gouvernement a proposé un texte simplifié (4 articles au lieu de 13) pour les dispositions relatives à ces agents.

Les comptes de gestion des comptables en deniers et en matières sont soumis chaque année avant le 1^{er} mars, à la vérification de la Cour des Comptes.

Cette disposition ne vise pas les sous-comptables dont les opérations seront, comme dans le passé, incorporées dans les comptes de gestion des comptables.

Ce paragraphe stipule, en outre, que les fonds disponibles du Chemin de fer sont versés chez le Caissier de l'État où ils font l'objet d'un compte-courant et d'intérêts dont le taux est fixé de commun accord entre les Ministres des Chemins de fer et des Finances. On a vu par ailleurs que le Trésor pourrait faire aux Chemins de fer des avances provisoires à intérêts à convenir. Le Chemin de fer aura donc un compte-courant au Trésor qui jouera vis-à-vis de lui véritablement le rôle de banquier. Cette conception nous paraît très heureuse.

Le quatrième paragraphe traite des fonds spéciaux. — Nous avons parlé déjà de ces fonds spéciaux à l'occasion des emprunts qui doivent pourvoir à leur dotation initiale. Il y aura donc trois fonds, chacun d'eux ayant sa destination particulière :

a) Un fonds de renouvellement et d'amortissement dont la fonction sera de régulariser les dépenses de renouvellement des voies, du matériel roulant et de l'outillage, ainsi que les dépenses de reconstruction de bâtiments et d'ouvrages d'art et d'amortir les dépenses d'établissement devenues improductives. Ces dépenses ne seront donc pas *directement* à charge de l'exploitation qui ne supportera qu'un prélèvement global fixé chaque année par la loi de Budget et calculé théoriquement de manière à équivaloir l'amortissement normal industriel des installations. Il est préférable qu'il en soit ainsi, pour que la charge d'amortissement restant sensiblement la même chaque année, les comparaisons des résultats d'exploitation soient possibles entre les différents exercices.

b) Un fonds d'assurance destiné à supporter les dépenses résultant de pertes, d'avaries, d'accidents, d'incendies et autres sinistres. Pour les mêmes raisons que ci-dessus, les sinistres ne tomberont donc pas *directement* à charge de l'exploitation; celle-ci supportera une prime annuelle égale à la valeur moyenne des sinistres des cinq dernières années;

c) Un fonds de réserve destiné à supporter les malis annuels éventuels. Théoriquement donc, le Budget spécial des Chemins de fer ne devra pas avoir de mali. Mais certains mécomptes dans les recettes ou les dépenses prévues peuvent amener un mali dans le compte, qui ne pourrait être couvert qu'à charge de l'exercice suivant ou à charge du budget général, ce qui n'est pas désirable. Dans les deux cas d'ailleurs, par suite de la conception légale de la théorie des budgets, c'est l'extraordinaire qui devrait assumer ce mali. Il est donc rationnel de doter initialement ce fonds à l'aide d'un prélèvement sur l'extraordinaire, c'est-à-dire sur l'emprunt. Plus tard, ce fonds s'alimentera des bonis d'exploitation jusqu'à ce que son montant ait atteint 25 % de la moyenne des recettes des trois dernières années.

Le paragraphe 5 est relatif à la comptabilité industrielle et à l'approbation des comptes. — Après avoir décrété à l'article 5 du § 1 que « l'Administration des

Chemins de fer exploite le réseau suivant les méthodes industrielles et commerciales », il était logique de compléter ce programme en décrétant que la dite Administration tiendrait une comptabilité industrielle en partie double.

Est-il bien nécessaire de faire un plaidoyer en faveur de l'instauration d'une comptabilité industrielle des chemins de fer ?

Si même la comptabilité budgétaire actuelle donnait pour le Chemin de fer, groupées sous des chapitres distincts, toutes les recettes et toutes les dépenses de cette exploitation, on ne pourrait en tirer encore qu'une conclusion générale, d'ordre financier, à savoir qu'il y a un boni ou un mali de X francs. Mais on serait dans l'impossibilité de contrôler si ce boni n'est pas produit par une seule branche de l'activité ferroviaire, tandis que les autres exploitent à perte, ou de discerner les causes véritables du mali et les moyens appropriés d'y porter remède.

La réforme s'imposait donc. Devait-elle se borner à combler les lacunes que nous venons de signaler ? Il était éminemment préférable d'aller d'emblée jusqu'à la réforme complète, jusqu'à la réforme scientifique permettant de photographier exactement, en chiffres, dans un bilan et dans un compte d'exploitation détaillés, la vie intense de notre réseau ferré aux rouages si multiples et si délicats.

Chaque jour, pendant toute l'année, patiemment et méthodiquement, des gens de métier vont disséquer les recettes et les dépenses de l'exploitation en vue de les cataloguer. Puis ils réuniront en de petits points de concentration, locaux d'abord, régionaux ensuite, les diverses dépenses ayant concouru à un même but particulier et les recettes qui en sont résultées ; ensuite, ils assembleront en un plus large faisceau tous ces premiers résultats pour en tirer des conclusions d'ordre général, telle, par exemple, que le trafic des marchandises est en boni ou en déficit, qu'il y a intérêt à adopter tels ou tels types de locomotives, telle ou telle organisation de trains, etc.

Les résultats partiels et successifs qu'ils auront ainsi déterminés permettront à la Direction de se rendre compte des points faibles de son organisation et de porter, avec certitude, les améliorations là où elles seront justifiées. Le dévouement, l'activité, l'esprit d'initiative et d'organisation de chaque chef de service seront ainsi établis par les résultats obtenus. De plus, une bonne comptabilité permettra ou renforcera un contrôle qui, actuellement, ne peut être qu'approximatif là où il existe. Sans comptabilité bien établie, il n'est pas de contrôle sérieux possible. La comptabilité, c'est la boussole de l'exploitation ; il faut savoir gré au Gouvernement d'avoir tendu ses efforts vers l'instauration d'un système de comptabilité rationnelle et scientifique.

Au plus tard, le 30 juin de chaque année, les Chambres seront saisies des résultats de cette comptabilité ; ils accompagneront la reddition des comptes budgétaires et seront complétés par un rapport de gestion du Ministre des Chemins de fer dont chacun pourra apprécier les conclusions à la lumière de chiffres patiemment établis et par un rapport de vérification de la Cour des Comptes qui donnera tous ses apaisements à chacun sur l'exactitude et la bonne ordonnance de ces résultats.

Entrons maintenant dans l'analyse de quelques détails.

L'article 33 énumère à grands traits les recettes et les dépenses d'exploitation. Les premières seront subdivisées par catégories : voyageurs et bagages, marchandises, produits du Domaine, produits des exploitations accessoires ; les secondes comprendront les dépenses d'exploitation également subdivisées suivant leur nature, ces subdivisions devront finalement aboutir à des rubriques générales correspondant à celles adoptées pour les recettes de façon à obtenir des rapprochements des résultats partiels d'exploitation ; elles comprendront encore les prélèvements destinés aux deux premiers fonds de renouvellement-amortissement et d'assurance. L'alimentation de ces fonds constitue bien incontestablement une dépense d'exploitation.

Nous en concluons donc que l'exploitation supportera l'amortissement industriel de ses installations, ce qui revient à dire que, par ses propres moyens elle les maintiendra à leur valeur actuelle.

L'article 34 stipule que les charges financières seront portées au débit du compte de pertes et profits. Or ce compte de pertes et profits devra solder sans mali, grâce au jeu du fonds de réserve.

Et quelles sont ces charges financières ? L'article 35 les énumère :

1° Les intérêts et l'amortissement de la dette envers le Trésor, conformément aux stipulations de l'article 55, c'est-à-dire les intérêts au taux moyen des emprunts jadis contractés et l'amortissement en soixante ans du montant des sommes non encore amorties par le chemin de fer qui figure au compte de premier établissement des chemins de fer de l'État et formant la part de ceux-ci dans la Dette belge ;

2° Les intérêts et l'amortissement, suivant des modalités à convenir entre les Ministres intéressés, du restant de la dette envers le Trésor c'est-à-dire : a) la valeur des lignes, installations, matériel, etc., dont le réseau s'est accru depuis 1914 et qui ne figure pas au compte de premier établissement ; b) la valeur des approvisionnements et matériaux repris, la partie de l'encaisse revenant au Trésor, les dépenses imputées sur le Budget extraordinaire pour les allocations de vie chère, valeurs qui constituent le fonds de roulement, lequel fait partie intégrante du capital d'exploitation.

Concluons donc. Le boni brut d'exploitation qui aura déjà supporté l'amortissement industriel de ses installations, couvrira encore l'amortissement financier de toute la dette envers le Trésor. A la longue, si les prévisions se réalisent, le Trésor sera remboursé de toute sa créance à l'aide des bénéfices d'exploitation et à ce moment le Chemin de fer, qui part aujourd'hui avec un capital d'emprunt sera en possession de son capital propre. C'est ce qu'indiquera la mention, au passif du bilan, suivant ce qui est dit à l'article 31, de l'amortissement des dettes envers le Trésor. Ce serait un résultat dont il y aurait lieu de se réjouir.

Le sixième paragraphe régleme le contrôle de la Cour des Comptes. — Les nécessités du service résultant de l'industrialisation de l'exploitation rendent inévitables certaines modifications dans la procédure suivie jusqu'à présent pour la vérification par la Cour des Comptes. L'exposé des motifs fait très bien

ressortir que l'industrialisation du service entraîne une certaine décentralisation, c'est-à-dire une délégation de pouvoirs aux directions régionales et chacun comprendra que, dans ces conditions, il serait en effet préjudiciable à la marche de ces organismes extérieurs de devoir soumettre à la Cour, avant paiement, leurs pièces de dépenses.

De plus, nous connaissons tous également les usages commerciaux en matière de paiements, en vigueur dans les affaires privées dont continuera à dépendre le Chemin de fer pour ses approvisionnements (paiements à la livraison, dans les 48 heures, à 30 jours moyennant escompte, etc.).

