

## SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 20 AVRIL 1923

### Rapport de la Commission de la Défense Nationale, chargée d'examiner le Projet de Loi relatif aux statuts de la Société anonyme Belge d'exploitation de navigation aérienne (S. A. B. E. N. A.).

(Voir les n<sup>os</sup> 26, 107, 128, 174, 186, 211 et les Ann. parl. de la Chambre  
des Représentants, séance du 22 mars 1923, et le n° 115 du Sénat.)

Présents : MM. le comte DE BROQUEVILLE, président ; CALONNE,  
DAMAS, LIBIOULLE et le général GILLAIN, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Les intérêts supérieurs du pays, tant au point de vue économique qu'au point de vue militaire, exigent que le Gouvernement assure par tous les moyens qui sont en son pouvoir la mise en œuvre et l'exploitation des transports aériens.

Dès le mois d'août 1920, la S. N. E. T. A. (Société nationale d'exploitation des transports aériens) assura le service des transports aériens, grâce aux subsides accordés par l'État d'après diverses modalités successives ; l'essai fut désastreux et cette société dut cesser cette exploitation dès juin 1922, alors que les puissances étrangères multipliaient leurs efforts pour s'assurer le monopole des transports internationaux.

C'est pour remédier à cette situation éminemment préjudiciable à l'intérêt national que le Gouvernement soumet à vos délibérations le présent projet de loi qui lui permettra de participer à la formation de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (S. A. B. E. N. A.).

Jusqu'aujourd'hui et certainement pendant un nombre plus ou moins grand d'années, l'aviation civile, n'utilisant que ses seules ressources, n'est pas viable : il faut, à l'instar des grandes nations qui consacrent des sommes énormes à ce service, il faut, dis-je, que le Gouvernement lui apporte son autorité et son aide financière.

L'Exposé des motifs et les statuts de la nouvelle Société montrent clairement l'économie du projet tant au point de vue de l'intervention financière de l'État qu'à celui de la gestion de l'organisme.

\*  
\* \*

Le capital de la S. A. B. E. N. A. est de 6,000,000 de francs, l'État et la Colonie participent à la formation de ce capital à concurrence de la moitié, soit 3,000,000 de francs ; mais, par l'octroi à l'État et à la Colonie de

17,000 actions de dividende sur 24,000, l'État disposera de la majorité au sein des assemblées générales. Ce capital est le fonds de roulement de la Société.

De plus, l'État donne la garantie à l'emprunt nécessaire pour l'acquisition du matériel et il fera l'avance des déficits d'exploitation dans les limites qui sont fixées (art. 10) pour les cinq premières années (art. 23, page 16) ; comme garantie de cette avance le matériel de la Société sera grevé au profit de l'État. Enfin le jour où l'entreprise deviendra rémunératrice, l'État y participera à concurrence des capitaux engagés et des risques qu'il a assumés.

Telle est largement esquissée l'intervention financière du Gouvernement.

\* \*

Quant aux modalités de contrôle de la gestion administrative et technique, remarquons (art. 2 des statuts) que l'État sera en minorité au sein du Conseil d'administration puisqu'il ne sera représenté que par quatre administrateurs sur douze ; mais le contrôle le plus étroit est prévu par cette restriction que chacun de ces quatre administrateurs peut opposer un veto suspensif à toute décision qui lui paraîtrait contraire aux intérêts de l'État ou de la Colonie ; seuls les Ministres de la Défense nationale ou des Colonies, suivant le cas, pourront donner main levée de ce veto.

Au sujet de cette disposition, qui peut paraître quelque peu draconienne, un membre de la Commission a demandé de poser la question suivante au Ministre de la Défense nationale :

« N'y aurait-il pas lieu de fixer à six le nombre des représentants du Gouvernement au sein du Conseil d'administration, en y introduisant deux délégués du Département des chemins de fer, postes et télégraphes, qui a dans ses attributions la réglementation des tarifs des correspondances postales, des colis postaux, etc. ? »

\* \*

L'article 6 des statuts énumère les apports faits par les groupements (État, Colonie, S. N. E. T. A.), qui participent à la constitution de la S. A. B. E. N. A.

Le 3<sup>o</sup> de cet article autorise la Société à utiliser toutes les installations aéronautiques que l'État a créées ou pourrait créer en Belgique, avec la seule restriction de mettre ces installations jusqu'à concurrence de 50 p. c. à la disposition de particuliers ou d'entreprises similaires qui en feraient la demande au Gouvernement.

Au sujet de cette clause, un membre du Sénat et divers membres de la Commission ont posé la question suivante qui a été transmise au Ministre de la Défense nationale :

« N'y a-t-il pas opposition entre le paragraphe 3 de l'article 6 des statuts et l'article 24 de la convention portant réglementation de la navigation aérienne ? » (13 octobre 1919).

