

SV

ROYAUME DE BELGIQUE

Avis 38.197/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Entreprises publiques, le 4 mars 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "portant assentiment de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en oeuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles", a donné le 30 mars 2005 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. Le 4 avril 2003, l'État fédéral et les trois régions ont conclu un accord de coopération en vue de la mise en oeuvre du programme de réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles.

Cet accord a été conçu comme un accord-cadre prévoyant que les autorités concernées alignent leur politique de mobilité dans et autour de Bruxelles. Comme l'exposent les considérants de l'accord, les parties considèrent le Réseau Express Régional (RER) comme un "projet global".

La zone RER visée par l'accord de coopération couvre un rayon d'environ 30 km autour de Bruxelles. Cette zone est définie avec précision dans une annexe à l'accord.

L'intention des parties est de rendre pleinement opérationnelle une offre déterminée de relations ferrées et routières dans la zone RER d'ici fin 2012. L'offre ferroviaire RER devrait être opérationnelle sur au moins deux relations radiales pour fin 2005.

La coopération entre les parties est organisée au sein de trois organes (...) : le Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM), le Comité de pilotage et le Groupe opérationnel. L'accord en règle la composition et les missions.

.../...

L'accord de coopération prévoit, dans une première phase, la réalisation d'une étude portant sur les besoins de déplacement et les demandes de fonctionnalité en matière de fréquence, d'amplitude et de points d'arrêt. Sur la base des résultats de cette étude, un programme pluriannuel indicatif ainsi que des programmes annuels seront établis. Ils doivent viser à ce que l'offre RER soit organisée de manière à induire un transfert des transports par voiture vers les transports en commun et à augmenter la part de marché des transports en commun dans la zone RER.

L'accord prévoit ensuite, notamment, que les parties poursuivent la mise en place d'une offre tarifaire commune. Les parties déclarent en outre qu'elles mettront progressivement en oeuvre des mesures d'accompagnement concernant l'arrêt et le stationnement, l'intermodalité, l'augmentation de la vitesse commerciale du transport en commun et la hiérarchisation des routes.

2. L'avant-projet de loi soumis pour avis prévoit l'assentiment du législateur à l'accord de coopération susvisé.

OBSERVATION PRÉALABLE

3. La récente réforme de la Société nationale des Chemins de fer belges a abouti à ce que les missions anciennement confiées à cette entreprise publique autonome soient maintenant réparties entre quatre acteurs publics, à savoir le Fonds de l'infrastructure ferroviaire, la S.N.C.B.- Holding et ses deux filiales, Infrabel et S.N.C.B. ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Voir notamment l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire (Moniteur belge, 24 juin 2004) et l'arrêté royal du 19 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges (Moniteur belge, 20 octobre 2004).

Il convient en outre de tenir compte du fait que l'accès à l'infrastructure ferroviaire est maintenant ouvert à d'autres entreprises ⁽²⁾. Cette complexification du "paysage ferroviaire" belge résulte en partie de la nécessité de transposer les directives européennes relatives à la libéralisation des chemins de fer ⁽³⁾.

La section de législation se demande si l'accord de coopération du 4 avril 2003 ne gagnerait pas à être amendé afin de tenir compte de ce démembrement de la S.N.C.B. en quatre entités, ainsi que de l'ouverture de l'infrastructure à d'autres entreprises ferroviaires.

L'exposé des motifs de l'avant-projet examiné devrait, à tout le moins, apporter un complément d'informations sur le rôle de chacun de ces nouveaux acteurs dans le cadre de la mise en oeuvre de l'accord de coopération auquel il est porté assentiment.

OBSERVATION GÉNÉRALE

4. L'accord de coopération semble n'imposer aucune obligation directe aux parties. Celles-ci s'engagent essentiellement à aligner leur politique en vue de la réalisation d'un objectif commun : la promotion de la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Le Conseil d'État comprend l'accord en ce sens qu'il crée surtout un certain nombre d'organes où les parties concernées pourront conclure des accords plus spécifiques. Ces accords devront être concrétisés par chaque autorité par des mesures que celle-ci prendra elle-même, dans le cadre de sa sphère de compétences. Aucune des parties ne sera à cet égard juridiquement liée par les accords conclus au sein des organes de coopération visés dans l'accord. La mise en oeuvre de l'accord de coopération dépendra

⁽²⁾ Voir notamment l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (Moniteur belge, 14 mars 2003).