Les grandes exploitations privées qui ont, elles aussi, une administration importante, s'accommodent très bien de ce régime qui repose d'ailleurs beaucoup plus que le régime actuel de notre administration publique sur le sentiment de responsabilité de tous les agents de direction, détenant une parcelle d'autorité dans l'organisme général.

Il est hors de doute que notre Administration des Chemins de fer se mettra également et très rapidement à la hauteur de sa nouvelle tâche, surtout si le contrôle est sérieux. Et sous ce rapport, il importe peu que le contrôle s'exerce avant ou après.

Nous avons donc tous nos apaisements à ce sujet. S'en tenir strictement aux règles actuelles, ce serait donc à notre sens, sans profit compensatoire aucun, renoncer à des marchés avantageux et grever par conséquent l'exploitation de charges supplémentaires qui peuvent être évitées. Ce serait également refuser à nos fonctionnaires la confiance que font, à leur personnel, les administrations privées.

L'essentiel nous paraît être que le contrôle proposé soit complet, approfondi et sérieux et que la Cour des Comptes ait les pouvoirs de s'en acquitter pleinement, en toute conscience et impartialité.

Les dispositions insérées dans le projet de loi sont de nature à nous donner satisfaction sous ce rapport.

Le septième paragraphe est relatif à la déchéance des créances, aux prescriptions légales et aux oppositions. — Nous n'avons rien de spécial à signaler : ces dispositions étant conformes à celles actuellement en vigueur, en vertu de la loi sur la comptabilité de l'État.

CHAPITRE III.

Contrats, marchés et adjudications.

Dans ce domaine encore, il a fallu faire des concessions aux nécessités inhérentes à une gestion industrielle qui se trouvait dans les vœux de tous.

Le Chemin de fer est une entreprise de l'État qui se meut forcément au milieu de toutes les entreprises privées; elle a besoin de celles-ci comme celles-ci dépendent d'elle. Pour qu'il n'y ait point de heurts, pour que tout s'harmonise,

il faut que toutes ces exploitations soient gérées suivant les mêmes principes et l'on admet généralement que les entreprises privées, plus libres dans leurs mouvements et créées uniquement pour le profit, ont plus largement bénéficié des progrès de l'évolution technique et administrative des affaires. Notre administration publique, plus figée par ses règlements, est restée en arrière et c'est à elle de modifier ses méthodes de gestion.

Le chapitre III a pour but de lui donner une certaine liberté de mouvement dans ses contrats d'approvisionnements et de travaux à effectuer pour son compte.

Le principe de la concurrence, de la publicité et du forfait, inscrit à l'article 45, reste à la base de ses méthodes ; mais des exceptions sont prévues dans les articles suivants, dont certaines d'ailleurs s'imposent d'elles-mêmes et sont déjà en pratique en vertu de la loi sur la comptabilité de l'État.

C'est ainsi qu'il est dit notamment à l'article 46 qu'il peut être traité de gré à gré pour les objets dont la fourniture ne peut donner lieu à aucune concurrence, pour les objets dont le monopole de fabrication est couvert par un brevet d'invention, pour les ouvrages et les objets d'art et de précision dont l'exécution exige l'intervention d'artistes ou d'ouvriers spécialistes. Nul ne songera évidemment à contester le bien fondé de semblables autorisations de contracter de gré à gré.

Il est d'autres exceptions qui, sans se justifier aussi péremptoirement, s'expliquent cependant par les nécessités d'une meilleure exploitation, comme notamment l'autorisation de traiter de gré à gré pour les contrats dont l'importance totale ne dépasse pas 50,000 francs ou s'il s'agit d'un marché passé pour plusieurs années dont l'importance annuelle moyenne n'excède pas 15,000 francs. Si l'on rapporte ces chiffres maxima à l'importance de l'exploitation du réseau, on se rendra aisément compte qu'ils ne sont pas trop élevés et que, jusqu'à ces limites, on peut conférer à l'Administration des Chemins de fer une certaine autonomie. Il en est encore de même pour des exploitations, fabrications et fournitures faites à titre d'essai.

Pour ce qui concerne les autres exceptions proposées, l'Administration des Chemins de fer devra, comme par le passé, se garder de commettre le moindre abus pour les matières et denrées qu'elle dira avoir dû être achetées et choisies chez le vendeur, les raisons de cette obligation devront être péremptoires. De même pour les fournitures, transports et travaux qui, aux adjudications, n'auront pas été soumissionnés ou ne l'auront été qu'à des conditions inacceptables, il ne faudrait pas que cet échec des adjudications soit dû à des conditions trop draconiennes ou inexécutables insérées dans les cahiers des charges pour arriver à traiter de gré à gré en passant outre à ces conditions. De même pour les fournitures, transports et travaux, qui, en raison de l'urgence, ne peuvent subir les délais inhérents aux adjudications, il ne faudrait pas que cette urgence soit le fait du Chemin de fer lui-même qui aurait, volontairement ou involontairement négligé de se préoccuper en temps voulu de ces fournitures, transports et travaux.

Les Chambres en auront connaissance et pourront exercer leur droit de contrôle puisqu'aux termes de l'article 50, l'Administration des Chemins de fer

remettra à l'appui de son rapport de gestion, un état sommaire des marchés de gré à gré dépassant 20,000 francs, indiquant le nom et le domicile du contractant, la durée et les conditions essentielles du contrat et les motifs de ces marchés.

A l'article 47, toujours relatif aux marchés de gré à gré, la Commission centrale propose une légère modification de texte par la suppression du complément déterminatif « de session ». Cet article 47 serait libellé comme suit :

« Exceptionnellement, l'Administration peut, si les circonstances l'exigent, conclure des marchés de gré à gré, en dehors des cas prévus à l'article 46. Les décisions prises par le Ministre des Chemins de fer sont déposées, justifications à l'appui, sur le bureau de chacune des deux Chambres, dans le mois qui suit la conclusion du contrat. »

Les articles suivants concernent la durée des contrats. En principe, l'Administration des Chemins de fer ne fait aucun contrat, marché ou adjudication pour un terme dépassant une année. Des exceptions sont également prévues.

Suivant leur nature et spécification très explicite insérée à l'article 48, certains contrats pourront être faits pour cinq, dix et vingt-cinq ans. De même si la nature du marché le comporte, des contrats d'un an pourront être prorogés d'année en année pendant quatre ans au plus.

L'article 49 prévoit même que, dans des circonstances toutes exceptionnelles, des marchés pourront être faits pour une durée supérieure. Ici cependant, la Section centrale propose un amendement au texte du projet, dont le portée est de rendre le marché inopérant si, dans le délai de trente jours pendant lequel ce contrat est soumis à l'examen des Chambres, l'une de celles-ci s'y oppose. L'article 49 serait rédigé comme suit :

» Exceptionnellement, l'Administration des Chemins de fer peut, si les circonstances l'exigent, conclure des contrats d'une durée supérieure à celles prévues à l'article 48.

» Les décisions de ce genre, qui seront déposées avec toutes les pièces justificatives pendant trente jours de session sur les bureaux des Chambres, ne pourront pas être mises à exécution par l'Administration des Chemins de fer si, au cours de ce délai, une des deux Chambres s'y oppose. »

CHAPITRE IV.

Dispositions diverses et transitoires.

Ce chapitre a uniquement pour but, comme l'indique son intitulé, de prendre les mesures préliminaires propres à passer de l'organisation actuelle du Chemin de fer à son organisation nouvelle. Ce sont de simples mesures d'exécution, prises en conformité des dispositions de la loi elle-même, et auxquelles nous estimons qu'il n'y a pas lieu de nous arrêter.

Conclusion.

Au cours de cette analyse assez rapide du projet de loi, nous nous sommes efforcés de mettre en valeur les modifications proposées dans l'organisation financière de nos Chemins de fer et nous avons la conviction que nos Collègues de la Chambre partageront notre sentiment que la mise en vigueur de ces propositions est de nature à améliorer considérablement l'exploitation de notre réseau ferré, source la plus importante de notre richesse nationale.

Dans cette pensée, nous exprimons le vœu, avec le Gouvernement, que ce projet de loi fasse l'objet d'une prompte délibération, afin que le nouveau régime puisse entrer en vigueur dès le 1^{er} janvier prochain.

Le Rapporteur,
Jos. BOLOGNE.

Le Président,
LEMONNIER.

Amendements
proposés par le Gouvernement
auxquels
la Section centrale s'est ralliée.

ART. 2.

Au deuxième alinéa, supprimer les mots : « et arrêtés royaux ».

ART. 20.

Rédiger cet article comme il suit :

Le Ministre des Chemins de fer désigne :

1° Les agents chargés d'ordonner les dépenses;

2° Les agents chargés de délivrer les titres de perception des recettes et de mandater les dépenses;

3° Les comptables en deniers et en matières ainsi que les agents chargés de les surveiller et de les contrôler.

Ces agents sont responsables des dommages causés par leur faute à l'Administration des Chemins de fer, en méconnaissance des lois et règlements. Ils sont justiciables de la Cour des Comptes.

ART. 21 à 28.

A supprimer.

ART. 31.

A supprimer.

Amendementen
voorgesteld door de Regeering
en aangenomen
door de Middenafdeeling.

ART. 2.

In het tweede lid, de woorden : « en Koninklijke besluiten », te doen wegvallen.

ART. 20.

Dit artikel te doen luiden als volgt :

De Minister van Spoorwegen duidt aan :

1° De bedienden, belast met het betaalbaar stellen der uitgaven;

2° De bedienden, belast met het afleveren van de inningstitels der ontvangsten en het mandateeren der uitgaven;

3° De rekenplichtigen in gelden en in stoffen, alsmede de bedienden welke belast zijn met er toezicht over te houden en ze na te gaan.