Enfin, au cours de la discussion générale, un membre de la Commission a formulé la question suivante que nous avons également transmise à M. le Ministre de la Défense nationale :

« Dans quelle proportion l'organisme futur pourra-t-il venir en aide à l'organisation de la défense nationale ? »

\* \*

Messieurs, la combinaison soumise à vos délibérations a fait l'objet d'études minutieuses de la part du Comité exécutif de l'aéronautique ; il a été également étudié et approuvé par le Comité de la Défense nationale et enfin, il a été l'objet de longues discussions entre les représentants des Ministères en cause, les techniciens et les financiers des groupements qui coopèrent à la formation de la Société ; nous pouvons donc avoir confiance et escompter que la solution nouvelle présente un maximum de garanties pour l'avenir de l'aviation nationale.

\*  
\* \*

En conséquence, la Commission, à l'unanimité de ses membres, vous propose l'adoption du présent projet de loi. Celui-ci a été voté par la Chambre en séance du 22 mars dernier, par 130 voix sur 135 votants.

Ci-joint en annexe les réponses du Département de la Défense nationale aux trois questions posées.

*Le Rapporteur,*  
Général GILLAIN.

*Le Président,*  
Comte DE BROQUEVILLE.

ANNEXE.

RÉPONSE A LA PREMIÈRE QUESTION.

*Proportion dans laquelle la « S. A. B. E. N. A. » pourra venir en aide à l'organisation de la Défense nationale.*

L'Exposé des motifs du projet de loi répond brièvement à cette question : « Il n'est pas possible, pour des raisons budgétaires, d'avoir en stock, dès le temps de paix, le matériel énorme que requiert en temps de guerre la flotte aérienne ; ces stocks se démoderaient d'ailleurs rapidement et perdraient toute valeur ; l'existence d'une aviation civile de transport s'impose donc à double titre comme réserve de matériel — principalement pour l'aviation de bombardement — et comme réserve de personnel, en permettant à l'armée de compter sur le rappel de pilotes entraînés et expérimentés. »

Le matériel volant de la S. A. B. E. N. A. pourra être presque entièrement transformé en avions de bombardement dès le début d'une mobilisation, spécialement en avions de bombardement de nuit ; le transport rapide de petites unités (sections de mitrailleuses, etc.) pourra également s'effectuer par les avions de transport. Ce matériel sera d'autant plus utile qu'il sera en parfait ordre de marche pendant les premières semaines de guerre, au moment où les usines devront transformer leurs fabrications du temps de paix en fabrications d'avion de guerre.

Le matériel terrestre, outillage, rechanges, accessoires, est identique au matériel analogue d'une escadrille militaire et pourra être employé de la même manière.

Le personnel (pilotes, navigateurs, mécaniciens) sera entraîné et mobilisable immédiatement.

DEUXIÈME QUESTION.

*N'y aurait-il pas lieu de porter le nombre d'administrateurs de l'Etat à 6 de façon à faire représenter dans le conseil d'administration le Ministre des Chemins de fer en vue de la fixation des tarifs du transport du courrier.*

RÉPONSE.

L'augmentation du nombre des administrateurs aurait le défaut de conduire à une régie déguisée, au lieu de laisser à l'initiative privée la responsabilité des décisions à prendre.

Les représentants de l'Etat, possédant le droit de veto, peuvent défendre ses intérêts de façon suffisamment efficace. Le Ministre des Postes fixe d'ailleurs lui-même les tarifs de transport de courrier et n'a pas avantage à les discuter de nouveau en conseil d'administration.

RÉPONSE A LA TROISIÈME QUESTION.

*Opposition entre le paragraphe 3, article 6 des statuts de la S. A. B. E. N. A. et l'article 24 de la convention internationale de 1919.*

L'article 6 des statuts de la S. A. B. E. N. A. prévoit que l'Etat réservera par priorité 50 p. c. de ses installations aériennes à cette société.

L'article 24 de la Convention internationale de 1919 prévoit que : « tout aérodrome d'un État contractant, s'il est ouvert moyennant paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres États contractants.

» Pour chacun des ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers ».

On peut prétendre qu'il n'y a pas opposition entre ces deux dispositions : l'article 24 de la Convention ne s'appliquerait alors uniquement qu'aux tarifs d'atterrissage et de garage et non à la répartition des emplacements de garage.

Cependant il faut noter que l'article 24 comprend deux paragraphes, dont le second traite spécialement et de façon distincte des tarifs.

La première partie de cet article vise les aérodromes publics (« ouverts moyennant paiement, à l'usage public ») par opposition aux aérodromes privés (créés par des particuliers pour leur usage). Ces aérodromes seront « ouverts dans les mêmes conditions » aux nationaux et aux étrangers. Ces termes semblent bien exiger l'égalité de traitement des nationaux et étrangers, et ne pas permettre qu'une partie de ces aérodromes *ou de leurs accessoires nécessaires* (hangars, etc.) soit réservée à un organisme national.

En pratique, la navigation aérienne internationale, qui sera le but principal de la S. A. B. E. N. A., est fondée uniquement sur une réciprocité de traitement, et il est évident qu'un usage du droit conféré par l'article 6 des statuts se heurterait vis-à-vis des étrangers à des mesures de rétorsion qu'il faut éviter.