⁽³⁾ Notamment les directives 2001/12/CE modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, 2001/13/CE modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des compagnies ferroviaires, et 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, toutes trois adoptées le 26 février 2001.

au contraire intégralement de la manière dont chacune des parties sera disposée à atteindre les objectifs visés dans l'accord. Ainsi par exemple, les articles 25 et 26 de l'accord de coopération ne peuvent-ils être interprétés comme obligeant les différents législateurs budgétaires à octroyer les crédits nécessaires au financement des infrastructures et du matériel roulant RER au motif que les programmes établis en application de l'article 12 auraient été approuvés par le CEMM.

Les observations qui suivent sont formulées à la lumière de cette lecture de l'accord de coopération ⁽⁴⁾.

EXAMEN DES TEXTES

Avant-projet de loi

5. L'avant-projet de loi doit être précédé d'un projet d'arrêté de présentation. Ce dernier ne figure pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

6. L'avant-projet de loi ne peut contenir de formule exécutoire, son exécution étant régie par l'article 37 de la Constitution ⁽⁵⁾.

L'article 3 doit, dès lors, être omis.

7. Il y a lieu d'omettre pareillement la formule relative à l'apposition du sceau de l'État puisqu'il s'agit, à ce stade, d'un avant-projet de loi.

⁽⁴⁾ Il serait opportun de préciser dans l'exposé des motifs la portée des obligations qui résultent de l'accord pour les parties. Le Parlement pourra ainsi donner son assentiment en connaissance de cause.

⁽⁵⁾ Conseil d'État, Légistique formelle, recommandations et formules, édition novembre 2001, § 8.11, p. 56 (<http://www.raadvst-consetat.be/pdf/Lforf1.pdf>) (23-03-2005).

Accord de coopération

Article 5

8. Les alinéas 1^{er} et 2 définissent la zone RER. L'alinéa 3 habilite le CEMM à adapter la délimitation de la zone en fonction de l'évolution des conditions de mobilité.

La définition de la zone RER délimite en fait le champ d'application territorial de l'accord de coopération. Un élément aussi fondamental de l'accord ne peut être modifié que par les parties au présent accord. Cette modification doit alors intervenir dans le cadre d'un nouvel accord de coopération auquel chacune des assemblées législatives concernées doit, comme pour le présent accord, donner son assentiment. La délégation de compétence au CEMM, prévue à l'article 5, alinéa 3, doit dès lors être supprimée de l'accord.

Article 14

9. Selon le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, l'offre ferroviaire suburbaine est précisée dans le cadre de la présente convention.

La portée de cet alinéa n'est pas claire. La précision doit-elle être déduite des dispositions de la convention même et, dans l'affirmative, de quelles dispositions ? Ou l'intention est-elle d'intégrer la précision dans la mise en oeuvre future de la convention et, si oui, à quel organe cette mission incombe-t-elle alors ?

Il serait souhaitable de préciser l'accord de coopération sur ce point.

10. Selon le paragraphe 1^{er}, alinéa 5, les parties déterminent les améliorations et modifications à apporter "à ce réseau de base".

Cet alinéa devrait être omis. En effet, une fois l'accord de coopération approuvé par les différentes assemblées délibérantes, les parties, c'est-à-dire les Gouvernements respectifs, ne peuvent se voir habilités, sur avis du comité de pilotage, à déterminer les améliorations et modifications à apporter à ce réseau de base, sans passer par la modification effective de l'accord de coopération qui devra ensuite être soumise à l'approbation des assemblées législatives.

L'annexe II, 1, alinéa 1^{er}, deuxième phrase, qui habilite les parties à modifier la structure et l'organisation du réseau ferroviaire de référence, appelle la même observation.

Cette occasion devrait être saisie pour harmoniser la terminologie utilisée à l'article 14, § 1^{er}, alinéa 4 ("un réseau ferroviaire RER de base"), et dans l'annexe II, 1, alinéa 1^{er} ("le réseau ferroviaire radial de référence"), et pour énoncer clairement à l'article 14, § 1^{er}, alinéa 5, que le "réseau de base" qui y est visée est bien le "réseau RER ferroviaire de base" dont il est question à l'alinéa précédent, et non "le réseau RER" mentionné à l'alinéa 2 du même paragraphe, qui "est composé de liaisons rapides radiales et transversales, ferroviaires ou routières".