Deze bedienden zijn aansprakelijk voor de, door hunne fout, aan het Beheer van Spoorwegen veroorzaakte schade door het niet naleven van de wetten en reglementen. Zij zijn rekenschap verschuldigd aan het Rekenhof.

ART. 21 tot 28.

Te doen wegvallen.

ART. 31.

Te doen wegvallen.

ART. 52.

**Supprimer au deuxième ali-
néa : « ainsi que les significations de
cession et délégation ».**

ART. 52.

**In het tweede lid, de woor-
den : « alsmede de beteekenissen van
afstand en volmacht » te doen weg-
vallen.**

**Amendements
proposés par la Section centrale.**

ARTICLE PREMIER.

**Rédiger cet article comme
il suit :**

*Les Chemins de fer de l'État sont
exploités directement par l'État, repré-
senté par une administration autonome
dotée de la personnalité civile.*

L'Administration des Chemins de fer
de l'État belge est placée sous l'autorité
du Ministre et représentée par lui.

ART. 6.

**Rédiger cet article comme il
suit :**

*Les travaux et les services générale-
ment quelconques qui seront imposés par
l'État à l'Administration des Chemins
de fer, en dehors de ceux qui doivent
directement et exclusivement concourir
à l'exploitation normale du réseau dans
l'intérêt public, donneront lieu à une
indemnité équitable.*

ART. 7.

**A remplacer « 31 octobre » par
« 15 octobre ».**

Amendementen

door de Middenafdeeling voorgesteld.

EERSTE ARTIKEL.

**Dit artikel te doen luiden
als volgt :**

*De Staatsspoorwegen worden recht-
streeks geëxploiteerd door den Staat,
vertegenwoordigd door een zelfstandig
beheer, dat rechtspersoonlijkheid bezit.*

Het Beheer van Belgische Staats-
spoorwegen staat onder het gezag van
den Minister en wordt door hem ver-
tegenwoordigd.

ART. 6.

**Dit artikel te doen luiden
als volgt :**

*Voor de werken en diensten over
't algemeen die door den Staat aan het
Beheer van Spoorwegen opgelegd wor-
den buiten die, welke rechtstreeks en
uitsluitend moeten bijdragen tot de nor-
male exploitatie van het net, in 't alge-
meen belang, zal een billijke vergoeding
gegeven worden.*

ART. 7.

**« 31 October » te vervangen
door « 15 October ».**

ART. 56.

A supprimer les mots « de session ».

ART. 58.

Rédiger cet article comme il suit :

Exceptionnellement, l'Administration des Chemins de fer peut, si les circonstances l'exigent, conclure des contrats d'une durée supérieure à celles prévues à l'article 57.

Les décisions de ce genre, qui seront déposées avec toutes les pièces justificatives pendant trente jours de session sur les bureaux des Chambres, ne pourront pas être mises à exécution par l'Administration des Chemins de fer, si, au cours de ce délai, une des deux Chambres s'y oppose.

ART. 56.

« In de zittingsmaand » te vervangen door : « In de maand ».

ART 58.

Dit artikel te doen luiden als volgt :

Bij uitzondering, kan het Beheer van Spoorwegen, als de omstandigheden het vergen, contracten sluiten, waarvan de duur langer is dan deze, voorzien bij artikel 57.

Soortgelijke beslissingen, welke met de bewijsstukken gedurende dertig zittingsdagen bij de bureelen der Kamers ingediend worden, mogen door het Beheer van Spoorwegen niet uitgevoerd worden, zoo, binnen dezen termijn, een van beide Kamers er zich tegen verzet.

(20)

(Nr 389)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 16 JULI 1924.

Ontwerp van wet betreffende het invoeren van de financiële zelfstandigheid
bij de Belgische Staatsspoorwegen (1).

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp, waarover wij gelast zijn, uit naam der Middenafdeeling, verslag uit te brengen, werd vooraf door de Afdeelingen der Kamer onderzocht; het werd eenparig aangenomen door drie onder haar; 2 stemmen er tegen werden uitgebracht in de zesde afdeeling; de stemming in de eerste afdeeling heeft 9 stemmen er voor en 8 onthoudingen opgeleverd; die in de vijfde afdeeling, 13 stemmen er voor en 1 onthouding. De Middenafdeeling heeft het ontwerp eenparig aangenomen.

Het leek ons nuttig, eerst vooral te wijzen op de uitslagen dier stemmen in de verschillende Kamerafdeelingen, omdat wij er uit mogen besluiten dat het voorstel maar weinig tegenkanting ontmoette. De onthoudingen, alhoewel talrijker, maken dan toch nog maar een kleine minderheid uit en wij twijfelen er niet aan, of het commentaar van dit verslag zal van aard zijn aan onze medeleden de aanvullende inlichtingen te verstrekken welke hun in de gelegenheid zullen stellen de meerderheid bij te treden.

Strekking van de hervorming.

De overgrootste meerderheid van onze medeleden uit de Afdeelingen, belast met het onderzoek van het ontwerp, gaven er zich wel degelijk rekenschap van, hoe ver de door de Regeering voorgestelde hervorming strekt. Het is hier niet om te doen, van nu af aan de volle zelfstandigheid van het Spoorwegbeheer tot stand te

(1) Wetsontwerp, n° 139.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer LEMONNIER, was samengesteld uit de heeren PONCELET, BOLOGNE, HUBIN, HALLET, SEGERS en DE LIEDEKERKE.

brenge; het geldt slechts een klein deel van een ruimer voorstel waarover voorheen dikwijls besprekingen werden gehouden.

Al de zakenlieden, die zich in de Wetgevende Kamers of daarbuiten hadden bezig te houden met het bedrijf van onze Spoorwegen, waren het eens om te bekennen dat dit bedrijf, zoowel van het standpunt uit der financieele uitslagen, als met het oog op den behoorlijken gang der diensten over het algemeen en het confort en de voldoening aan de gebruikers van den spoorweg te schenken, er aanzienlijk bij zou winnen wilde men er de beheersprincipen toepassen, volgens dewelke de nijverheidszaken over het algemeen worden gevoerd.

Al de bevoegde lieden, in welken graad zij dit ook wezen, zijn het eens om te zeggen dat bij een onderneming, zooals die van onze spoorwegen, een te uitsluitend administratief beheer bezwaarlijk past. En zelfs onder diegenen die zich niet bijzonder bevoegd in die zaken achten, zijn er geen die niet de innige overtuiging koesteren dat de traagheden, welke in onze groote besturen te wijten zijn aan hunne inrichting zelve, de volle ontwikkeling van een zoo ingewikkeld en gevoelig organisme, als de redematige exploitatie van ons spoorwegwet, in den weg staan.

Maar, is men het gemeenlijk eens over den grond der zaak, meningsverschillen rijzen op zoodra de aan te wenden middelen ter bespreking komen. De laatste poging tot hervorming werd in 1919 onderzocht naar aanleiding van het wetsontwerp tot inrichting van de nationale regie der Belgische spoorwegen en de toenmalige verslaggever, de heer de Wouters d'Oplinter, stelde toen in zijn verslag vast, dat de Middenafdeeling een krachtige hulp had gevonden in de werken waaraan men zich sedert zeventig jaar in het Parlement zelf er daarbuiten gewijd heeft.

Harerzijds, in hare Memorie van Toelichting n^o 1, herinnert de Regeering er aan, dat het Spoorwegbeheer op rekenplichtig en financieel gebied nog beheerscht wordt door de wet van 15 Mei 1846 op de Rijkscowntabiliteit, alhoewel bij dezer artikel 55 voorzien werd dat de definitieve inrichting van de comptabiliteit der spoorwegen zou geregeld worden door een bijzondere wet. Zij herinnerde er eveneens aan dat, in 1872, de heer Moncheur, toenmalig Minister van Openbare Werken, er op wees dat de ontzaglijke inrichting der Staatsspoorwegen moet beheerd worden op dezelfde wijze als eene nijverheidsinrichting.

Men kan zich afvragen waarom deze zoo vaak besproken kwestie niet vroeger werd opgelost, terwijl toch iedereen, zonder uitzondering, overtuigd is dat een grondige hervorming noodig was. Naast oorzaken te wijten aan de omstandigheden, zooals nog onlangs de jongste Kamerontbinding, waardoor het laatste wetsontwerp van 23 Juni 1919 verviel, mag men in de eerste plaats zeggen dat de hervorming van het beheer van onze Staatsspoorwegen een zoo uitgebreid als lastig vraagstuk is; dat zij zulke belangrijke problema's doet oprijzen, dat zij aan zooveel algemeene en private belangen raakt, dat dezer verdedigers, welke ieder geneigd zijn om zich inzonderheid te plaatsen op het standpunt dat voornamelijk zijne aandacht heeft gaande gemaakt, moeilijk kunnen overeenkomen over een gemeenschappelijke oplossing, die voldoening schenkt aan iedereen. Het laatste ontwerp, dat van 1919, had nog aanleiding gegeven tot het opmaken van eene minderheidsnota.

Ondanks de talrijke werken waartoe al die pogingen tot hervorming tot nog toe aanleiding hebben gegeven, ondanks de rijke documentatie welke in den loop der vorige besprekingen werden bijeengebracht, zouden wij nog steeds de grootste vrees koesteren wat betreft den einduitslag van deze bespreking, moest dit uitgebreid problema in zijn geheel worden gesteld.

Dit is gelukkig niet het geval. Het komt er heden op aan een zeer gering deel van het programma te verwezenlijken en wel, zonder in het minst de mogelijke vernieuwing van de hervorming vooruit te loopen. Door de aanneming van de voorgestelde maatregelen, wordt men hierbij geenszins voor de toekomst gebonden.

Door de financiële zelfstandigheid der spoorwegen aan te nemen, gaat het Parlement in geen deele de verbintenis aan, binnen korten tijd zijne bestuurlijke onafhankelijkheid te verwezenlijken; zelfs zou men niet kunnen beweren dat de eene de andere voorbereidt, dat deze hervorming er het eerste bedrijf van zou uitmaken. Het vraagstuk van de algeheele zelfstandigheid der spoorwegen blijft ongerept; vóór- en tegenstanders van dat ontzaglijk ontwerp kunnen de huidige hervorming bijtreden, zonder van hun huidig standpunt af te wijken. Zij kunnen de zaak afwachten en het inwerkingtreden van het heden voorgestelde stelsel is alleen van aard om eenig licht te werpen op den te bewandelen weg.

Wellicht ontbrak, in den loop der vorige besprekingen van het problema, aan de bewijsvoering der eenen en der anderen ietwat van de duidelijkheid van volledig bekende en onbetwistbare comptabele toestanden. De huidige hervorming is van dien aard, dat die leemte wordt gevuld. In hare Memorie van Toelichting oppert de Regeering de meening dat deze hervorming de dringendste noodzakelijkheid is en dat zij het spoedigst zal kunnen worden toegepast.

Door de verwezenlijking van dit eerste punt, wordt het onderzoek van elk ander ontwerp van zelfstandigverklaring der spoorwegen verdaagd, niet omdat men de uitslagen van een eerste proefneming moet afwachten, want in feite zal er al zeer weinig veranderd zijn in de eigenlijke exploitatie en, in den grond, wordt door dit eerste ontwerp geen enkele nieuwe proef gewaagd; maar de uitslagen van deze eerste hervorming moeten de reeds bestaande documentatie van de Regeering en de Kamers komen aanvullen.

Dit is weeral de meening van de Regeering die, in hare Memorie van Toelichting, onder meer verklaart : « Die hervormingen zullen de exploitatie van den spoorweg nader tot het stelsel der zelfstandige regie brengen. Het schijnt, dat de uitslagen er van behooren afgewacht, vooraleer een eindoordeel te vellen over het beginsel der regie en desvoorkomend, over het tijdstip en de wijze van dezer verwezenlijking. »

EERSTE HOOFDSTUK.

Algemeene bepalingen.

In het eerste hoofdstuk van het wetsontwerp, wordt de strekking van de aan onze goedkeuring voorgelegde hervorming nader bepaald.

Het door de Regeering voorgestelde artikel 1 luid :

« De Staatsspoorwegen worden in naam en voor rekening van den Staat

beheerd door een beheer, dat financieel zelfstandig is en rechtspersoonlijkheid bezit. Het Beheer van Belgische Staatsspoorwegen staat onder het gezag van den Minister en wordt door hem vertegenwoordigd. »

Deze tekst kan de vrees wekken dat het beheer van onze spoorwegen te veel zou ontsnappen aan het initiatief en aan het toezicht der Kamers, ondanks al de in de volgende artikelen genomen voorzorgen. Daarom stelt de Middenafdeeling u een lichte wijziging voor, waarvan het eenige doel is, er wel op te wijzen dat de Staat de opperste meester blijft over zijn spoorwegbedrijf.

« De Staatsspoorwegen worden rechtstreeks in bedrijf genomen door den Staat, vertegenwoordigd door een zelfstandig bestuur dat rechtspersoonlijkheid bezit. Het Beheer van de Belgische Staatsspoorwegen staat onder het gezag van den Minister en wordt door hem vertegenwoordigd. »

Volgens den nieuwen tekst, zal de Staat dus kennis te nemen hebben van gansch het bedrijf over 't algemeen, aangezien hij het rechtstreeks in handen heeft; maar de ten uitvoerlegging zijner beslissingen wordt door hem, onder zijn toezicht en verantwoordelijkheid, toevertrouwd aan een zelfstandig beheer dat, ingericht buiten de regelen en kaders van onze groote openbare besturen, zich met meer vrijheid en met meer snelheid zal kunnen bewegen; daartoe, zou bedoeld zelfstandig beheer rechtspersoonlijkheid genieten.

Deze opvatting wordt aangevuld door artikel 2, waarbij de handelingen worden opgesomd, welke door bedoeld zelfstandig beheer zullen worden verricht; daaronder vindt men alleen die, welke gewoonlijk tot de bevoegdheid van een uitvoerende macht behooren. Deze handelingen zullen trouwens slechts mogen worden verricht op de door de wet omschreven wijzen.

De oorspronkelijke tekst van artikel 2 voegde er aan toe dat « de Koninklijke besluiten betreffende de spoorwegen, welke door deze wet niet ingetrokken of er niet mede in strijd zijn, van kracht blijven ». De Regeering heeft den tekst van het tweede lid van dit artikel gewijzigd, ten einde die Koninklijke besluiten, langs een omweg, niet in de wet te doen overgaan; een nieuw Koninklijk besluit zal dus waarschijnlijk den toestand regelen.

Gehoor gevend aan eene opmerking welke in de afdeelingen werd voorgebracht, zoo drukt de Commissie den wensch uit dat een bijzondere verzameling van die Koninklijke besluiten zou opgemaakt worden, opdat men ze gemakkelijker kunne raadplegen.

Bij de artikelen 3 en 4 wordt de scheiding der twee beheeren, dat van den Staat en dat van den Spoorweg, bekrachtigd, terwijl nader wordt bepaald hoever die scheiding strekt : de wetten op de Staatscomptabiliteit zullen dus voortaan niet meer van toepassing zijn op de Spoorwegen (art. 3); het actief en het passief van het Spoorwegbeheer zijn onderscheiden van die der andere Rijksdiensten (art. 4). Men verwezenlijkt dus thans wat werd voorzien door de wet van 1846 op de Staatscomptabiliteit, te weten dat de boekhouding der Spoorwegen voorgoed zou worden geregeld door een bijzondere wet; het eerste bedrijf van deze inrichting moest onvermijdelijk zijn, de afzonderlijke bepaling van het in het spoorwegbedrijf belegd kapitaal, waarvan het beheer toevertrouwd is aan het zelfstandig Spoorwegbestuur.

Artikel 5 wijst eenvoudig op de nieuwe algemeene strekking welke moet worden gegeven aan de dagelijksche exploitatie van het net, aan die waarvan de talrijke, kleine verrichtingen van alle minuten van den dag, thans reeds onvermijdelijk ontsnappen aan de actie van het Parlement en zelfs van den aansprakelijken Minister. In dit artikel wordt gezegd dat de exploitatie zal geschieden naar de in handel en nijverheid gebezigde methoden, het is te zeggen, in den grond, dat het spoorwegbestuur — zelf en rechtstreeks — zal ontvangen en uitgeven, zich zal bevoorraden en een jaarlijksche bedrijfsrekening en balans zal opmaken, volgens de in de private zaken aangenomen regelen. Eene beperking wordt nochtans nog aan dit programma gesteld, met dien verstande dat het bestuur zich steeds zal hebben te bekommeren om het openbaar belang en dat het er alleen op bedacht zal zijn de ontvangsten en uitgaven in evenwicht te doen sluiten. En, indien het wel begrepen is dat de bedrijfsrekening al hare lasten en uitgaven zelf zal hebben te bestrijden, wordt eveneens voorgeschreven dat het streven van het nieuw beheer vrij moet zijn van alle winstbejag.

Dit eerste hoofdstuk sluit op artikel 6, waarbij de betrekkingen worden geregeld, die onvermijdelijk zullen bestaan tusschen het Spoorwegbeheer en de andere ministerieele departementen en algemeene Staatsdiensten. Dit artikel heeft ten slotte geen ander doel dan de voorwaarden van bezoldiging te bepalen, waartegen het Spoorwegbestuur aan andere departementen welke diensten ook zou bewijzen, welke door 's lands hoogere belangen zouden worden opgelegd. Het is hier niet te doen om aan het Spoorwegbeheer zulke zelfstandigheid te geven, dat in een bepaald geval de staat tegenover hem eenige moeite zou ondervinden om zijne diensten op te vorderen. Dergelijke toestand zou inderdaad onduidelijk zijn en door den nieuwen tekst van artikel 1 is dit volstrekt niet meer te vreezen, aangezien het de Staat is die zelf zijn spoorwegnet beheert; hij is dus meester te oordeelen of de spoorweg al dan niet zal worden opgevorderd.

Maar aangezien de nieuwe wet streeft naar eené inrichting, waardoor het opmaken van een bedrijfsrekening op nijverheidsvoet wordt mogelijk gemaakt, is het logisch dat de spoorweg een rechtmatige bezoldiging ontvangende voor de diensten welke hij aan de andere departementen zal bewijzen. Aldus zal men, bij het beramen van onze begrootingslasten, met meer methode en nauwkeurigheid te werk gaan. Indien, inderdaad, de onderscheiden lasten der verschillende ministeries heboorlijk vastgesteld zijn, zal het Parlement beter de redenen der financieele behoeften van den Staat kennen en, van een anderen kant, zal men niet het gevaar loopen dat de spoorweg ten laste kome van de algemeene begrooting aangezien hij, in beginsel, zijne inkomsten en zijne uitgaven in evenwicht zal moeten sluiten, noch dat hij haar geregeld een inbreng verzekere, die alleen aan de belastingsschuldigen dient gevraagd.

Om die betrekkingen tusschen het Spoorwegbestuur en de andere ministeries te regelen, kwam het aan uwe Middenafdeeling verkieslijk voor artikel 6 te doen luiden als volgt :

« ART. 6. — Voor de werken en diensten over 't algemeen die door den Staat aan het Beheer van Spoorwegen opgelegd worden buiten die, welke rechtstreeks

en uitsluitend moeten bijdragen tot de normale exploitatie van het net, in 't algemeen belang, zal een billijke vergoeding gegeven worden. »

Het beheer zal dus, bij het toepassen van die bepalingen, moeten rekening houden met de voorwaarden voorzien in de lastenkohieren der in vergunning gegeven spoorwegen.

HOOFDSTUK II.

Boekhouding en Geldbeheer.

In het II^e hoofdstuk van het wetsontwerp wordt de voorgestelde nieuwe inrichting meer in hare bijzonderheden behandeld. Het bevat 38 artikelen, verdeeld over zeven paragrafen. Het is het belangrijkste en er dient aangemerkt dat op geen dier artikelen door de leden der Middenafdeeling een wijziging werd voorgesteld. Dit zegt genoeg dat allen gerust waren over de uitslagen welke moeten worden verwacht van de voorgestelde nieuwe inrichtingswijzen. Wij zijn zoo vrij in onderstaande regelen de verscheiden paragrafen van dit hoofdstuk bondig te ontleiden, er de strekking van aan te duiden, opdat onze medeleden der Kamer er gemakkelijker de gegrondheid zouden van inzien.

De eerste paragraaf handelt over de Begrooting. — De Begrooting wordt elk jaar door de Wetgevende Kamers (art. 7) bij stemming aangenomen.

Geen uitgave mag worden betaalbaar gesteld boven de door de wet gegeven machtigingen (art. 11).

De Kamers blijven dus meester over het algemeen programma van werking en beheer van het spoorwegbedrijf. Zij zijn het, die al de credieten bepalen en deze zijn strict begrensd. Maken de omstandigheden het volstrekt noodig dat op dien strengen regel een uitzondering wordt gemaakt, dan zal het bedrijf daarin niet worden tegengehouden, terwijl de Regeering bevoegd is om er in te voorzien, maar zij moet zich door de Kamers, binnen den kortsten tijd, doen dekken.

Dit is het hoofdbeginsel dat het spoorwegbedrijf, overeenkomstig art. 115 der Grondwet, tot grondslag blijft strekken

Maar aan de Begrooting van Spoorwegen werden vormwijzigingen toegebracht. Eerst en vooral maakt zij eene begrooting uit die duidelijk gescheiden is van de Algemeene Begrooting der Natie; zij zal eene vermoedelijke vereffening voorstellen van het betrokken dienstjaar, en daarom al hare waarschijnlijke uitgaven vermelden, naast de inkomsten welke zullen dienen om ze te bestrijden. Uitgaven en ontvangsten zullen in afdeelingen worden begrepen volgens hunnen aard : eenerzijds personeel, voorraad, stoffen, algemeene uitgaven, enz ; anderzijds, ontvangsten der onderneming, leeningen, voorafneming op bijzondere fondsen, enz.

Niettemin, indien de officieele Begrooting, die welke door de Kamers artikelsgewijs bij stemming moet worden aangenomen, zich noodzakelijk moet voordoen, zooals gezegd werd, valt het niet te loochenen dat zij onder dien vorm weinig geschikt zou zijn om benuttigd te worden door eene comptabiliteit gehouden volgens de industriele opvatting. Wij zullen slechts een concreet voorbeeld kiezen om het te bewijzen :

Men weet dat, in elke bedrijf, de loonen verdeeld worden over verschillende

vakken : een deel van de arbeidskrachten betreffen het eigenlijke bedrijf, het regelmatig verkeer, zullen wij in onderhavig geval zeggen; een ander deel wordt gebezigd voor het onderhoud der inrichtingen (gebouwen en sporen); een ander nog, voor het onderhoud van het materieel (locomotieven, rijtuigen en ander); een ander, voor de nieuwe inrichtingen, enz. Welnu, de rekening « loonen » is slechts een statistische rekening, het is geene op uitslagen gegronde rekening. Wat de nijverheidsboekhouding zoekt uit te maken, dat is de bedrijfsprijs, de onderhoudsprijs, de prijs van de nieuwe instellingen, enz. Die verschillende prijzen bestaan uit een complex van loonen, stoffen, algemeene kosten en delgingen, waarvan de algeheele, voorafgaande raming in één enkele begrooting aan de Kamer geen voldoening zou kunnen schenken.

Wat de officieele begrooting geven zal, dat zijn statistische gegevens : loonen, stoffen, voorraad, algemeene kosten, delgingen, enz.; maar het is de nijverheidsboekhouding die, de aldus door de begrooting bepaald en beperkte credieten benuttigend, ze zal verdeelen over de verschillende takken van het Spoorwegbeheer (exploitatie, onderhoud, instellingen, voorraad en reserve, hernieuwing, geldlasten, enz.).

In hare Memorie van Toelichting deelt de Regeering ons trouwens mede, dat de vermoedelijke bedrijfsrekening, opgemaakt op nijverheidsvoet, het ontwerp van officieele begrooting zal vergezellen, en haar tot verrechtvaardiging zal strekken.

Zij zal dus voor de Kamer een element te meer zijn om over de zaak te kunnen oordeelen en tevens van groot belang om de besprekingen te vergemakkelijken en haar een grondiger beredeneerd karakter te geven. Te dien opzichte, is het nieuwe voorstel als een onbetwistbaren vooruitgang te beschouwen, op de huidige werkwijze der Kamers.

Een ander gevolg nog is de versmelting tot een enkele Begrooting van de drie Begrootingen : de Gewone Begrooting, de Buitengewone Begrooting en de Begrooting der Verhaalbare Uitgaven. Moet men aangaande deze versmelting eenige vrees koesteren? Het doel van de tot nog toe aangenomen verdeeling was, een zeer duidelijk onderscheid te maken tusschen de uitgaven die tijdens het jaar moeten bestreden worden door de gewone geldmiddelen (gewone uitgaven); diegene, die, ten goede komende aan verschillende toekomstige dienstjaren, kunnen gedelgd worden op die dienstjaren, ieder voor zijn aandeel (buitengewone uitgaven); en diegene die moeten dienen tot het vergoeden van oorlogsschade, die, krachtens het Verdrag van Versailles, ten laste moeten komen van Duitschland (verhaalbare uitgaven).

De buitengewone uitgaven mogen, integendeel, door een leening gedekt worden, wijl dezer last op de volgende dienstjaren valt, in de maat waarin de uitgaven, gedaan tijdens het dienstjaar dat het voorschot deed, zouden moeten bestreden worden door volgende dienstjaren; de gewone uitgaven zijn uitgaven van louter beheer, noodig voor het normaal leven der Natie, maar die niets opbrengen; zij moeten bestreden worden door gelijkwaardige normale geldmiddelen; zooniet waren er, na korten tijd, een tekort te duchten.

Dit onderscheid in ons geldbeheer heeft dus zijn reden van bestaan. Maar als wij ons voorbeeld betreffende het arbeidsloon hervatten, zijn er loonen die zullen betaald worden voor het bedrijf (gewone uitgaven); andere zullen betaald worden voor eerste inrichting (buitengewone uitgaven) en nog andere,

zullen betaald worden voor werken of diensten, gedaan of bewezen om door den oorlog, berokkende schade te herstellen (verhaalbare uitgaven). Hetzelfde geldt voor de stoffen, den voorraad, de algemeene uitgaven, enz. Op het juiste oogenblik waarop die uitgaven worden gedaan en waarop zij dienden aangewezen op een of andere begrooting, b. v. op het oogenblik waarop aan de leveranciers de voorraad en de stoffen worden betaald, weet men nog niet of het voor het bedrijf, voor de inrichting of voor het herstel van oorlogsschade, m. a. w. voor de gewone begrooting, de buitengewone begrooting of die der verhaalbare uitgaven is, want dat hangt af van de benutting er van. Misschien zelfs dat, in een zekere mate althans, die uitgaven geen van die drie begrootingen van het loopende dienstjaar betreffen, indien een deel dier stoffen, op het einde van 't jaar, in voorraad overblijft, voor de behoeften van het volgend dienstjaar.

De Begrooting-bijlage, die welke op nijverheidsvoet is opgemaakt, zal nochtans toelaten de vermoedelijke indeeling te doen in die drie categorieën van uitgaven, en hoofdzaak zal het zijn dat men in de ontvangsten, ontvangsten vinde van het bedrijf, van leeningen en van terugbetalingen, in voldoende mate om de juist op dezelfde wijze aangestipte uitgaven te bestrijden.

De tweede paragraaf handelt over de leeningen. — Er wordt ons dus voorgesteld dat de spoorweg voor zijn eigen rekening de leeningen zou mogen aangaan, welke hij noodig heeft voor zijn bedrijf en wel met zijn eigen inrichtingen als waarborg. De Memorie van Toelichting doet uitschijnen dat die bijzondere waarborg van aard zal kunnen zijn om de wijze van uitgifte dier leeningen te verbeteren. Dat lijkt ons onbetwistbaar zoo; hoe grooter de waarborgen, hoe gunstiger de geboden voorwaarden; laten wij er nog aan toevoegen dat minder aanzienlijke leeningen gemakkelijker liefhebbers vinden en bijgevolg ook, tegen betere voorwaarden.

De Regeering heeft zich ook afgevraagd of de door den Spoorweg aan zijn geldschietters geboden borg niet diengene zou verminderen, die zich in handen van de huidige schuldeischers van den Staat bevindt. Er dient aangemerkt dat de goederen die het net uitmaken verder deel blijven uitmaken van het pand der schuldeischers van den Staat. Wat de kapitalen betreft, die voor den Spoorweg werden ontleend tot bij het invoeren der financiële zelfstandigheid, zal het Spoorwegbeheer aan de Schatkist, overeenkomstig de artikelen 34 en 55 eene annuïteit storten die de uitkeering van den interest en de uitdelging van die leeningen waarborgt. Zoo de dienst der leeningen (delgingen en interesten) behoorlijk onder de gewone uitgaven is ingeschreven en zoo deze in evenwicht met de behoorlijk vastgestelde inkomsten sluit, blijft er geen twijfel over of de borg is wel degelijk.

In verband hiermede, kunnen wij zeggen dat de waarborg der huidige schuldeischers van den Staat zoo ernstig zal zijn onder het voorgestelde nieuwe stelsel, als onder het bestaande.

Wat de toekomstige leeningen betreft, welke de Spoorweg zal aangaan, legt de Memorie van Toelichting er zeer te recht nadruk op dat zij zullen worden uitgeschreven met het oog op opbrengstgevende uitgaven die de toekomstige schuldeischers voldoende zullen dekken, en die nieuwe leeningen zullen de huidige schuldeischers niet betreffen.

De tweede paragraaf voorziet dat die leeningen zullen mogen aangegaan worden :

1° Voor de inrichtingsuitgaven : dit is logisch en het lijkt ons overbodig hierop aan te dringen ;

2° Voor het vestigen der *eerste dotatie* van fondsen tot vernieuwing en aflossing, van het verzekeringsfonds en het reservefonds : daar die fondsen juist moeten vrijwaren tegen het wisselvallige van uitgaven die, uiteraard, van jaar tot jaar zeer kunnen veranderen, is het voorzichtig die vanaf het eerste jaar stevig te voorzien ; die reserves maken, feitelijk, deel uit van het voor de exploitatie benodigde bedrijfsfonds ; ze maken een wezenlijk deel uit van het noodige aanvangskapitaal voor een gezonde exploitatie, die over al haar werkmiddelen beschikt, vooral indien die exploitatie begint met materieel en inrichtingen die niet meer nieuw zijn ; die aanvankelijke bijeenbrenging van bovengenoemde fondsen vervangt ten slotte het geleidelijk verzamelen van die fondsen, dat gedurende de verlopen jaren ware geschied, indien de financieele zelfstandigheid van meet af aan bestaan had ;

3° Voor het bijeenbrengen van een bedrijfskapitaal : daar wij die kwestie even aangeraakt hebben, achten wij het nutteloos er verder op in te gaan ;

4° Voor het aanleggen van reservevoorraad : dat kan ons overbodig schijnen, was de reservevoorraad enkel bedoeld voor een normale exploitatie, omdat die voorraad eigenlijk behoort bij het bedrijfskapitaal ; doch men moet ook abnormale exploitatieperioden voorzien, stakingen in de kolenmijnen, b. v., gedurende dewelke men over grootere voorraden moet kunnen beschikken dan wanneer voorraden regelmatig vernieuwd kunnen worden ;

5° Om het verschil te kunnen goedmaken tusschen de werkelijke aflossing der toekomstige leeningen en de wettelijke aflossing van het aanlegkapitaal, voorzien in negentig jaar tegen 4 t. h. (art. 35, 3°). Men moet, inderdaad, voorzien dat de leeningen niet voor een zoo langen duur zullen gesloten worden en dat er een merkbaar verschil zal bestaan tusschen de financieele aflossing dier leeningen en de hierboven voorgestelde industriele aflossing der inrichtingen door middel van die leeningen, welke industriele aflossing alleen ten laste van de exploitatie zal komen.

Ten slotte, voorziet dezelfde § 2 nog de uitgifte van leeningen op korten termijn en de voorloopige en terugbetaalbare voorschotten van de Schatkist. Die leeningen op korten termijn en die voorschotten zijn noodig om aan het financieel raderwerk der nieuwe inrichting alle noodige lenigheid te geven. Ze zijn zonder groot belang, in dezen zin dat ze slechts voorloopig zijn en binnen korten termijn moeten vervangen worden door consolidatie-leeningen, waarover wij meer breedvoerig gesproken hebben.

De derde paragraaf handelt over de ontvangsten en uitgaven en over den financieelen dienst. — 't Is van minder belang. Daarin wordt bepaald dat het Beheer van Spoorwegen zelf zijn ontvangsten en uitgaven verricht en de verantwoordelijkheden vaststelt van de beambten, belast met de ontvangsten en uitgaven, en van de rekenplichtigen inzake gelden en stoffen. Daar die beambten

werkzaam zijn onder de verantwoordelijkheid van den Minister van Spoorwegen in een zelfstandig beheer, is het niet meer dan redelijk dat zij door hem benoemd worden. Op verzoek van de Middenafdeeling, heeft de Regeering een vereenvoudigden tekst voorgesteld (4 artikelen in plaats van 13) voor de bepalingen betreffende die beambten.

De rekeningen der rekenplichtigen inzake gelden en stoffen worden elk jaar vóór 1 Maart aan het Rekenhof onderworpen.

Hiermede zijn niet bedoeld de onder-rekenplichtigen, wier verrichtingen, zooals voorheen, in de rekeningen van beheer der rekenplichtigen zullen begrepen zijn.

Deze paragraaf bepaalt verder nog, dat de beschikbare fondsen van het Spoor bij den Staatskassier gestort worden, waar ze ingeschreven worden in een loopende rekening, tegen een interest die in gemeen overleg tusschen de Ministers van Spoorwegen en van Financiën bepaald wordt. Op een andere plaats heeft men gezien dat de Schatkist aan de Spoorwegen voorloopige voorschotten zou kunnen toestaan tegen een te bepalen interest. Het Spoor zal dus een loopende rekening hebben bij de Schatkist, die hier wezenlijk de rol van bankier zal vervullen. Die regeling komt ons best geschikt voor.

De vierde paragraaf handelt over de bijzondere fondsen. — Daarover hebben wij reeds gesproken, naar aanleiding van de leeningen die deze fondsen oorspronkelijk moeten spijzen. Er zullen dus drie fondsen zijn, elk met een bijzonder doel :

a) Een fonds tot vernieuwing en aflossing, tot regeling van de uitgaven voor vernieuwing van sporen, rollend materieel en toerusting, alsmede van de uitgaven tot herbouwing van gebouwen en kunstwerken, en tot aflossing van de improductief geworden uitgaven van aanleg. Deze uitgaven zullen dus niet *direct* ten laste van de exploitatie vallen, dewelke slechts een globale som zal moeten afstaan, die elk jaar bepaald wordt door de Begrootingswet en theoretisch berekend wordt in dien voege dat ze gelijk staat met de normale industriele aflossing der inrichtingen. Het is beter alzoo opdat, met een aflossingslast die elk jaar ongeveer dezelfde zal blijven, vergelijking zou mogelijk zijn tusschen de uitslagen van de exploitatie over verschillende dienstjaren ;

b) Een verzekeringsfonds om te voorzien in de uitgaven wegens verlies, avariën, ongevallen, brand en andere rampen. Om dezelfde redenen als hierboven, zullen de rampen dus niet *direct* ten laste van de exploitatie vallen : deze zal een jaarlijksche premie afstaan, gelijk aan de gemiddelde waarde van de rampen der laatste vijf jaar ;

c) Een reservefonds tot bestrijding van mogelijke jaarlijksche tekorten. Theoretisch moet dan de bijzondere Begrooting van Spoorwegen geen tekort hebben. Doch zekere misrekeningen in de geraamde ontvangsten of uitgaven kunnen een tekort teweegbrengen in de rekening, die slechts ten koste van het volgende dienstjaar of van de algemeene begrooting zou kunnen gedekt worden, wat niet wenschelijk is. In beide gevallen, trouwens, zou de buitengewone begrooting het tekort moeten op zich nemen. Het is dus redelijk dat fonds aan-

vankelijk te spijsen door middel van kapitaal genomen op de buitengewone begrooting, t. t. z. op de leening. Later zal dat fonds gevoed worden door boni van de exploitatie, tot dat het 25 t. h. van de gemiddelde ontvangsten der laatste 3 jaar bedraagt.

Paragraaf 5 betreft de nijverheidsboekhouding en de goedkeuring der rekeningen. — Na bij artikel 5 van § 1 bepaald te hebben dat « het Beheer van Spoorwegen het net exploiteert volgens handels- en nijverheidsmethodes », was het logisch dat programma aan te vullen door de bepaling dat het Beheer een dubbele nijverheidsboekhouding zou aanleggen.

Is het wel noodig het invoeren van de nijverheidsboekhouding op het spoor te bepleiten?

Moest zelfs de huidige begrootingsboekhouding voor het spoor al de uitgaven en ontvangsten van deze exploitatie onder afzonderlijke hoofdstukken groepeeren, nog zou men er slechts een algemeene gevolgtrekking van financieelen aard kunnen uit halen, namelijk dat er een batig slot of een tekort van X frank is. Doch het ware onmogelijk na te gaan of dat batig slot niet voortkomt van een enkelen tak van het spoorwegbedrijf, terwijl de andere takken met verlies werken, of de ware oorzaken na te gaan van het tekort en de gepaste middelen om dat te kort te verhelpen.

De hervorming drong zich dus vanzelf op. Moest ze enkel de leemten vullen, waarop wij even wezen? Het was oneindig beter onmiddellijk de volledige hervorming door te drijven op volkomen wetenschappelijke wijze, zoodat het drukke leven van ons ingewikkeld spoorwegnet door middel van juiste cijfers kon weergegeven worden in een omstandig uitgewerkte balans en exploitatierekening.

Elken dag van 't jaar worden, door mannen van beroep, geduldig en methodisch, de ontvangsten en uitgaven der exploitatie ontleed. Daarna brengen zij de verscheidene uitgaven, die tot een zelfde bijzonder doel gediend hebben, en de daaruit ontstane ontvangsten, op kleine, eerst plaatselijke, dan gewestelijke concentratiepunten bijeen; dan vergaren zij in een grooteren bundel al die eerste uitslagen, om er gevolgtrekkingen van algemeen aard uit te halen, b. v. : dat het goederenverkeer met winst of met verlies werkt, dat er voordeel aan is het een of ander model van lokomotieven te gebruiken, deze of gene treininrichting aan te wenden, enz.

Door de aldus achtereenvolgens bepaalde gedeeltelijke uitslagen, zal het Bestuur de zwakke kanten van zijn inrichting kunnen inzien, en met vaste hand verbeteringen aanbrengen waar die geboden zijn. De toewijding, de bedrijvigheid, de ondernemings- en organisatiegeest van elken dienstoverste zal aldus uit de verkregen uitslagen blijken. Daarenboven, zal het toezicht, — hetwelk thans slechts benaderend geschieden kan, waar het althans voorhanden is, — verscherpt worden. Zonder vaststaande boekhouding, geen ernstig toezicht mogelijk. Boekhouding is als het kompas van de exploitatie : men moet de Regeering er dank voor wijten, dat ze gestreefd heeft naar een rationeele en wetenschappelijke boekhouding.

Uiterlijk den 30^e Juni van elk jaar, zal die boekhouding aan de Kamers voorgelegd worden; ze zal gevoegd zijn bij de rekening en verantwoording over de

begrooting en aangevuld worden door een verslag vanwege den Minister van Spoorwegen, waarvan eenieder de conclusies zal kunnen nagaan in het licht van geduldig opgemaakte cijfers, en door een verslag vanwege het Rekenhof, waardoor iedereen volkomen gerustgesteld zal worden nopens de juistheid en de degelijkheid van die uitslagen.

En nu enkele bijzonderheden.

Art. 33 somt in breede trekken de exploitatieontvangsten en uitgaven op. De eerste worden onderverdeeld volgens de categorieën : reizigers en reisgoed, goederen, producten van het Domein, producten van de bijhorige exploitaties; de tweede zullen omvatten : de exploitatieuitgaven, eveneens onderverdeeld volgens hun aard; die onderverdelingen moeten ten slotte neerkomen op algemeene rubrieken, overeenkomende met die van de ontvangsten, ten einde vergelijkingen van de gedeeltelijke exploitatieuitslagen te bekomen; ze zullen nog omvatten de noodige sommen voor de eerste twee fondsen tot vernieuwing-aflossing en verzekering. Het spijsen dier fondsen is wel degelijk een exploitatieuitgave.

Daaruit besluiten wij dus, dat de exploitatie zal voorzien in de nijverheidsaflossing van haar inrichtingen, hetgeen hier op neerkomt, dat ze die door eigen middelen op hun huidig waardepeil zal houden.

Art. 34 bepaalt dat de financiële lasten in debet zullen geboekt worden op de verlies- en winstrekening. Welnu, deze verlies- en winstrekening zal zonder tekort sluiten, door toedoen van het reservefonds.

Welke zijn nu die financiële lasten? Art. 35 somt ze op :

1° De interesten en de aflossing van de Schuld jegens de Schatkist, overeenkomstig het bepaalde bij artikel 55, t. t. z. de interesten tegen het gemiddeld percentage der vroeger gesloten leeningen, en de aflossing, op 60 jaar, van de nog niet door het Spoor afgeloste sommen, die ingeschreven staan op de rekening voor eersten aanleg der Staatsspoorwegen en het aandeel van deze laatste in de Belgische Schuld vertegenwoordigen;

2° De interesten en de aflossing, volgens tusschen den betrokken Minister vast te stellen modaliteiten, van het overige der Schuld tegenover de Schatkist, t. t. z. : a) de waarde van de lijnen, het materieel, de inrichtingen, enz., die het net bijgekregen heeft sedert 1914, en die niet voorkomt op de rekening voor eersten aanleg; b) de waarde der overgenomen voorraden en stoffen, het gedeelte van den kasvoorraad dat aan de Schatkist toekomt, de uitgaven uitgetrokken op de Buitengewone Begrooting wegens duurtetoeslag, de waarden die het bedrijfskapitaal uitmaken, hetwelk een wezenlijk deel is van het exploitatiekapitaal.

Laten wij dus besluiten. De bruto-exploitatiewinst die reeds zal voorzien hebben in de nijverheidsaflossing van de inrichtingen, zal ook nog de financiële aflossing van de gansche schuld tegenover de Schatkist dekken. Met den duur zal de Schatkist — mochten de vooruitzichten zich bewaarheiden — heel haar schuldvordering terugbetaald krijgen door middel van de exploitatiewinst, en dan zal de Spoorweg, die thans begint met een geleend kapitaal, in bezit zijn van zijn eigen kapitaal. Dat zal vermeld staan, in het passief van de balans, volgens hetgeen gezegd is bij artikel 31, als aflossing van de Schuld tegenover de Schatkist. Dat ware een uitslag waarover wij ons zouden mogen verheugen.

Paragraaf 6 regelt het toezicht van het Rekenhof. — Wegens de noodwendigheden van den dienst, in verband met de industrialisatie van het bedrijf, zijn zekere wijzigingen noodig in de tot hiertoe gevolgde werkwijze met betrekking tot het toezicht van het Rekenhof. De Memorie van Toelichting doet heel duidelijk uitkomen dat industrialisatie van den dienst een zekere decentraliseering meebrengt, t. t. z. een opdracht van macht aan de gewestelijke besturen, en iedereen zal wel begrijpen dat het, in dat geval, hinderlijk zou werken op een degelijk bedrijf van die buitendiensten, moesten deze hun uitgavestukken, vóór de betaling, aan het Rekenhof onderwerpen.

Overigens, kennen wij allen de handelsgebruiken inzake betaling, die van kracht zijn in de privaatondernemingen, waarvan het Spoor voort zal blijven afhangen voor zijn voorraden (betaling bij de aflevering, binnen 48 uur, op 30 dagen mits korting, enz.).

De groote privaatondernemingen, die ook een beheer van belang hebben, bevinden zich best met dat stelsel, hetwelk trouwens, veel meer dan het huidige stelsel van ons Staatsbeheer, berust op het verantwoordelijkheidsgevoel van al de beambten die een deeltje van het gezag bezitten in de algemeene inrichting.

Zonder twijfel, zal ook ons Spoorwegbestuur spoedig opgewassen zijn voor zijn nieuwe taak, inzonderheid indien er een ernstig toezicht geoefend wordt. En het is hier van weinig belang, of het toezicht vóór of na geschiedt.

Hierover zijn wij ons volkomen gerust. Door zich streng aan de thans geldende regelen te houden, zou men o. a., zonder eenig nut, afzien van voordeelige overeenkomsten en dienvolgens de exploitatie bezwaren met bijkomende lasten, die kunnen vermeden worden. Het ware ook aan onze ambtenaren het vertrouwen weigeren dat de privaatondernemingen aan hun personeel wel weten te schenken.

Hoofdzaak schijnt het ons te zijn, dat het voorgestelde toezicht volledig weze, grondig en ernstig, en dat het Rekenhof de macht hebbe om zich daarvan ten volle, in gemoede en met onpartijdigheid te kwijten.

De bepalingen opgenomen in het wetsontwerp zijn van dien aard dat ze ons in dat opzicht voldoening kunnen schenken.

De zevende paragraaf betreft het vervallen der schuldvorderingen, de wettelijke verjaringen en het verzet. — Hier niets bijzonders aan te stippen : deze bepalingen strooken met die welke thans van kracht zijn, op grond van de wet op de Staatsrekenplichtigheid.

HOOFDSTUK III.

Contracten, overeenkomsten en aanbestedingen.

Ook op dit gebied moesten toegevingen gedaan worden aan de noodwendigheden van een nijverheidsbeheer, dat allen wenschen.

De Spoorweg is een Staatsonderneming die noodzakelijkerwijze werkt te midden van al de privaatondernemingen; hij heeft deze noodig, zooals deze op hun beurt van hem afhangen. Om alle wrijving te vermijden, moeten al die

ondernemingen volgens dezelfde beginselen beheerd worden, en het wordt algemeen aangenomen dat de privaatondernemingen, doordat ze vrijer zijn in hun bewegingen en uitsluitend op een winstgevenddoel gericht zijn, in ruimer mate hun voordeel hebben opgedaan met de technische en administratieve evolutie der zaken. Ons openbaar bestuur, eenigszins verstand in zijn reglementen, is ten achteren gebleven en nu heeft het zijn beheermethodes te veranderen.

Hoofdstuk III heeft ten doel er een zekere vrijheid van beweging aan te verleen, wat betreft zijn contracten voor het aankopen van voorraad en voor het uitvoeren van werken.

Grondslag voor zijn methodes blijft het beginsel van de mededinging, van de ruchtbaarheid en van de aannemingssom, welk beginsel verkondigd staat in art. 45; doch er zijn uitzonderingen voorzien in de volgende artikelen, waarvan sommige trouwens zich vanzelf opdringen en reeds in zwang zijn krachtens de wet op de Staatsrekenplichtigheid.

Zoo wordt, namelijk, gezegd bij art. 46 dat er, bij wijze van onderhandsche overeenkomst, mag gehandeld worden voor voorwerpen, waarbij geen mededinging te pas komt, voor dewelke het fabricatie-monopolie gedekt is door een uitvindingsbrevet, voor kunstwerken en kunstvoorwerpen en nauwkeurigheidsinstrumenten, waarvan de uitvoering de hulp van kunstenaars of specialisten vergt. Niemand zal er natuurlijk aan denken, de gegrondheid van dergelijke toelatingen tot onderhandsche overeenkomst te betwisten.

Er zijn andere uitzonderingen die, hoewel ze niet op zoo afdoende wijze te verantwoorden zijn, niettemin te verklaren zijn door de noodwendigheden van een betere exploitatie, zooals namelijk de toelating om een onderhandsche overeenkomst te sluiten voor contracten waarvan het bedrag 50,000 frank niet te boven gaat, of waar het een overeenkomst geldt die voor enkele jaren gesloten is en waarvan het jaarlijksche bedrag niet meer dan 15,000 frank belooft. Indien men die maximumcijfers vergelijkt met de belangrijkheid van het net der exploitatie, dan zal men zonder moeite inzien dat ze niet overdreven zijn en dat, binnen die grenzen, aan het Spoorwegbeheer een zekere zelfstandigheid mag verleend worden. Hetzelfde geldt ook nog voor exploitaties, maaksels en leveringen bij wijze van proef.

Wat de overige voorgestelde uitzonderingen betreft, zal het Spoorwegbeheer, net zooals voorheen, zich moeten wachten van het minste misbruik voor de stoffen en waren die, naar zijn zeggen, moesten gekocht worden en gekozen bij den verkooper; de redenen voor die verplichting moeten steeds afdoende bevonden worden. Hetzelfde geldt voor leveringen, vervoer en werken, voor dewelke op de aanbestedingen geen of slechts onaannemelijke inschrijvingen zijn ingekomen; het mag niet zijn dat die mislukking der aanbestedingen te wijten zij aan onmogelijke of te strenge voorwaarden, opgenomen in het lastkohier, met het doel een onderhandsche aanbesteding te kunnen uitschrijven buiten die voorwaarden om. Evenzoo voor de werken, vervoer en leveringen, die wegens dringendheid de gewone termijnen voor aanbestedingen niet kunnen afwachten; het mag niet zijn dat die dringendheid de schuld weze van den Spoorweg zelf, die, vrijwillig of onvrijwillig, zou nagelaten hebben zich te bekwamer tijd met die leveringen, vervoer en werken bezig te houden.

De Kamers zullen daarvan kennis nemen en zullen hun recht van toezicht kunnen uitoefenen, aangezien, naar luid van artikel 50, het Bestuur van Spoorwegen, tot slaving van zijn beheer, een bondigen staat zal overleggen van de onderhandsche aanbestedingen die meer dan 20,000 frank bedragen, met naam en woonplaats van den aannemer, duur en voorwaarden van de overeenkomst en de redenen van die aanbestedingen.

Bij artikel 56, steeds betreffende de onderhandsche aanbestedingen, stelt de Middenafdeeling een lichte tekstwijziging voor, door het doen wegvallen van de bepaling « zittingsmaand ». Dit artikel 56 zou dan luiden als volgt :

« Art. 56. — Bij uitzondering mag het Beheer, zoo de omstandigheden het vereischen, uit de hand overeenkomsten sluiten, buiten de in artikel 55 voorziene gevallen.

De door den Minister van Spoorwegen getroffen besluiten worden, met de rechtvaardigende bewijsstukken, in de maand die volgt op het sluiten van het contract bij het bureau van elke der Kamers ingediend ».

De volgende artikelen betreffen den duur der contracten. In beginsel sluit het Beheer van Spoorwegen hoegenaamd geen contracten, overeenkomsten of aanbestedingen voor meer dan een jaar. Ook hier zijn uitzonderingen voorzien.

Volgens hun aard en zeer uitdrukkelijke vermelding, voorkomende bij art. 48, mogen sommige contracten voor 5, 10 en 25 jaar gesloten worden. Evenzoo, indien de aard van de overeenkomst zulks vergt, zullen de éénjarige contracten, gedurende vier jaar, telkens met een jaar verlengd kunnen worden.

Artikel 58 voorziet zelfs dat, in gansch buitengewone omstandigheden, overeenkomsten voor een langeren duur zullen mogen gesloten worden. Hier evenwel stelt de Middenafdeeling een amendement op den tekst van het ontwerp voor, met het doel de overeenkomst ongeldig te maken indien, gedurende den termijn van dertig dagen waarin dit contract aan de Kamers onderworpen is, een van deze zich daartegen verzet. Artikel 58 zou dan luiden :

« Bij uitzondering, kan het Beheer van Spoorwegen, als de omstandigheden het vergen, contracten sluiten waarvan de duur langer is dan die, voorzien bij artikel 57.

» Soortgelijke beslissingen, welke met de bewijsstukken gedurende dertig zittingsdagen bij de burelen der Kamers ingediend worden, mogen door het Beheer van Spoorwegen niet uitgevoerd worden, zoo, binnen dezen termijn, een van beide Kamers er zich tegen verzet. »

HOOFDSTUK IV.

Verschillende bepalingen en overgangsbepalingen.

Dit hoofdstuk heeft uitsluitend ten doel, zooals blijkt uit den titel, de noodige voorafgaande maatregelen te treffen om van de huidige inrichting van onzen Spoorweg over te gaan naar zijn nieuwe inrichting. Het zijn enkel uitvoeringsmaatregelen, getroffen overeenkomstig de bepalingen der wet zelf en waarbij, wij niet meenen te moeten blijven stilstaan.

Besluit.

Bij deze tamelijk vlugge ontleding van het wetsontwerp, hebben wij er naar gestreefd de in de financieele inrichting van ons Spoorwezen voorgestelde wijzigingen naar waarde te doen uitkomen en wij koesteren de vertuiging dat onze Collega 's van de Kamer onze meening zullen deelen : dat het in werking treden van deze voorstellen zal strekken tot aanzienlijke verbetering van onze Spoorweg-exploitatie, die de voornaamste bron van 's Lands rijkdom is.

In die overtuiging, spreken wij met de Regeering den wensch uit, dat over het wetsontwerp spoedig beraadslaagd zou worden, zoodat het nieuwe stelsel met ingang van 1 Januari aanstaande van kracht kan worden.

De Verslaggever,
Jos. BOLOGNE.

De Voorzitter,
C. LEMONNIER.

Amendements
proposés par le Gouvernement
auxquels
la Section centrale s'est ralliée.

ART. 2.

Au deuxième alinéa, supprimer les mots : « et arrêtés royaux ».

ART. 20.

Rédiger cet article comme il suit :

Le Ministre des Chemins de fer désigne :

1° Les agents chargés d'ordonner les dépenses;

2° Les agents chargés de délivrer les titres de perception des recettes et de mandater les dépenses;

3° Les comptables en deniers et en matières ainsi que les agents chargés de les surveiller et de les contrôler.

Ces agents sont responsables des dommages causés par leur faute à l'Administration des Chemins de fer, en méconnaissance des lois et règlements. Ils sont justiciables de la Cour des Comptes.

ART. 21 à 28.

A supprimer.

ART. 31.

A supprimer.

Amendementen
voorgesteld door de Regeering
en aangenomen
door de Middenafdeeling.

ART. 2.

In het tweede lid, de woorden : « en Koninklijke besluiten », te doen wegvallen.

ART. 20.

Dit artikel te doen luiden als volgt :

De Minister van Spoorwegen duidt aan :

1° De bedienden, belast met het betaalbaar stellen der uitgaven;

2° De bedienden, belast met het afleveren van de inningstitels der ontvangsten en het mandateeren der uitgaven;

3° De rekenplichtigen in gelden en in stoffen, alsmede de bedienden welke belast zijn met er toezicht over te houden en ze na te gaan.

Deze bedienden zijn aansprakelijk voor de, door hunne fout, aan het Beheer van Spoorwegen veroorzaakte schade door het niet naleven van de wetten en reglementen. Zij zijn rekenschap verschuldigd aan het Rekenhof.

ART. 21 tot 28.

Te doen wegvallen.

ART. 31.

Te doen wegvallen.

ART. 52.

**Supprimer au deuxième ali-
néa :** « ainsi que les significations de
cession et délégation ».

ART. 52.

**In het tweede lid, de woor-
den :** « alsmede de beteekenissen van
afstand en volmacht » **te doen weg-
vallen.**

**Amendements
proposés par la Section centrale.**

ARTICLE PREMIER.

**Rédiger cet article comme
il suit :**

*Les Chemins de fer de l'État sont
exploités directement par l'État, repré-
senté par une administration autonome
dotée de la personnalité civile.*

L'Administration des Chemins de fer
de l'État belge est placée sous l'autorité
du Ministre et représentée par lui.

ART. 6.

**Rédiger cet article comme il
suit :**

*Les travaux et les services générale-
ment quelconques qui seront imposés par
l'État à l'Administration des Chemins
de fer, en dehors de ceux qui doivent
directement et exclusivement concourir
à l'exploitation normale du réseau dans
l'intérêt public, donneront lieu à une
indemnité équitable.*

ART. 7.

**A remplacer « 31 octobre » par
« 15 octobre ».**

**Amendementen
door de Middenafdeeling voorgesteld.**

EERSTE ARTIKEL.

**Dit artikel te doen luiden
als volgt :**

*De Staatsspoorwegen worden recht-
streeks geëxploiteerd door den Staat,
vertegenwoordigd door een zelfstandig
beheer, dat rechtspersoonlijkheid bezit.*

Het Beheer van Belgische Staats-
spoorwegen staat onder het gezag van
den Minister en wordt door hem ver-
tegenwoordigd.

ART. 6.

**Dit artikel te doen luiden
als volgt :**

*Voor de werken en diensten over
't algemeen die door den Staat aan het
Beheer van Spoorwegen opgelegd wor-
den buiten die, welke rechtstreeks en
uitsluitend moeten bijdragen tot de nor-
male exploitatie van het net, in 't alge-
meen belang, zal een billijke vergoeding
gegeven worden.*

ART. 7.

**« 31 October » te vervangen
door « 15 October ».**

ART. 56.

A supprimer les mots « de session ».

ART. 58.

Rédiger cet article comme il suit :

Exceptionnellement, l'Administration des Chemins de fer peut, si les circonstances l'exigent, conclure des contrats d'une durée supérieure à celles prévues à l'article 57.

Les décisions de ce genre, qui seront déposées avec toutes les pièces justificatives pendant trente jours de session sur les bureaux des Chambres, ne pourront pas être mises à exécution par l'Administration des Chemins de fer, si, au cours de ce délai, une des deux Chambres s'y oppose.

ART. 56.

« In de zittingsmaand » te vervangen door : « In de maand ».

ART 58.

Dit artikel te doen luiden als volgt :

Bij uitzondering, kan het Beheer van Spoorwegen, als de omstandigheden het vergen, contracten sluiten, waarvan de duur langer is dan deze, voorzien bij artikel 57.

Soortgelijke beslissingen, welke met de bewijsstukken gedurende dertig zittingsdagen bij de bureelen der Kamers ingediend worden, mogen door het Beheer van Spoorwegen niet uitgevoerd worden, zoo, binnen dezen termijn, een van beide Kamers er zich tegen verzet.