Article 27

11. Selon cet article, les parties ou leurs mandataires établissent des conventions particulières entre elles et éventuellement avec d'autres partenaires pour le financement des infrastructures d'accueil des utilisateurs.

Il va de soi que pareilles conventions devront respecter la répartition des compétences entre les autorités concernées. En d'autres termes, chaque autorité devra supporter les coûts liés à l'exercice de ses propres compétences.

Article 28

12. Selon cet article, pour toute étude ou projet commun, les parties concernées s'accordent, pour le financement, sur une clé de répartition. En cas d'absence d'accord, l'étude ou le projet commun est présenté au CEMM.

.../...

Il convient ici aussi de rappeler que les régimes de financement devront respecter les règles de compétence. Une autorité peut uniquement affecter des moyens au financement d'études et de projets dans la mesure où ceux-ci présentent un rapport avec ses propres compétences. Les clés de répartition devront refléter raisonnablement les sphères de compétences respectives.

La chambre était composée de

Madame	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre,
Messieurs	P. LIÉNARDY, J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 38.197/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 4 maart 2005 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Overheidsbedrijven verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende instemming met het Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel ", heeft op 30 maart 2005 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Op 4 april 2003 is door de federale staat en door de drie gewesten een samenwerkingsakkoord gesloten, met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel.

Dat samenwerkingsakkoord is opgevat als een kaderakkoord, waarmee de betrokken overheden hun beleid in verband met de mobiliteit in en rond Brussel op elkaar afstemmen. Zoals in de consideransen van het akkoord wordt uiteengezet, beschouwen de partijen het Gewestelijk Expresnet (GEN) als een "globaal project".

De GEN-zone, waarop het samenwerkingsakkoord betrekking heeft, bestrijkt een gebied in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel. Die zone wordt precies omschreven in een bijlage bij het akkoord.

Het is de bedoeling van de partijen om een bepaald aanbod van spoor- en wegverbindingen in de GEN-zone volledig operationeel te maken tegen eind 2012. Het GEN-spooraanbod zou op ten minste twee radiale verbindingen operationeel moeten zijn tegen eind 2005.

De samenwerking onder de partijen wordt georganiseerd binnen drie organen (...) : het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), de Stuurgroep en de Operationele Groep. In het akkoord worden de samenstelling en de taken van die organen geregeld.

.../...

Het samenwerkingsakkoord voorziet in een eerste fase in de uitvoering van een studie over de verplaatsingsbehoeften en de functionaliteitseisen inzake frequentie, amplitude en haltes. Op basis van de resultaten van die studie zullen een indicatief meerjarenprogramma en jaarprogramma's worden opgesteld. Die moeten erop gericht zijn om het GEN-aanbod zo in te richten dat er een verschuiving komt van het vervoer per auto naar het openbaar vervoer, en dat het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone stijgt.

Voorts bepaalt het akkoord onder meer dat de partijen streven naar de invoering van een gemeenschappelijk tariefaanbod. De partijen verklaren bovendien dat ze progressief begeleidende maatregelen zullen invoeren, betrekking hebbend op het parkeren, (het stilstaan), de intermodaliteit, het verhogen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de wegencategorisering.

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet voorziet in de instemming door de wetgever met het voornoemde samenwerkingsakkoord.

VOORAFGAANDE OPMERKING

3. De recente hervorming van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft ertoe geleid dat de taken die voorheen aan dat autonome overheidsbedrijf waren toevertrouwd, nu verdeeld zijn onder vier overheidsinstanties, namelijk het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, de NMBS-Holding en de twee dochterondernemingen ervan, Infrabel en NMBS ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Zie, inzonderheid, het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur (Belgisch Staatsblad van 24 juni 2004) en het koninklijk besluit van 19 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (Belgisch Staatsblad van 20 oktober 2004).

Bovendien moet er rekening mee worden gehouden dat de spoorweginfrastructuur nu ook openstaat voor andere ondernemingen ⁽²⁾. Dat het Belgische "spoorweglandschap" dus ingewikkelder wordt, vloeit gedeeltelijk voort uit de noodzaak om de Europese richtlijnen betreffende de liberalisering van de spoorwegen om te zetten ⁽³⁾.

De afdeling wetgeving vraagt zich af of het niet beter zou zijn dat het samenwerkingsakkoord van 4 april 2003 wordt gewijzigd, teneinde rekening te houden met deze opsplitsing van de NMBS in vier eenheden, alsook met de openstelling van de infrastructuur voor andere spoorwegondernemingen.

In de memorie van toelichting bij het onderzochte voorontwerp zouden op zijn minst nadere inlichtingen moeten worden verstrekt over de rol die elk van die nieuwe eenheden vervullen in de uitvoering van het samenwerkingsakkoord waarmee wordt ingestemd.

AIGEMENE OPMERKING

4. Het samenwerkingsakkoord lijkt geen directe verplichtingen aan de partijen op te leggen. Deze verbinden zich er in essentie toe om hun beleid op elkaar af te stemmen, ter verwezenlijking van een gemeenschappelijk doel : het bevorderen van de mobiliteit in en rond Brussel.

De Raad van State begrijpt het akkoord in die zin dat het vooral een aantal organen opricht, waarin de betrokken partijen nadere afspraken kunnen maken. Die

⁽²⁾ Zie, inzonderheid, het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (Belgisch Staatsblad van 14 maart 2003).

⁽³⁾ Inzonderheid richtlijn 2001/12/EG tot wijziging van richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, richtlijn 2001/13/EG tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, die alle drie aangenomen zijn op 26 februari 2001.

afspraken dienen door elke overheid geconcretiseerd te worden in maatregelen die deze zelf neemt, binnen haar bevoegdheidssfeer. Geen van de partijen zal daarbij juridisch gebonden zijn door de afspraken die binnen de in het akkoord bedoelde samenwerkingsorganen gemaakt worden. De uitvoering van het samenwerkingsakkoord zal integendeel volledig afhangen van de mate waarin elk van de partijen bereid is om de in het akkoord bedoelde doelstellingen te bereiken. Zo bijvoorbeeld kunnen de artikelen 25 en 26 van het samenwerkingsakkoord niet geïnterpreteerd worden als zouden ze de onderscheiden begrotingswetgevers ertoe verplichten de kredieten toe te kennen die noodzakelijk zijn voor de financiering van de infrastructuur en het rollend materieel van het GEN, op de grond dat de programma's vastgesteld met toepassing van artikel 12 goedgekeurd zijn door het ECMM.

Het is in het licht van die lezing van het samenwerkingsakkoord dat de opmerkingen hierna gemaakt worden ⁽⁴⁾.

ONDERZOEK VAN DE TEKSTEN

Voorontwerp van wet

5. Het voorontwerp van wet dient voorafgegaan te worden door een ontwerp van indieningsbesluit. Dat laatste zit niet in het dossier dat gevoegd is bij de adviesaanvraag.

6. Het voorontwerp van wet mag geen uitvoeringsbepaling bevatten, daar de tenuitvoerlegging ervan geregeld wordt bij artikel 37 van de Grondwet ⁽⁵⁾.

Artikel 3 moet derhalve vervallen.

⁽⁴⁾ Het zou wenselijk zijn dat in de memorie van toelichting nadere uitleg wordt gegeven over de draagwijdte van de verplichtingen die voor de partijen uit het akkoord voortvloeien. Op die manier kan het parlement met kennis van zaken zijn instemming verlenen.

⁽⁵⁾ Raad van State, Wetgevingstechniek, aanbevelingen en formules, uitgave november 2001, § 8.11, blz. 56 (<http://www.raadvst-consetat.be/pdf/Lforf1.pdf>) (23-03-2005).

7. Ook dient het formulier met betrekking tot de aanbrenging van 's Lands zegel te vervallen, aangezien het in dit stadium om een voorontwerp van wet gaat.

Samenwerkingsakkoord

Artikel 5

8. In het eerste en het tweede lid wordt de GEN-zone omschreven. Het derde lid bevat een machtiging aan het ECMM om de afbakening van die zone aan te passen aan de zich wijzigende mobiliteitsomstandigheden.

De omschrijving van de GEN-zone bepaalt in feite het territoriale toepassingsgebied van het samenwerkingsakkoord. Een zo fundamenteel element van het akkoord kan enkel door de partijen bij het voorliggende akkoord gewijzigd worden. Dit moet dan geschieden bij een nieuw samenwerkingsakkoord waarmee, zoals met het thans voorliggende akkoord, door elk van de betrokken wetgevende vergaderingen moet worden ingestemd. De delegatie van bevoegdheid aan het ECMM, in artikel 5, derde lid, dient derhalve uit het akkoord weggelaten te worden.

Artikel 14

9. Volgens paragraaf 1, derde lid, wordt het voorstедelijk spoorwegaanbod gepreciseerd in het kader van de voorliggende overeenkomst.

Het is niet duidelijk wat daarmee bedoeld wordt. Dient de precisering te worden afgeleid uit de bepalingen van de overeenkomst zelf, en zo ja, uit welke bepalingen ? Of is het de bedoeling dat de precisering deel uitmaakt van de latere uitvoering van de overeenkomst, en zo ja, aan welk orgaan komt die taak dan toe ?

Het zou wenselijk zijn het samenwerkingsakkoord op dit punt te preciseren.

.../...

10. Volgens paragraaf 1, vijfde lid, bepalen de partijen de verbeteringen en de aanpassingen die "aan dit basisnetwerk" moeten worden aangebracht.

Dat lid zou weggelaten moeten worden. Immers, zodra het samenwerkingsakkoord is goedgekeurd door de onderscheiden wetgevende vergaderingen, kunnen de partijen, dit wil zeggen de respectieve regeringen, niet gemachtigd worden om, op advies van de Stuurgroep, de verbeteringen en aanpassingen in dit basisnetwerk aan te brengen, zonder daartoe het samenwerkingsakkoord effectief te wijzigen en die wijziging vervolgens ter goedkeuring voor te leggen aan de wetgevende vergaderingen.

Deze opmerking geldt eveneens voor bijlage II, 1, eerste lid, tweede volzin, die de partijen machtigt om de structuur en de organisatie van het referentiespoornetwerk te wijzigen.

Van de gelegenheid zou gebruik gemaakt moeten worden om de terminologie gebruikt in artikel 14, § 1, vierde lid ("een GEN-basisnetwerk van de spoorwegen"), en in bijlage II, 1, eerste lid ("het radiale referentiespoornet") op elkaar af te stemmen, en om duidelijk in artikel 14, § 1, vijfde lid, te bepalen dat het aldaar bedoelde "basisnetwerk" wel degelijk het "GEN-basisnetwerk van de spoorwegen" is, bedoeld in het vorige lid, en niet het "net" genoemd in het tweede lid van dezelfde paragraaf, dat "is samengesteld uit snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen".

Artikel 27

11. Volgens dit artikel stellen de partijen of hun mandatarissen specifieke overeenkomsten op tussen henzelf en eventueel met andere partners, voor de financiering van de infrastructuur voor "het onthaal" van de gebruikers.

Het spreekt vanzelf dat dergelijke overeenkomsten de bevoegdheidsverdeling onder de betrokken overheden zullen moeten eerbiedigen. Met andere woorden, elke overheid zal de kosten moeten dragen die verbonden zijn aan de uitoefening van haar eigen bevoegdheden.

.../...

Artikel 28

12. Volgens dit artikel spreken, voor elk gemeenschappelijke onderzoek of project, de betrokken partijen af welke verdeelsleutel ze voor de financiering zullen hanteren. Bij gebrek aan akkoord, wordt het gemeenschappelijk onderzoek of project aan het ECMM voorgelegd.

Ook hier moet eraan herinnerd worden dat de financieringsregelingen de bevoegdheidsregels zullen moeten eerbiedigen. Een overheid kan middelen enkel aanwenden voor de financiering van onderzoeken en projecten, in zoverre die verband houden met haar eigen bevoegdheden. De verdeelsleutels zullen op een redelijke wijze de respectieve bevoegdheidssferen moeten weerspiegelen.

De kamer was samengesteld uit

Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	kamervoorzitter,
de Heren	P. LIÉNARDY, J. JAUMOTTE,	staatsraden,
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS