

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 MEI 1907.

Ontwerp van wet betreffende den afkoop van de vergunningen tot het heffen van vrachtprijzen, aan de Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen verleend (¹).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (²) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER STANDAERT.

MIJNE HEEREN,

I.

Ter vergadering van de Kamer der Volksvertegenwoordigers op 9 Mei 1906. werd door de Regeering ingediend een ontwerp van wet betreffende den afkoop van de vergunningen tot het heffen van vrachtprijzen, verleend aan de Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen. Dit ontwerp beoogt de naasting van al de spoorweglijnen in West-Vlaanderen, in concessie gegeven aan gemelde maatschappij, en belast den Staat met het in bedrijf nemen van gansch het net op het grondgebied van die provincie.

De voorgestelde naasting omvat 181.6 kilometer spoorweglijnen, met aanboorigheden, bedrijfsmaterieel en voorraad.

Van deze 181.6 kilometer liggen er 14.7 op Fransch grondgebied, tusschen de grens en Hazebroek.

Over de voorwaarden der naasting werd geruimen tijd onderhandeld tusschen de Regeering en den Beheerraad der Naamlooze Vennootschap voor de Spoorwegen in West-Vlaanderen, en den 5ⁿ Mei 1906 werd onderteekend eene overeenkomst, waarbij de afkoopprijs, ondersteld betaalbaar in kapitaal, is bepaald op de som van 55,835,220 frank.

Deze overeenkomst vervalt, zoo in den loop van het zittingsjaar 1906-1907 de Wetgevende Kamers ze niet goedkeuren.

(¹) Wetsontwerp, n^o 195 (zittingsjaar 1905-1906).

(²) De Middenafdeeling, onder voorzitterschap van den heer HARMIGNIS, bestond uit de heeren TACK, WAUWERMANS, NOLF, RAEMDONCK, HUBERT en STANDAERT.

II.

WAAROM DE NAASTING IN BEGINSEL IS GERECHTVAARDIGD.

Bij elke naasting van vergunde lijnen rijzen werkelijk gewichtige vraagstukken op en ziet men aanhangers en bestrijders van het spoorwegbedrijf van Staatswege voor het ééngemaakte net, tegen elkaar optreden.

Dit vraagstuk verdient inzonderheid de aandacht, vermits het verbeteren van de middelen van vervoer in een land hoofdzakelijk bijdraagt tot vooruitgang en eenigszins de maat bepaalt van de mogelijke uitbreiding van handel en nijverheid.

Over het beginsel van het aanhangig ontwerp werden voorbehoudingen gemaakt, zoo in de afdeelingen der Kamer als in de Middenafdeeling.

Men weet welke redenen worden aangevoerd.

De voorstanders van Staatsmonopolie zeggen :

Thans worden de voordeelen van het spoorwegbedrijf van Staatswege niet meer betwist. De spoorwegdienst is van algemeen belang en moet door den Staat ondernomen worden, uit hoofde van zijn economisch belang dat rechtstreeks invloed uitoefent op de ontwikkeling van een land, en uit hoofde van zijn strategisch gewicht met het oog op het mobielmaken en het verzamelen van het leger onder een eenig bestuur.

Overigens, op dat gebied moet de Staat er zich voornamelijk op toeleggen, elk winstbejag ter zijde te stellen, ten einde den vooruitgang te bevorderen voor al de takken van 's lands bedrijvigheid. De Staat alleen, die enkel het algemeen belang beoogt, kan het verkeer uitbreiden, zelfs ten koste van zekere opofferingen die worden vergoed door de bescherming van 's lands nijverheid en door den toenemenden openbaren rijkdom.

Uitgaande van dezelfde denkbeelden, verbetert en verfraait de Staat zijne statien, onderhoudt beter de banen, vermeedert en verbetert gestadig het materieel, vermenigvuldigt de treinen, verhoogt de snelheid.

Vergt overigens niet het algemeen belang dat de bedrijfswinst ten goede komt aan 's Lands schatkist ten bate van al de burgers, liever dan eenige aandeelhouders te verrijken?

Daarop wordt dadelijk geantwoord door de voorstanders van privaat spoorwegbedrijf :

Het spoorwegbedrijf behoort niet tot de taak van den Staat. Het heeft niet den aard van souverein recht, zooals dit het geval is met het vervaardigen van wetten, met de rechtsbedeeling, met de handhaving der binnen- en buitenlandsche veiligheid.

Behoort de spoorwegnijverheid tot de taak van den Staat, waarom zou dan de Staat zich niet insgelijks het recht toeëigenen, de mijnen te ontginnen, de verlichtingsdiensten en alle groote kapitalistische ondernemingen in bedrijf te nemen?

Het spoorwegbedrijf is eigenlijk eene vervoernijverheid die, wel is waar, in nauw verband staat met het algemeen belang, doch om dit belang te

vrijwaren, moet het volstaan dat de Staat tusschenbeide komt bij wijze van concessie en van verordeningen op de inbedrijfneming.

Het monopolie van beheer van Staatswege levert vele bezwaren op, tengevolge van een gevaarlijk samentrekken van politieke invloeden en uit hoofde van de gevaren van den stijgenden vloed van ambtenaren en beambten, wier eischen gestadig toenemen ⁽¹⁾.

Staatsmonopolie prikkelt de ziekte van het fonctionarisme aan, die zoo noodlottig is voor de kracht en de bedrijvigheid van een volk; het brengt al de bezwaren mede, die zijn verbonden aan het bureaucratisch raderwerk: benoemingen en bevorderingen naar verouderde bestuursregelen, misbruik van examens, misbruik van ouderdomsrecht, weinig ontzag voor verdienste en bijzondere bekwaamheid, slenterachtige handelingen die elken ondernemingsgeest dooden en de nuttige uitwerking van eenieders arbeid verminderen.

Onveranderlijke bestuursverordeningen verhinderen de verlaging der kosten en een meer winstgevend beheer; zóó komt het dat het spoorwegbedrijf van Staatswege in alle landen veel duurder kost dan dit door concessiehouders.

En toch levert de private nijverheid, met name in Frankrijk en in Engeland, in zake van snelheid en gemak zulke goede uitslagen op als om 't even welk spoorwegbedrijf van Staatswege.

't Is, eindelijk, gevaarlijk, Staatsbegrootingen sluitend te maken door middel van het overschot, door den spoorweg verschaft. Er zijn immers talrijke oorzaken die, in de vervoernijverheid, schielijk van invloed kunnen zijn op de ontvangsten en elk batig slot kunnen doen verzwinden ⁽²⁾.

Wat aangaat de reden steunende op het strategisch belang, deze heeft niet dezelfde waarde in een onzijdig land; overigens uit Frankrijk's voorbeeld in 1870 blijkt dat in dat opzicht de maatschappijen alleszins bevrediging geven.

De Middenafdeeling heeft niet uit het oog verloren het beginsel dat zich voordoet bij elke naasting van spoorwegen, en evenmin de daaromtrent gemaakte opmerkingen; zij kwam echter tot deze gevolgtrekking, dat, wat men daarover ook moge denken, de voorstanders zoowel als de bestrijders van het spoorwegbedrijf van Staatswege het beginsel van de voorgestelde naasting kunnen aannemen.

Sedert 1870 legt de Belgische Regeering er zich op toe, het beheer van het ééngemaakte spoorwegnet op te dragen aan den Staat: de 868 kilometer spoorbanen, die toen bestonden, zijn thans gestegen tot 4,048 kilometer ⁽³⁾ en van de toenmalige negen-en-dertig concessiehouders blijven er slechts zes over.

Zijn eenmaal de lijnen in West-Vlaanderen overgenomen, dan blijven er

⁽¹⁾ In België staat de Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen aan 't hoofd van nagenoeg 75,000 ambtenaren en bedienden.

⁽²⁾ Bij het beheer van de Belgische Staatsspoorwegen zijn er, sedert het tot stand komen daarvan, 27 dienstjaren met een tekort en 44 met een batig slot.

⁽³⁾ *Algemeene Tabel van den handel met vreemde landen*, in Juni 1906 uitgegeven door het Ministerie van Financiën en Openbare Werken.

in België slechts 320 kilometer spoorwegen over, die in concessie worden gehouden door de navolgende maatschappijen :

Gent-Terneuzen;
Mechelen-Terneuzen;
Dendermonde-Sint-Nicolaas;
Hasselt-Maeseyck;
Nord-Belge;
Spoorweg van Chimay.

Dus is het te laat om tegen dien stroom op te varen, en dit ware des te minder mogelijk, daar de vroegere lastkohieren geene voldoende macht aan de Regeering geven om haren invloed op de concessiehoudende maatschappijen te doen gelden; die overeenkomsten zijn soms van voorhistorischen aard, zooals blijkt uit artikel 24, § 4, van het lastkohier tot regeling van de concessie der Maatschappij van West-Vlaanderen, in dato 19 Mei 1843, luidende als volgt :

« De Regeering kan voorschrijven dat er overdekte wagens voor reizigers moeten worden gebruikt. »

Overigens, de voorstanders van het spoorwegbedrijf door de private nijverheid erkennen zelf dat de *éénmaking van het net*, vooral wat betreft de lijnen die binnen het spoorwegnet van den Staat zijn gelegen, de logische inleiding is tot elke mogelijke inrichting van de spoorwegnijverheid bij wijze van redematig geregelde vergunningen.

Deze beschouwingen hebben al de leden der Middenafdeeling er toe gebracht, te beslissen dat *in beginsel* de voorgestelde naasting wensche-lijk is.

III.

WAAROM DE NAASTING FEITELIJK IS GERECHTVAARDIGD.

Het samenloopen van het Staatsspoorwegnet met het net der Maatschappij brengt menigvuldige bezwaren mede, en deze zijn een van de voornaamste beweeggronden tot éénmaking van het Westvlaamsch net.

Gemakkelijk is het te begrijpen wat al bezwaren worden verwekt door het naast elkander bestaan van twee instellingen, werkende volgens gansch verschillende beginselen en levende in een soort van bedekte vijandschap; daaruit volgen ieder oogenblik geschillen over tarieven, gemeenschappelijke banen en statiën, reglementen, dienst der treinen, en dit ondanks de 40 tot 50 bijzondere overeenkomsten, gesloten tusschen den Staat en de Maatschappij ten einde moeilijkheden en geschillen te voorkomen.

Is het dan te verwonderen dat er talrijke klachten oprijzen?

Men doorloope de Westvlaamsche bladen, de *Verslagen van de vergaderingen van den Provincialen Raad*, de *Handelingen der Kamers* in de jongste twintig jaar en het nog jongere *Verslag van het onderzoek ingesteld door de Nationale Commissie voor de kleine burgerij in West-Vlaanderen*; daarin komen herhaaldelijke klachten voor.

En zoo het billijk is te erkennen dat een nieuw, bijzonder werkzaam en verstandig bestuur in de laatste vier jaar den exploitatiedienst van het net in West-Vlaanderen merkelijk had verbeterd, niettemin blijft het waar dat de gebreken, eigen aan het ineenloopen van de lijnen, behooren tot diegene welke slechts kunnen worden verholpen door éénmaking van het net.

Een beter gewaarborgde dienst van aansluiting, de bepaalde éénmaking van den abonnementsprijs op gansch het net, snellere treinen, een behoorlijker materieel, beter ingerichte statiën, dat zijn de met ongeduld verbeide weldaden waarover vooral de nijverheidslieden en handelaars in West-Vlaanderen zich terecht verheugen. Den heer Liebaert, Minister van Spoorwegen, die ondanks alle bezwaren de lastige en ingewikkelde onderhandelingen betreffende de naasting tot een goed eind brengen kon, zal de belanghebbende bevolking dankbaar blijven.

Eindelijk zal de naasting eene groote weldaad zijn voor onze badsteden, Oostende, Blankenberge, Heist, Knokke, enz., die zich elk jaar steeds meer ontwikkelen.

Het inrichten van snelle treinen tusschen de steden in het Noorden van Frankrijk en de Belgische zee kust is geschikt om immer meer bezoekers naar onze badplaatsen heen te lokken. Doch dergelijke inrichting eischt het leggen van een dubbelspoor tusschen Brugge en Kortrijk, ten einde dezen internationalen dienst veiliger, sneller en regelmatig te maken.

Welnu, volgens het lastkohier had de Regeering niet het recht om te eischen dat de Maatschappij een dubbelspoor zou aanleggen.

Om dezelfde reden zou, schijnt het, de Maatschappij niet in staat zijn, te voorzien in het verkeer dat het gevolg zijn moet van de handelsbeweging der Brugsche haven; het ware onvoorzichtig een aanzienlijken vertierweg voor onze nieuwe zeehaven over te laten aan de wisselvalligheden van eene voernijverheid, ingericht in gemengden dienst en slechts beschikkende over een enkel spoor.

Om al deze beweegredenen besliste de Middenafdeeling eenparig dat de voorgestelde naasting *feitelijk* is gerechtvaardigd, niet enkel om redenen van billijkheid ten aanzien van de Westvlaamsche bevolking, maar ook om redenen van algemeen belang.

IV.

(ONDERZOEK VAN HET ONTWERP IN DE AFDEELINGEN.

De uitslag der stemmingen in de verschillende afdeelingen der Kamer was als volgt :

1 ^e afdeeling . . .	9 ja.	5 onthoudingen.
2 ^e — . . .	9 —	2 —
3 ^e — . . .	7 —	9 —
4 ^e — . . .	9 —	0 —
5 ^e — . . .	12	1 —
6 ^e — . . .	11 —	2 —

Te zamen. . . 57 ja, 17 onthoudingen.

De aangevoerde bezwaren, wat het beginsel aangaat, werden hierhoven behandeld; de andere opmerkingen komen later aan de beurt.

Meest al de gewichtige aanmerkingen in de afdeelingen maakte de Middenafdeeling tot vragen, en op dit verslag volgt de tekst van de antwoorden der Regeering.

V.

VOORWAARDEN DER NAASTING.

Nu het beginsel van de naasting volkomen gerechtvaardigd is, blijft er na te gaan of de overeenkomst, gesloten tusschen de belanghebbende Maatschappij en de Regeering, de Wetgevende Kamers voordeelige of ten minste aanneembare voorwaarden aanbiedt.

In dat opzicht moet onze aandacht worden gevestigd op twee vraagstukken : eerst dienen wij na te gaan welke de juridische toestand is van de Maatschappij en welke rechten de Regeering heeft tegenover haar; vervolgens moeten wij den prijs der naasting behandelen met het oog op de rechten van beide partijen.

VI.

JURIDISCHE TOESTAND VAN DEN CONCESSIONAIRE.

Eene spoorwegconcessie is eene overeenkomst die aangegaan wordt tusschen den Staat en een concessiehouder en krachtens dewelke laatstgemelde zich verbindt om op zijne kosten eene spoorbaan aan te leggen en zedaarna in bedrijf te nemen, naar de bedingen en voorwaarden van een lastkohier ⁽¹⁾.

Als vergoeding voor die verbintenissen, verleent de Staat den concessiehouders het recht om vrachtprijzen te heffen gedurende het getal jaren in de overeenkomst voorzien, ten hoogste voor 90 jaar. De overeenkomst tot concessie is eigenlijk eene overeenkomst ten bezwarenden titel : de Staat verwerft een spoorweg mits eenen prijs die is het recht op vrachtprijzen ⁽²⁾.

Dus is het niet de concessiehouder die eigenaar wordt van den grond waarop de spoorbaan ligt, van de statiën, magazijnen, loodsen en andere aanhoorigheden, vermits hij bouwt voor den Staat; de vergunde spoorwegen vallen, naarmate zij zijn aangelegd, in het openbaar domein, als deel uitmakende van de groote wegenis ⁽³⁾, en zijn bijgevolg buiten den handel en onvervreemdbaar.

De concessiehouders hebben noch een recht tot vruchtgebruik, noch een

⁽¹⁾ Hof van Cassatie, arr. van 30 Maart 1882, *Pas.*, blz. 94. — GIRON, *Droit administratif*, n^o 393.

⁽²⁾ JULES GENDEBIEN, *Législation des chemins de fer en Belgique*. (BELGIQUE JUDICIAIRE, 1863, blz. 1499.) — LECLERCQ, Req. Hof van Cassatie, *Pas.*, 1853, 1^o.

⁽³⁾ Req. FAIDER, *Pas.*, 1, 1871, blz. 518. — GENDEBIEN, *ibid*, blz. 1495. — GIRON, *ibid*, 1, n^o 520.

ander zakelijk recht op den spoorweg en zijne aanhoorigheden, maar een recht van feitelijk bezit ⁽¹⁾).

Wat betreft het bedrijfsmaterieel der Maatschappijen, werd beweerd, soms met goed gevolg, dat het behoort te worden beschouwd als onroerend goed door bestemming ⁽²⁾. Doch dit vraagstuk dient ons thans niet op te houden, niet enkel omdat, krachtens de wet, alleen de *eigenaar van den grond* roerende voorwerpen onroerend kan maken ⁽³⁾, maar om de afdoende reden dat door de overeenkomst tot concessie, met de Maatschappij van West-Vlaanderen gesloten, de Staat zich heeft verbonden den prijs van het materieel te betalen, bij het eindigen van de concessie, naar de schatting daarvan door deskundigen. (Art. 40 van het lastkohier van 19 Mei 1843.)

Uit al het bovenstaande blijkt, dat de Staat, die het recht om voor eigen rekening eene vergunde lijn in bedrijf te nemen, wil afkopen, verplicht is :

a) Tot betaling van den prijs van het vrachtgeld, dat wil zeggen : eene som vertegenwoordigende de waarde van de winsten die de concessiehouder hadde kunnen doen tot na afloop van de concessie;

b) Tot betaling van de waarde van het rollend materieel en van de meubelen gebezigd voor het in bedrijf nemen van de lijn, alsmede tot uitkeering van de kosten van den voorraad.

Heeft de Staat bij het verleenen van de concessie de naasting bedongen, dan is niets eenvoudiger : men hoeft enkel het bedrag van de vergoeding uit te rekenen op de grondslagen, door de overeenkomst voorzien.

Doch werd niets dergelijks voorzien, — *en dit is het geval met de onderhavige vergunningen*, — dan staat men tegenover moeilijkheden die onoverkomelijk kunnen zijn.

Wil de concessiehouder voorwaarden stellen die te bezwarend of onaannemelijk zijn, dan moet de Regeering van de onderhandelingen afzien en den tijd der concessie laten verstrijken.

De Staat kan zelfs niet overgaan tot onteigening ten algemeenen nutte, want in de bestaande wetten worden, behalve zeer weinig uitzonderingen die niet kunnen uitgebreid worden, enkel *onroerende goederen* bedoeld.

Zooals wij hierboven zegden, bezit de concessiehouder geen onroerend recht hoegenaamd, zijn recht is het recht om vrachtprijzen te heffen, en dat is *hoofdzakelijk een roerend recht*. Daar de Grondwet bepaalt dat niemand kan worden beroofd van zijn eigendom « *tenzij in het geval EN OP DE WIJZE BEPAALD BIJ DE WET* », en daar de onteigening voor dergelijke roerende rechten

⁽¹⁾ Cassatie, 5 Februari 1853, *Pas.*, blz. 242 — Brussel, 2 Maart 1850, *Pas.*, blz. 124. — Req. Procureur-generaal LECLERCQ, *Pas.*, 1855, blz. 240, *contra* LAURENT, bd. VI, n^o 29 tot 36, zie ook bd. XXX, n^o 220.

⁽²⁾ Rechtb. Turnhout, 2 November 1884, *Pas.*, 1882, blz. 33. — Req. Bosch, advocaat-generaal, *Belgique judiciaire*, 1884, blz. 405.

⁽³⁾ Bruss., 10 Juli, *Pas.*, 1882, blz. 11 (*Bassins houillers c. Maatschappij van West-Vlaanderen*); *ÉTUDE SUR LES CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER*, *Belg. Judic.*, 1881, blz. 721.

door geene wet werd voorzien, kan de Regeering dat recht niet verwerven of naasten tenzij bij minnelijke schikking ⁽¹⁾.

Het is noodig zich goed te doordringen van dezen juridischen toestand, om te bevatten wat al moeilijkheden voor de Regeering werden opgeleverd door de onderhandelingen tot den afkoop van bedoelde vrachtprijzen.

VII.

WAARDE VAN DE AF TE KOOPEN VRACHTPRIJZEN.

Het op te lossen vraagstuk berust op deze twee hoofdzaken :

- a) Hoe lang moet de concessie nog duren?
- b) Wat is het bedrag van de waarschijnlijke winsten die de vergunninghoudende maatschappij zou doen tot den vervaltijd van hare concessie?

A.

Duur van de concessie.

Om het gemiddeld getal jaren te bepalen, die nog moeten verlopen voor al de vergunningen te zamen, werd eene berekening gemaakt, waarvan de bijzonderheden werden medegedeeld aan de Middenafdeeling.

Deze gemiddelde duur werd vastgesteld door het bepalen, voor elke concessie, van de uitgestrektheid der lijn in kilometers en van het getal jaren die nog moeten verlopen te beginnen met 1 Januari 1906 tot het einde der concessie.

Het totaal van de aldus bekomen uitkomsten werd gedeeld door het getal kilometers van de gansche concessie; de uitkomst geeft 43.26, wat den gemiddelden duur van al de vergunningen te zamen, te beginnen met 1 Januari 1906, mathematisch vertegenwoordigt.

Nochtans viel het de Middenafdeeling op, dat aan sommige vergunningen eene grens was toegekend, die op 't eerste zicht overdreven scheen.

De voornaamste concessie dagteekent van 21 Mei 1845.

Artikel 24 van het lastkohier bepaalt : « De concessie wordt verleend voor » een termijn van negentig jaar, te rekenen van het in bedrijf nemen van » den spoorweg op zijne gansche lengte » ; anderdeels luidt artikel 8 van gemeld lastkohier : « De werken en gebouwen moeten voltrokken zijn uiter- » lijk binnen drie jaar, te rekenen van den dag, bepaald bij artikel 2 (tijd » van één jaar voor het goedkeuren van de plannen), derwijze dat na verloop » van dien tijd de vergunde spoorweg en zijne vertakkingen op gansch » hunne lengte in bedrijf kunnen worden genomen door middel van loco- » motieven. »

Daaruit volgt dat de concessie, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 21 Mei 1845, een duur van negentig jaar voorzag, buiten een tijd van vier

(1) *Belgique judiciaire*, 1867, blz 577 — EOM PICARD, *Trait. de l'expr.*, t. I, blz. 46 tot 51. — DELMARCEL, *Trait de l'expr.*, n^o 68 en 69.

jaar om den aanleg te voltrekken, hetzij in 't geheel ten hoogste vier en negentig jaar. Door deze berekeningen is de afloop der concessie bepaald op 21 Mei 1939, terwijl in de berekeningen, door de Regeering aangenomen voor de overneming, gemelde afloop is bepaald op 31 December 1945, hetzij zes jaren later.

Dat is een aanmerkelijk verschil; het behoort dat wij er ons bij stilhouden om het uitgangspunt van den duur der concessie te behandelen.

De verklaring van artikel 24 van het lastkohier van 1845, waarbij het spoorwegbedrijf wordt toegestaan voor negentig jaar *te rekenen van het in bedrijf nemen van den spoorweg op GANSCH ZIJNE LENGTE*, is, naar het schijnt, nauw verbonden aan de bepalingen van artikel 8, die den ondernemer verplichten, het aanleggen van de lijnen op gansch hare lengte te voltrekken uiterlijk binnen vier jaar na de dagteekening der concessie.

Werden die werken niet voltooid binnen den bepaalden tijd, dan dient daarvan eene grief te worden gemaakt aan de concessiehouders die thans geen voordeel kunnen trekken uit hunne eigene fout

't Is evenwel moeilijk, na zoo langen tijd te oordeelen over de menigvuldige oorzaken die, in gemeen overleg met den Staat, de gansche voltrekking der baan binnen den bepaalden tijd hebben kunnen verhinderen of vertragen.

Zóó volgt uit eene overeenkomst, den 28ⁿ Januari 1852 gesloten tusschen den heer Em. Van Hoorebeke, Minister van Spoorwegen, en de Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen, dat « de Maatschappij wordt ontslagen van de verplichting om den spoorwegtak aan te leggen, die op Veurne moest loopen ». Dezelfde overeenkomst stelt vast dat de baanvakken Kortrijk-Poperinghe en de spoorwegtak Thielt niet aangelegd waren op 28 Januari 1852 en zullen mogen aangelegd worden, bij wijziging van het lastkohier van 1845, « bij voorkomend geval met enkel spoor ». Daaruit moet men afleiden dat het niet aanleggen van sommige deelen der lijn werd gedekt en goedgekeurd door den Staat.

Eindelijk, de laatste vergunning, die van Meenen-Roeselaere, verleend bij de wet van 16 Augustus 1887, luidt, bij artikel 4, als volgt : « De duur » van de vergunning tot het heffen van vrachtprijzen op de lijn Meenen-Roeselaere, is bepaald op negentig jaar. Evenwel zullen, bij het vervallen » van de vergunningen der lijnen reeds verleend aan de « Société anonyme » du chemin de fer de la Flandre occidentale », *dat wil zeggen op » 31 December 1945*, de onderneming van de lijn en het heffen van de » vrachtprijzen ophouden mits de navolgende voorwaarden. »

Dit zoo zijnde, welke de beteekenis ook zij die dient te worden gehecht aan de bewoordingen van het lastkohier van 1845, met het oog op den aanvang van den duur der vergunning, en alhoewel de wet van 1887 niets te stellen heeft met de vergunning van 1845, is de Middenafdeeling van meening dat, vermits de vervalldag uitdrukkelijk in eene wet werd bepaald, de Staat zich niet kon onttrekken aan de verplichting, den vervalldag van 31 December 1945 aan te nemen als grondslag voor het berekenen van de nog te vervallen annuïteiten.

Kortom, het eerste bestanddeel van het op te lossen vraagstuk, tot berekening van den afkoopprijs, moet worden aangenomen, zooals door de concessiehoudende maatschappij en de Regeering in gemeen overleg bepaald werd.

B.

BEREKENING VAN DE VERMOEDELIJKE WINSTEN TE DOEN DOOR DE MAATCHAPPIJ
TOT DEN VERVALDAG DER VERGUNNING.

Hier komen wij tot het kiesche punt van het op te lossen vraagstuk ; hier is het dat de Staat, liefhebber, in betwisting kwam met den vergunninghouders, bezitter, daar ieder, van zijne zijde, de gunstigste voorwaarden trachtte te bekomen.

Op louter theoretisch gebied is het zeer goed te begrijpen dat beide partijen eischen stelden die in zulke mate verschilden dat elke overeenkomst onmogelijk moest schijnen : om die reden werden de onderhandelingen herhaaldelijk aangeknoopt, doch onmiddellijk geschorst.

Toch moesten eenige grondslagen noodzakelijk tot uitgangspunt dienen voor de aangeknoopte onderhandelingen. De voorwaarden tot afkoop, bepaald in de lastkohieren betreffende andere vergunningen, gaven aan beide betrokken partijen de gelegenheid om overeen te komen, hoe weinig ook beiden wenschten te geraken tot eene overeenkomst.

De studie van de lastkohieren, waarbij spoorwegvergunningen werden verleend met bepaling van afkoopsvoorwaarden, meenen wij te mogen beperken tot verschillende soorten die wij beknopt mededeelen als volgt :

EERSTE SOORT : Men neemt de zuivere opbrengst van de laatste zeven beheerjaren, men trekt daarvan af de zuivere opbrengst van de twee geringste jaren, en de gemiddelde opbrengst van de overblijvende vijf jaren wordt tot kapitaal omgezet tegen 5 %, met bijvoeging van eene premie van 15 %.

Lijn Leuven-Herenthals, vergunning van 2 Juli 1861.

- Turnhout naar de grens in de richting van Tilburg, vergunning van 6 Januari 1863.
- Antwerpen-Hasselt, vergunning van 9 Januari 1863.
- Spa naar de grens van het Groothertogdom, vergunning van 6 Maart 1863, artikel 56 van het lastkohier.
- Luik naar de grens in de richting van Maastricht, vergunning van 18 October 1858, artikel 87 van het lastkohier.
- Gent naar de grens in de richting van Terneuzen, vergunning van 26 April 1864, artikel 59 van het lastkohier.
- Athus naar Petingen, vergunning van 23 April 1873, artikel 6 der wet van 15 Maart 1873.

TWEDE SOORT : Voor elk der nog te verlopen jaren wordt eene annuïteit betaald, van gelijk bedrag als de gemiddelde zuivere opbrengst gedurende de laatste vijf jaar, verhoogd met 25 % als premie :

Lijn Doornijk-Jurbeke en Landen-Hasselt, vergunning van 19 Mei 1845, artikel 14 van het lastkohier.

- Halle-Ath en Doornijk naar de Fransche grens, vergunningen van 10 November 1862 en 8 Juni 1863, artikel 12 der Overeenkomst.

DERDE SOORT : De naasting heeft plaats op dezelfde grondslagen, de annuïteiten berekend zijnde naar de gemiddelde opbrengst gedurende vijf jaren, de beste onder de laatste zeven, verhoogd met eene premie van 10 % of van 20 % met deze bijzondere bepaling : *in geen geval zal de annuïteit minder bedragen dan de zuivere opbrengst van het laatste der zeven jaren die tot grondslag genomen zijn.*

Lijn Antwerpen-Gladbach, vergunning van 29 September 1869, artikel 16 der Overeenkomst.

— Welkenraadt-Bleyberg, vergunning van 26 Juni 1869, artikel 33 van het lastkohier.

— Hasselt-Maeseyck, vergunning van 3 Juni 1870, artikel 10 der Overeenkomst.

— Dendermonde-Sint-Nicolaas, vergunning van 5 Juni 1870, artikel 18 der Overeenkomst.

Eindelijk is het van belang te herinneren dat, bij het verleenen van de laatste vergunning aan de Maatschappij van West-Vlaanderen, op 14 October 1887 (Meenen-Roeselare : 17 kilometer), de naasting voorzien werd op grond van de gemiddelde zuivere opbrengst der vijf beste jaren onder de laatste zeven, met deze voorbehouding : *in geen geval zal de annuïteit minder bedragen dan de zuivere opbrengst van het laatste der zeven jaren die tot grondslag worden genomen.*

Uit het onderzoek van die verschillende bedingen van naasting blijkt onmiddellijk op welke grondslagen de onderhandelingen werden aangeknoopt voor de naasting waarvan sprake is.

Eenerzijds, zou de Staat als grondslag der onderhandelingen trachten te bekomen : het berekenen van de annuïteiten naar de gemiddelde winst der laatste zeven jaren zonder eenige premie daarbij te voegen.

Anderzijds, zou de Maatschappij als grondslag van de berekening trachten te bekomen de opbrengst van het laatste beheerjaar, het beste, en daarenboven eene premie van 10 tot 20 %, deze zijnde de vermoedelijke geregelde toename van haar verkeer in de toekomst.

De aldus aangeknoopte onderhandelingen moesten, op gevaar af te mislukken, leiden tot eene gemiddelde, minnelijke oplossing. Dat was ook het geval, en men werd het eens over deze grondslagen :

1^o Berekening der annuïteiten door *het laatste beheerjaar* tot grondslag te nemen ;

2^o Bepaling van het bedrag der premie op 5 %.

Zijn die voorwaarden goed of ten minste aannemelijk ?

Wat aangaat het berekenen van de annuïteiten volgens de winsten van het laatste jaar, denkt de Middenafdeeling dat de Staat moeilijk aan dien eisch kon ontsnappen.

Die bepaling komt immers voor in meest al de akten van vergunning, verleend in de jongste jaren, en de Maatschappij zelve had als voorwaarde van de naasting der lijn Meenen-Roeselare, het berekenen van de annuïteiten bekomen op grond van de zuivere opbrengst van het laatste jaar.

Eindelijk, daar de toeneming van de zuivere ontvangsten der Maatschappij gedurende de laatste boekjaren geenszins uitzonderlijk is, bestond er niet de minste kans dat de Maatschappij zou afzien van eene wijze van berekening die, in dergelijken toestand, recht en billijk schijnt.

Wat de premie betreft, op 5 % bepaald, daartegen kan geen bezwaar worden aangevoerd. Wij stelden vast dat in de verschillende vergunningsakten, waarin een beding van naasting voorkomt, premiën van 10 tot 25 % voorzien zijn. Het is waar, in de vergunningsakte voor de lijn Meenen-Roeselare, op 14 October 1887, is er geen sprake van premie, doch die vergunning geldt enkel voor een zeer korte lijn — 17 kilometer — en er kan niet worden beweerd dat de Maatschappij daardoor heeft willen afzien van het recht op de premie ingeval van naasting der groote lijnen, door haar beheerd en voor dewelke geen beding van naasting werd voorzien.

Kortom, de premie, verminderd op 5 %, is geringer dan die welke vroeger werden toegekend, en, zoo men nagaat dat de zuivere ontvangsten der Maatschappij van West-Vlaanderen, gedurende de jongste vijf jaar, merkelyk en gestadig toenamen, dan komt men tot het besluit dat de bepaalde premie gematigd is en volkomen voordeelig voor 's Lands belangen.

Reeds schijnen de gebeurtenissen de gegrondheid dier besluiten te staven; immers, aan de Maatschappij is — uit kracht van de overeenkomst tot naasting — het beheer voor Staatsrekening opgedragen sedert 1 Januari 1906. Welnu, de uitslag van dat dienstjaar geeft als ontvangsten 4,505,147 frank tegen 4,554,011 frank in 1905, hetzij 151,136 frank meer dan het vorig jaar, niettegenstaande de algemeene vermindering van de ontvangsten bij de spoorwegen gedurende de maand December 1906.

Daaruit volgt dat de onderneming voor Staatsrekening — gedurende het afgelopen jaar — door de vergunninghoudende maatschappij, eene *zuivere* winst geeft van 2,061,412 frank, dat is 105,447 frank of 5.55 % meer dan het vorig jaar.

Overigens, ziehier eene belangwekkende tabel met de omstandige verrichtingen voor het dienstjaar 1906.

*Uitslag van het spoorwegbedrijf door de Maatschappij voor rekening
van den Belgischen Staat in 1906.*

Lengte der lijnen	182 kilom.
Getal vervoerde personen.	3,119,699
Gemiddelde afstand per persoon afgelegd	13 km. 91
Getal ton vervoerde goederen	1,385,534
Ontvangsten (personen en goederen)	4,504,849 fr. 67
Algemeene uitgaven	2,443,437 fr. 18
Zuivere ontvangsten	2,061,412 fr. 49
Gemiddelde opbrengst per persoon	0 fr. 6097
Gemiddelde opbrengst per ton goederen, tarief III.	1 fr. 5712
Algeheele ontvangst per in bedrijf genomen kilometer.	24,751 fr. 92

Uitgaven per in bedrijf genomen kilometer	13,425 fr. 48
Getal treinen-kilometers	1,554,517
Ontvangst per trein-kilometer	2 fr. 897
Uitgaven per trein-kilometer	1 fr. 571
Verhouding van de uitgaven tot de ontvangsten . . .	54.24 %

De Middenafdeeling heeft ook, als antwoord op eene harer vragen (2^e vraag), omstandige berekeningen bekomen, waarbij de Regeering bewijst dat, volgens haar, de waarde der af te koopen vrachtprijzen, met inbegrip van het materieel, 67,659,117 frank bedraagt en dat bijgevolg de afkoop, zooals die is voorgesteld, zeer aannemelijk is.

De Middenafdeeling vereenigt zich met deze zienswijze. Ongetwijfeld kunnen de bepalingen van soortgelijke overeenkomsten altijd aanleiding geven tot besprekingen en bezwaren; dat neemt niet weg dat de twee grondslagen tot berekening van den naastingprijs bepaald werden op eene wijze die, met het oog op Staatsbelangen, zeer voldoende, ja zelfs gunstig is.

VIII.

PRIJS VAN HET BEDRIJFSMATERIEEL.

De prijs van het vervoermaterieel, van het gereedschap en van de meubelen werd bepaald op 3,527,651 frank, hetzij 60 % van den aankoopprijs, na een onderzoek van den staat van bewaring en onderhoud van gezegd materieel.

Doch als vergoeding voor die schatting, die kan schijnen hoog te zijn, heeft de Staat eene belangrijke toegeving verkregen van de Maatschappij: de aftrekking van den interest tegen $1\frac{1}{2}$ % van het te betalen kapitaal voor de overneming van het vervoermaterieel, van het gereedschap en van de meubelen.

De Staat heeft bij de onderhandelingen deze stelling verdedigd: de waarde van het rollend materieel is een last van het bedrijf, een vastgezet kapitaal waarvan de interest moet worden afgetrokken van de ruwe ontvangsten terzelfder tijd als de andere bedrijfskosten, indien men de zuivere opbrengst behoorlijk bepalen wil.

De Maatschappij heeft, ten slotte, den interest van het kapitaal, zijnde de waarde van het bedrijfsmaterieel, laten aftrekken op den voet van $1\frac{1}{2}$ %.

Alleen uit dien hoofde werd van het geheel bedrag der zuivere winsten van de Maatschappij voor het jaar 1905, tot grondslag der berekening dienende, eene som afgetrokken van fr. 54,046.54.

Zooals de Toelichting het terecht doet uitschijnen, blijkt uit die verrichting dat het materieel eigenlijk afgekocht wordt tegen 38 % van den prijs, door de Maatschappij betaald.

De Middenafdeeling is van meening dat in dit opzicht de overeenkomst, door de Regeering gesloten, de gansche goedkeuring der Wetgeving verdient.

IX.

BEPALING VAN DEN GEZAMENLIJKEN NAASTINGPRIJS.

Na de grondslagen ter berekening te hebben vastgesteld dient men de gezamenlijke som van den prijs der naasting te bepalen; daartoe moet men *de zuivere opbrengst van het jaar 1905, genomen als type van annuïteiten, juist bepalen.*

Er moet dus overgegaan worden tot een nauwgezet onderzoek van de balans der vergunninghoudende Maatschappij voor het boekjaar 1905.

De Middenafdeeling maakte sommige voorbehoudingen over, die in de afdelingen dienaangaande te berde werden gebracht; zij vroeg en bekam hieromtrent nauwkeurige en omstandige inlichtingen.

Men had de vraag geopperd of de balans der Maatschappij van West-Vlaanderen de inkomsten van de geldswaarden der Maatschappij niet als ontvangsten mederekende; uit het gedane onderzoek blijkt dat dit niet zóó is; hieromtrent bestaat er geen twijfel.

Het actief der balans van 1905 behelst de som van 4,442,859 frank, zijnde het bedrag der ruwe ontvangsten van het jaar; het behelst enkel posten die het geregeld bedrijf der vervoernijverheid door de vergunninghoudende Maatschappij rechtstreeks betreffen.

De bedrijfskosten bedragen, volgens het verslag der Maatschappij over het jaar 1905, 2,404,046 frank, wat (dit zij ter loops gezegd) gelijkstaat met een bedrijfscoëfficiënt van 55.14 % tegen 62.63 % bij den Staat (¹).

Op dien post der uitgaven werd de aandacht der Middenafdeeling bijzonder gevestigd.

Bij de onderhandelingen voor den afkoop werden door den Staat sommige aftrekkingen toegestaan, die het behoort nader te behandelen.

Eerst en vooral werd van het bedrag der uitgaven afgetrokken eene som van 74,385 frank, zijnde het beloop van de beheerkosten der Maatschappij; de Regeering toont aan dat die uitgaven niet rechtstreeks den spoorweg betreffen en dat de Staat die in elk geval niet zal te betalen hebben.

De Middenafdeeling heeft die beheerkosten omstandig willen kennen; ziehier de opgave daarvan naar luid van de balans :

Jaarwedde der beheerders;
Agentschap te Londen;
Reiskosten;
Jaarwedde van den beheerenden bestuurder;
Kantoorbehoeften;
Toezicht;
Aankondigingen;
Allerhande uitgaven;
Patentrecht;
Verzekeringen en belastingen.

(¹) *Compte rendu des opérations du chemin de fer en 1905, A. 6.*

Van de uitgaven gedurende het boekjaar 1903 werd insgelijks afgetrokken, met het oog op de overneming, de helft van het aandeel in de winsten, verleend aan den beheerenden bestuurder.

Het kwam de Middenafdeeling niet voor, dat die aftrekkingen gegrond zijn.

Immers voor het beheer van eene vergunninghoudende maatschappij moet er noodzakelijk een bezoldigd bestuur zijn; bij gebrek aan soortgelijken dienst zou de spoorweg niet met goed gevolg in bedrijf kunnen genomen worden. In elk geval had de vergunninghoudende maatschappij een bestuur, alsmede beheerders, kantoorbenoodigdheden, enz., niet kunnen missen en bijgevolg moesten de kosten daarvan wel vermeld worden onder de onkosten. Die uitgaven betreffen wel rechtstreeks den spoorwegdienst. En daar het er om te doen is, met het oog op het *bedrag* der annuïteiten het beloop van de *zuivere winsten* der ondernemende maatschappij op de nauwkeurigste wijze te bepalen, komt het noodzakelijk voor, de beheerkosten af te trekken van de bruto-ontvangst.

Nog andere aftrekkingen werden eveneens toegestaan, namelijk betreffende de sommen, wegens pensioenen betaald aan de gewezen bedienden, en de hulpelden verleend aan de maatschappijen van onderlingen bijstand ingericht door de werklieden der Maatschappij. Die aftrekkingen zijn gewettigd, vermits, eensdeels, de Maatschappij van West-Vlaanderen verplicht blijft die pensioenen uit te keeren en, anderdeels, de toelagen, toegekend aan bedoelde maatschappijen, een louter geschenk waren vanwege de Maatschappij; het ware derhalve onrechtvaardig, het haar ten nadeele aan te rekenen.

Doch, van een andere zijde, heeft de Regeering, bij het heropmaken van de balans met het oog op den afkoop, het bedrag der uitgaven verhoogd met 104,914 frank, ingedeeld als volgt :

a) Interest van het kapitaal tot afkoop van het materieel. fr.	54,046 34
b) Uitgaven getrokken uit eene bijzondere rekening der Maatschappij wegens ongevallen aan personen overkomen in 1903.	1,519 »
c) Onderhouds- en vernieuwingskosten, door de Maatschappij aangeschreven op eene bijzondere rekening	49,348 86
TE ZAMEN. fr.	104,914 40

Uit dat onderzoek blijkt dat de overeenkomst tot afkoop onder het hoofdstuk der uitgaven voor het jaar 1903 zekere sommen opneemt, die de lasten van den afkoop verminderen, doch er andere doet wegvallen die dezelfde lasten verzwaren.

De Middenafdeeling is van meening dat de verrichting dient te worden aangenomen in haar geheel, zelfs al moesten sommige aftrekkingen niet volkomen gewettigd kunnen worden. Men dient immers niet te vergeten dat de grondslagen, die werden aangenomen om de annuïteiten te bepalen, veeleer voordelig zijn voor den Staat en dat de vergunninghoudende Maatschappij per slot van rekening hogere eischen had kunnen stellen.

Daarenboven behoort er rekening te worden gehouden met het voordeel, voortspruitende uit den afstand, door de Maatschappij, van de tusscheninteresten; daardoor worden bedoeld de interesten, in den loop van een boekjaar opgebracht door het overschot der ontvangsten, naarmate deze in de kas worden gestort. Die interesten werden toegestaan bij andere naastingen en het voordeel, in deze zaak bekomen door den Staat, is niet gering.

Eindelijk heeft de Middenafdeeling ook in aanmerking genomen dat in de overneming is begrepen de afstand, door de vergunninghoudende maatschappij :

- a) Van een aanzienlijk gebouw gelegen te Brugge op de Vrijdagmarkt;
- b) Van perceelen grond gelegen te Brugge, sectie C van het kadaster, n^o 1451 f en 1452 c.

Die eigendommen hooren toe aan de Maatschappij en zijn niet van geringe waarde: het gebouw, uit hoofde van zijne ligging en uitgestrektheid, de perceelen grond door hunne uiterst voordeelige ligging langs de nieuwe laan die men aanleggen zal na het verzetten van de statie van Brugge.

Al die beschouwingen brengen de Middenafdeeling ertoe te besluiten dat de zuivere winst, waarop de annuïteiten worden berekend, werd bepaald op eene wijze waarmee men zich, over 't algemeen, volkomen vereenigen mag.

Daaruit volgt dat men als zuivere winst voor het jaar 1905 kan aannemen de som van fr. 2,071,200 99, verhoogd met de premie van 3 % = fr. 103,860 08, hetzij in het geheel fr. 2,174,761 04, bedrag van eene jaarlijksche aflossing.

De 43.26 jaarlijksche aflossingen, gedisconteerd 3 % op 1 Januari 1906, bedragen, met de waarde van het materieel (3,527,651 frank), een gezamenlijke som van 58,835,220 frank voor de naasting.

Het disconto van 3 % tegen welke de gezamenlijke vergoeding werd gedisconteerd, zou niet met gegrondheid kunnen afgekeurd worden. Wanneer men jaarlijksche aflossingen, verschuldigd tot het einde eener vergunning, disconteert naar hunne werkelijke waarde, dan is het billijk daartoe den prijs aan te nemen die wordt betaald als interest voor de zonder eenig risico belegde kapitalen. Het ware niet te begrijpen dat de Staat de jaarlijksche aflossingen zou willen disconteerden tegen een anderen prijs dan die welken hij zelf betaalt voor zijne leeningen.

Omtrent de betaling van den naastingprijs is overeengekomen wat volgt :

1^o De Staat zal, in de plaats van de Maatschappij, den dienst verzekeren van de interesten en van de aflossing der schuldbrieven door de daartoe noodige som af te trekken van de afkoop-annuïteit;

2^o Evenzoo zal de Staat de terugbetaling van de aandeele der Maatschappij verzekeren tegen den prijs van 700 frank voor elk aandeel, naar eene aflossingstabel omvattende een tijdperk van drie-en-veertig jaar. Een jaarlijksche interest van 21 frank per aandeel zal van elke annuïteit worden afgetrokken. Overigens, kan de terugbetaling van het aandeele-kapitaal te allen tijde en in eene betaling worden gedaan;

3^o Het overschot van het bedrag der 43 annuïteiten en het gedeelte 0.26 zullen worden gedisconteerd *ad* 3 % en in kapitaal uitbetaald, evenals de prijs voor het materieel, de meubelen en den voorraad. Deze laatste sommen

zullen onmiddellijk na de overneming worden uitbetaald : de Regeering kan die, naar beliefte, betalen in klinkende munt of in schuldbrieven van den Staat. Er werd echter overeengekomen dat de Maatschappij de schuldbrieven van den Staat zal moeten aanvaarden alleen dan wanneer de noteering ter Beurs te Brussel niet minder dan fr. 99.50 % bedraagt.

* * *

Het kan van belang zijn, tegenover dit bedrag van naasting van vrachtprijzen geldende voor het spoorwegbedrijf van 181 kilometer, sommige ramingen te stellen, met het oog op de waarde der spoorweglijnen.

De 1,000 kilometer spoorweg, in Elzas aangelegd binnen de jongste dertig jaar, hebben gekost 327 miljoen mark.

De 1,628 kilometer spoorweg in het Groothertogdom Baden hebben gekost, aan inrichtingskapitaal, 541,932,000 mark.

De 2,974 kilometer spoorweg in Saksen hebben 292,500 mark gekost per kilometer ⁽¹⁾.

Men schat het kapitaal, uitgegeven door de Noorder-Maatschappij voor den aanleg van hare 3,765 kilometer spoorweg, op 1,740 miljoen frank ⁽²⁾ en voor de Maatschappij Paris-Lyon-Méditerranée op 522,967 frank per kilometer.

In 1885 waren de lijnen, behoorende aan de Maatschappijen en aan den Franschen Staat, geschat op 417,000 frank per kilometer voor de kosten van inrichting ⁽³⁾.

Voor de spoorwegen in Frankrijk schat men, op 31 December 1901, de kosten van inrichting op 18 1/2 milliard ⁽⁴⁾.

De kosten van het spoorwegnet van den Belgischen Staat werden in 1902 geschat op 541,932 frank per kilometer.

De vergunde lijnen werden door den Belgischen Staat genaast tegen gemiddeld 457,200 frank per kilometer ⁽⁵⁾.

X.

TOESTAND VAN DE BEDIENDEN EN WERKLIEDEN BIJ DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ VAN WEST-VLAANDEREN.

De Middenafdeeling was vooral bekommerd met de gevolgen die de afkoop kan hebben voor de belangen van het personeel der Maatschappij.

Dat personeel telde op 1 Januari 1906 :

234 beambten en klerken ;
1,321 daglooners.

Uit die cijfers blijkt dat de Maatschappij van West-Vlaanderen 8 1/2 be-
dienden bezigt per kilometer.

⁽¹⁾ ARDOUIN-DUMAZET, *L'Europe centrale et ses réseaux d'État*.

⁽²⁾ *Journal des Transports*.

⁽³⁾ LÉON SAY, *Économie politique*.

⁽⁴⁾ COLSON, *Économie politique*.

⁽⁵⁾ J. RENKIN, *Revue économique internationale*, Nov, 1904.

Dat personeel telt :

15	man	per kilometer	bij den Belgischen Staat;
8.37	id.	id.	in Beieren;
12	id.	id.	in het Groothertogdom van Baden;
10.4	id.	id.	in Saksen;
8	id.	id.	in Frankrijk.

Hieronder vatten wij het onderzoek samen van de verschillende vraagstukken omtrent den respectievelijken toestand der daglooners en der beambten in dienst bij het net van West-Vlaanderen.

XI.

TOESTAND DER WERKLIEDEN.

Een eerste punt werd opgelost ter algeheele voldoening van de belanghebbenden.

Meer dan 250 werklieden wonen in de stad waar de zetel der vergunninghoudende maatschappij is gevestigd, waar ook het hoofdmagazijn en de werkplaatsen voor het maken en herstellen van het materieel zich bevinden.

Al die werklieden hebben hunne vaste woonplaats te Brugge, hebben er hunne familie en hunne betrekkingen en velen zijn eigenaar van hun huis. Iedereen begrijpt dat het mogelijk verplaatsen van de werkhuizen of het veranderen van woonplaats veel ontroering verwekt heeft bij de belanghebbende huisgezinnen.

De Middenafdeeling ontving vanwege de Regeering de belofte dat de werkhuizen te Brugge zouden blijven en dat daarenboven ruimschoots rekening zou worden gehouden met den wensch der bedienden om te mogen blijven waar ze thans wonen. Wij drukken den wensch uit dat, bij de beraadslaging ter Kamer, de Regeering die beloften nogmaals zou herhalen in klare en stellige bewoordingen,

De Staat heeft beloofd, al de weerbare werklieden over te nemen behorende tot den spoorweg van West-Vlaanderen, om 't even hoe oud ze zijn.

Het onderzoek der Middenafdeeling liep verder over de vraag, welke de toestand der daglooners zijn zal na de overneming, wat betreft het bedrag van dagloon en de beroeps-risico's.

A.

Bedrag van het dagloon.

Het dagloon der werklieden bij de Maatschappij bedraagt gemiddeld fr. 2.30. Bij den Staat bedraagt het gemiddeld fr. 2.40. Daaruit volgt dat over 't algemeen het bedrag der dagloonen zal verhoogd worden en dat dienaangaande de overneming voordeelig blijkt voor de werklieden.

Van dat loon moeten echter vrij aanzienlijke afhoudingen worden gedaan; uit de uitleggingen van de Regeering blijkt dat, behalve de afhoudingen die het reglement voorzien, nog 2 % buitengewone afhouding van het loon der

werklieden wordt geheven voor hun persoonlijk pensioen en voor het pensioen hunner weduwen en weezen.

Daaruit volgt dat de afhouding op hun dagloon 6 % zou bedragen.

Thans wordt door de Maatschappij 3 % afgekouden; de afhouding zou dus het dubbel belooopen.

Zal die aanzienlijke aftrekking vergoed worden door de verhooging van dagloon?

Kan die maatregel gebillijkt worden, als men bedenkt dat de Maatschappij nagenoeg dezelfde voordeelen bezorgde aan hare werklieden, met eene afhouding van 3 %?

De Middenafdeeling dringt aan bij de Regeering opdat het vraagstuk der afhoudingen met de meeste welwillendheid zou worden onderzocht en zij drukt de meening uit dat elke afhouding boven 4 % van het dagloon overdreven zou wezen.

't Is in elk geval onaannemelijk dat, tengevolge van de overneming, de toestand van om 't even welken werkman zou verslechteren door eene vermindering van dagloon, hoe gering ook.

B.

Ziekte.

TOESTAND VÓÓR DE OVERNEMING. — Ingeval van ziekte, trekken de werklieden der Maatschappij eene vergoeding, berekend tegen 80 % van hun dagloon, met een maximum van fr. 2.50 per dag.

Dat ziekgeld kan enkel gedurende drie maanden worden verleend.

TOESTAND NA DE ONDERNEMING. — In Staatsdienst trekt de werkman, ingeval van ziekte, eene vergoeding van 50 tot 75 % van zijn loon naar gelang van zijn gezin, zonder dat het hulpgeld fr. 2.50 per dag kan te boven gaan.

Dat ziekgeld wordt een jaar lang verstrekt.

Daarenboven verschaft de Staat aan de werklieden kosteloos de verplegings- en artsenijkosten, alsmede sommige verminderingen op diezelfde kosten voor hunne familieleden.

De vergelijking van beide stelsels komt hierop neer dat, over 't algemeen, namelijk ingeval van ziekte die minder dan drie maand duurt, de werklieden der Maatschappij beter betaald zijn.

Evenwel daar de geneeskosten kosteloos verschaft worden en het hulpgeld een jaar lang wordt verstrekt, bestaat er zekere vergoeding, waaruit men mag besluiten dat de overneming den toestand der werklieden niet zal verergeren ingeval van ziekte.

C.

Invaliditeit.

TOESTAND VÓÓR DE OVERNEMING — Ingeval van invaliditeit, opgedaan in dienst der Maatschappij van West-Vlaanderen, buiten de rechten voorzien

en bepaald in de wet van 24 December 1903 op de arbeidsongevallen, wordt gehandeld als volgt :

a) Ingeval van gedeeltelijke invaliditeit, wordt de werkmán in dienst behouden en gebezigd voor gemakkelijk werk overeenkomende met de geschiktheid die hij nog behoudt; aldus trekt hij zijn werkloon voort, niettegenstaande de invaliditeit

b) Ingeval van algeheele invaliditeit, wordt den werkmán als bestendig hulpgeld eene som toegestaan, gelijkstaande met de helft van zijn dagloon, tot een maximum van 1 fr. 50 per dag.

TOESTAND NA DE OVERNEMING. — Een werkmán van den Staat, geheel of gedeeltelijk onbekwaam geworden tot den dienst, wordt op pensioen gesteld; dat pensioen kan 75 % van zijn dagloon bedragen, zonder dat het ooit minder bedrage dan de rente voorzien en bepaald bij de wet van 24 December 1903.

Het schijnt wel dat de toestand der werklíeden bij den Staat, met het oog op de gevolgen van invaliditeit, als voordeeliger mag beschouwd worden.

D.

Ouderdomspensioen.

TOESTAND VÓÓR DE OVERNEMING. — Het ouderdomspensioen wordt gewaarborgd voor de werklíeden der Maatschappij door eene onderlinge pensioenkas die eene rente van 527 frank moest geven op 65 jarigen ouderdom, aan iederen werkmán die sedert zijn 21 jaar gemiddeld 2 fr. 30 per dag won.

TOESTAND NA DE OVERNEMING. — Het gemiddeld pensioen der werklíeden bij den Staatsspoorweg, ondersteld in dienst sedert hun 21 jaar, bedraagt 533 frank. De werklíeden, van de Maatschappij van Vlaanderen overgenomen, zullen hetzelfde pensioen genieten naar dezelfde grondslagen en hunne rechten zullen uitbetaald worden alsof zij al hunne dienstjaren bij Staatsspoorweg hadden doorgebracht.

't Is ter vergoeding van het aldus verlecnde voordeel dat de Staat, boven de afhoudingen door het reglement voorzien, eene buitengewone afhouding zou doen van 2 % op het dagloon der overgenomen werklíeden, en dit gedurende het dubbel van het totaal hunner vroegere dienstjaren, zonder dat er evenwel ooit eenige afhouding hoegenaamd kan gedaan worden van het pensioen zelf.

Uit de vergelijking van beide stelsels kan men besluiten dat voor het pensioen de overneming eer voordeeliger zal zijn voor de werklíeden.

Immers, daar de Pensioenkas der Maatschappij eerst onlangs gesticht werd, moest zij al hare uitwerkselen enkel hebben voor de jongste werklíeden, en de Regeering houdt zelfs staande dat het gemiddeld pensioen, dat door de werklíeden der Maatschappij kon verkregen worden, 414 frank per jaar ternauwernood kon te boven gaan.

Wat de *gewezen* werklíeden der Maatschappij betreft, wegens gevorderden ouderdom op pensioen gesteld, zij trekken als pensioen de helft van hun dagloon.

Daar de uitgaven van de Maatschappij voor het uitbetalen van pensioenen aan hare gewezen werklieden op de bedrijfsrekening voor het dienstjaar 1905 behouden bleven, zal de Staat die pensioenen voort uitbetalen zoolang er rechthebbenden zullen zijn.

E.

Verzekering der weduwen, weezen, vader en moeder van den werkman.

De Regeering gaf dienaangaande breedvoerige uitleggingen in haar antwoord op de 6^e vraag, door de Middenafdeeling gesteld. Uit die uitleggingen kan men afleiden dat, over 't algemeen, het pensioen, door den Staat toegekend aan de weduwen, weezen, vader en moeder van den werkman, voordeliger is dan het kapitaal, door de Maatschappij gewaarborgd sedert de oprichting van eene verzekeringskas voor werklieden; deze werd overigens zeer onlangs opgericht.

*
* * *

Kortom, alhoewel het uiterst moeilijk is nauwkeurig en omstandig al de gevolgen te beseffen die kunnen voortvloeien uit de verschillende stelsels, door de Maatschappij en door den Staat aangenomen, men mag besluiten dat de toestand, wat aangaat het dagloon en de verschillende gevaren aan het bestaan van den werkman verbonden, zal verbeteren na de overneming, op voorwaarde echter, dat de afhoudingen van het werkloon binnen redelijke palen blijft.

XII.

TOESTAND DER BEDIENDEN.

De Middenafdeeling was insgelijks bezorgd over den toestand welken de overneming zal medebrengen voor de bedienden en ambtenaren der Maatschappij.

Vreemde bedienden.

Luidens artikel 6 der Grondwet kunnen alleen Belgen Staatsambten bekleeden; de bedienden der Spoorwegmaatschappij van West-Vlaanderen, die het Belgisch burgerschap niet bezitten, zullen dus het burgerschap moeten bekomen alvorens in Staatsdienst te worden aangenomen.

Het wetsontwerp voorziet het geval en verleent aan de belanghebbenden, bij artikel 6, twee jaar tijd om gewoon burgerschap te verwerven, met vrijstelling van het gewoon registratierecht, bij artikel 4 der wet van 7 Augustus 1881 bepaald op 250 frank.

Vrijstelling van het wettelijk diploma.

Naar luid van artikel 48, § 3, der wet van 10 April 1890, wordt niemand toegelaten om mede te dingen naar het ambt van ingenieur bij een Staatsinrichting, indien hij den graad niet bekwaam van burgerlijk ingenieur der

mijnen of van ingenieur van burgerlijke bouwwerken, alsmede de bekrachtiging van het diploma overeenkomstig de wet.

Daar de private nijverheid die voorwaarden niet eischt vanwege de ingenieurs die ze in dienst neemt, is het maar billijk eene vrijstelling te bepalen voor bedienden die, alhoewel zij geen wettelijk diploma bezitten, hun ambt uitoefenen, heel dikwijls met eene bevoegdheid die den Staatsdienst zeer ten goede kan komen.

Die vrijstelling wordt vermeld in artikel 7 van het wetsontwerp.

Pensioen.

De wet van 27 Juli 1844 vergt *verplichte* storting in de Pensioenkas voor alle magistraten, ambtenaren en bedienden op Staatskas bezoldigd.

Artikel 8 van het wetsontwerp ontslaat de bedienden der Maatschappij van West-Vlaanderen van de *verplichte* storting in de Kas voor weduwen en weezen van Staatsspoorwegen.

Zich hier dienaangaande de oplossing door den Staat aangenomen.

Eene Verzekerings- en Pensioenkas werd opgericht voor de bedienden van de Spoorwegmaatschappij van West Vlaanderen, op 1 Januari 1901.

Die kas wordt in stand gehouden door afhoudingen voorzien bij artikel 3, A, B, C, der standreglen en, vanwege de vergunninghoudende Maatschappij, door een jaarlijksch hulpgeld bedragende minimum 5 % van de gezamenlijke jaarwedden harer bedienden. Krachtens artikel 4 der standreglen, verzekert die kas aan ieder deelgenoot of dézes rechthebbenden een pensioenskapitaal gelijkstaande met het vijfde dubbel bedrag van de laatste jaarwedde, door den deelgenoot getrokken. Het pensioenskapitaal mag worden geëischt op den ouderdom van 65 jaar of vóór dien ouderdom ingeval van bestendige invaliditeit.

De Staat zal die Kas overnemen en tevens al de verplichtingen die de Maatschappij jegens haar personeel had aangegaan.

Van de jaarwedden der overgenomen bedienden zullen dus bij voortduring, ten bate van die Kas, de afhoudingen worden gedaan, door de standreglen bepaald, en het jaarlijksch hulpgeld, dat de Maatschappij van West-Vlaanderen toestond, zal uitbetaald worden door het Ministerie van Spoorwegen.

Dat stelsel moet voldoening schenken aan de bedienden der Maatschappij die tot den Staat overgaan, vermits het volkomen de verworven rechten op het pensioenskapitaal eerbiedigt.

Wat aangaat de pensioenen, door de Maatschappij uitbetaald aan hare *gewezen* bedienden, zij blijven ten laste van de Maatschappij, daar de uitgaven uit dien hoofde niet werden behouden op de bedrijfsrekening van 1905.

Bevordering der bedienden.

De Middenafdeeling bekommerde zich eveneens om de bevordering van de ambtenaren en bedienden na de overneming; voorwaar een kiesch vraagstuk waarvan de oplossing geen nadeel mag berokkenen aan de Staatsbedienden door het aangroeien van het spoorwegpersoneel, maar evenmin de loopbaan mag belemmeren van de bedienden der overgenomen onderneming.

Een eerste punt staat vast, tengevolge van de uitleggingen der Regeering : de overgenomen bedienden zullen voorloopig een afzonderlijk kader uitmaken en in het kader van den Staat overgaan naarmate de omstandigheden het toelaten.

Wij meenen overigens dat die oplossing overeenstemt met de wet en voortvloeit uit het koninklijk besluit van 29 Juni 1897, waarbij voor het personeel van ieder der door den Staat overgenomen vergunde lijnen, een afzonderlijk kader wordt gevormd met, waar het zijn moet, graden en jaarwedden die verschillend zijn van die, voorzien in het organiek koninklijk besluit van 20 Juni 1863.

De Middenafdeeling vestigt de bijzondere aandacht der Regeering op den welwillenden zin van bedoeld koninklijk besluit van 1897 : het zegt namelijk dat de besluiten tot regeling van de kaders, graden en jaarwedden voor het personeel der Staatsspoorwegen niet streng moeten toegepast worden op het personeel der vergunde lijnen, door den Staat overgenomen, en het zegt ook dat de Minister gemachtigd is benoemingen te doen buiten de voorschriften van het reglement.

Wij achten overigens dat het antwoord der Regeering op de 16^e en de 17^e vraag der Middenafdeeling over de bevordering van de bedienden en ambtenaren der overgenomen lijnen, dient te worden opgevat in den meest welwillenden en billijken zin.

Een ander punt, dat terecht de bedienden der Maatschappij zeer bekommert, is de vraag of zij tengevolge van de overneming zullen verplicht zijn hun huidig verblijf te verlaten. Als gevolg op het aandringen van de Middenafdeeling verzekerde de Regeering dat er ruimschoots rekening zou gehouden worden met den wensch der bedienden om te mogen blijven waar ze thans wonen. Het is te hopen dat al de verworven rechten zullen geëerbiedigd worden, zelfs voor de mannen van den toezichtsdienst die het meest bedreigd schijnen met eene mogelijke verplaatsing.

XIII.

BEHEER VAN HET NET GELEGEN OP FRANSCH GRONDGEBIED.

Een gedeelte van het net van Vlaanderen ligt op Fransch grondgebied tusschen den Abeele en Hazebroek, op eene lengte van 14 kilometer; de Maatschappij had de overneming van dat gedeelte van het net gesteld als eene voorwaarde *sine qua non* voor de afkoopsovereenkomst.

Als antwoord op de vragen, daarover gesteld, deelde de Regeering mee dat zij in onderhandeling trad met de Fransche Regeering en dat eene overeenkomst weldra zou gesloten worden voor het in bedrijf nemen van bedoelde 14 kilometer. Uit dien hoofde schijnt er geen moeilijkheid te zullen voorkomen.

De heer Minister van Spoorwegen zal zeker de Kamer den juiste inhoud doen kennen van de eind-overeenkomst gesloten tusschen beide Regeeringen.

XIV.

VRAAGSTUKKEN BETREFFENDE HET BOEKHOUDEN.

Artikel 4 van het wetsontwerp behandelt de punten aangaande het boekhouden van het beheer van den spoorweg gedurende de boekjaren 1906 en 1907 voor rekening van den Staat.

Eene vraag, die door de afdeelingen werd gesteld en die ook wel de aandacht verdient, betreft het stelsel van boekhouding dat voor de overgenomen lijnen zou moeten aangenomen worden, ten einde nauwkeurig te kunnen oordeelen over de uitslagen van die nieuwe Staatsonderneming. Soortgelijk voorstel werd gedaan bij de overneming van den Grand Central-spoorweg, namelijk door den achtbaren heer Fris. De heer Minister Vandenpeereboom beloofde dat punt aandachtig te onderzoeken.

Mogelijk zal men kunnen opwerpen dat het net niet belangrijk genoeg is om uit die proefneming praktische gevolgtrekkingen af te leiden, en dat, anderzijds, het gemengd gebruik van materieel elk afdoende besluit verhindert.

Sommigen achten dat dergelijk boekhouden mogelijk is en het hoogste belang zou opleveren : het ware een eerste stap nader tot eene algemeene hervorming, die eindelijk de leden der Wetgeving in staat zou stellen nauwkeurig de financiële uitslagen na te gaan van de Belgische Staatsspoorwegen.

Toch dient te worden erkend dat die proeve van afzonderlijk boekhouden niet zoo gewettigd is als in 1897 bij de overname van den « Grand Central ». De Regeering heeft trouwens sedert 1906 gepoogd de werkelijke, onmiddellijke opbrengst van de Staatsspoorwegen bloot te leggen in een verslag der verrichtingen, opgemaakt met een klaarheid en een stiptheid die de balans nabij komt.

Daarom meent de Middenafdeeling niet te moeten besluiten tot een afzonderlijk boekhouden voor het West-Vlaamsche net.

XV.

STEMMING IN DE MIDDENAFDEELING.

Na verscheidene vergaderingen te hebben gewijd aan het onderzoek van de verschillende vraagstukken die door de overeenkomst tot overneming werden opgeworpen, stelt de Middenafdeeling eenparig aan de Kamer voor, het wetsontwerp aan te nemen betreffende den aankoop van de vergunningen tot het heffen van vrachtprijzen, verleend aan de Maatschappij van West-Vlaanderen

De Verslaggever,
EUG. STANDAERT.

De Voorzitter,
ALP. HARMIGNIE.

Antwoorden op de vragen gesteld door de Middenafdeeling.

1^o Vraag.

Heeft de Regeering onderhandeld met de Regeering der Republiek over de voorwaarden ter overname van de 14 kilometer die op Fransch grondgebied in bedrijf worden genomen? Welke zijn de bedingen en voorwaarden van de in voorkomend geval gesloten overeenkomst?

Antwoord.

De Belgische Regeering stelde zich in betrekking met de Fransche Regeering, opdat deze de concessie van Hazebroek naar de Belgische grens zou overnemen.

De Fransche Regeering is geneigd gemelde concessie op te heffen, behoudens beheer daarvan door het Bestuur der Belgische Staatsspoorwegen voor eenen termijn gelijk aan den nog te verlopen tijd der concessie (behalve opzegging door een van beide partijen, zou dit beheer nadien per jaar worden voortgezet).

De Fransche Regeering zou overlaten aan de concessiehoudende Maatschappij, die er naar goëddunken zou over beschikken, de uitsluitend roerende voorwerpen, als daar zijn rollend materieel, gereedschap, meubelen der statien, voorraad, enz. Al deze voorwerpen zouden door den Belgischen Staat worden overgenomen van de Maatschappij, zooals overigens is voorzien bij de overeenkomst van 5 Mei 1906, waarvan de bepalingen ten aanzien van deze voorwerpen kunnen blijven bestaan en geene enkele verandering hoeven te ondergaan.

Eerlang wordt dienaangaande tusschen beide Regeeringen eene overeenkomst getroffen.

2^o Vraag.

Kan de Regeering aan de Middenafdeeling niet opgeven:

1^o Het cijfer van de netto-ontvangsten, door de Maatschappij van West-Vlaanderen gedaan in de laatste tien jaren;

2^o De balansen der Maatschappij voor de laatste tien jaren;

3^o Den tekst van de verschillende akten van concessie ;

4^o De memorie over de voorwaarden van afkoop, bedoeld in de Toelichting (blz. 4, 3^o lid).

Antwoord.

1^o Volgens de verslagen, telken jare afgekondigd door de Maatschappij, bedragen de netto-ontvangsten in de laatste tien jaren :

1896 fr.	1,486,526 »
1897	1,544,213 »
1898	1,553,018 »
1899	1,539,120 »
1900	1,530,351 »
1901	1,451,407 »
1902	1,579,381 »
1903	1,694,639 »
1904	1,710,969 »
1905	1,932,965 »

(In bovenstaande cijfers zijn niet begrepen de ontvangsten opgeleverd door uitkeeringen uit hoofde van de gemeenschap der baanvakken Deinze-Thielt en Ieperen-Komen, door onderscheidene opbrengsten, enz., noch de uitgaven voor vergoedingen, betaald tengevolge van ongevallen, enz.).

2^o De balansen der Maatschappij voor de laatste tien jaren zijn hieraan toegevoegd (er valt op te merken, dat voor de jaren 1896 tot 1902 eene halfjarige balans werd opgemaakt).

3^o Hierbij de akten van concessie der Belgische lijnen in West-Vlaanderen :

a) Lijnen van Kortrijk naar Brugge, Kortrijk naar Poperinghe over Meenen en Ieperen, en Ingelmunster naar Deynze over Thielt : concessie verleend bij koninklijk besluit van 21 Mei 1845, onder de bedingen en voorwaarden van de overeenkomst en het lastkohier van 19 Mei 1845 (stuk n^o 1); wijzigingen bij overeenkomst van 28 Januari 1852, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 4 Februari daarna (stuk n^o 1^{bis});

b) Lijn van Roeselare naar Ieperen : concessie verleend bij koninklijk besluit van 25 Augustus 1864, onder de bedingen en voorwaarden der overeenkomst van 14 Maart te voren (stuk n^o 2) ;

c) Lijn van Poperinghe naar de Fransche grens : concessie verleend bij koninklijk besluit van 3 April 1864, onder de bedingen en voorwaarden der overeenkomst van 30 Maart te voren (stuk n^o 3);

d) Lijn van Meenen naar Roeselare : concessie verleend bij koninklijk besluit van 14 October 1887, onder de bedingen en voorwaarden van de

overeenkomst op 12 Juli 1887 en van het daarin bedoeld algemeen lastkohier (stuk n^o 4).

De akte van concessie van het Fransch baanvak (Hazebroek naar de Belgische grens) wordt eerlang overgemaakt.

4^o ONDERZOEK VAN DE VOORWAARDEN VAN AFKOOP DER SPOORWEGEN
VAN WEST-VLAANDEREN.

In de Toelichting (blz. 4) wordt bewezen dat de afkoopprijs, moest hij betaalbaar zijn in kapitaal, zou bedragen :

a) Waarde, gedisconteerd 3 % op 1 Januari 1906, van 43.26 annuïteiten van 2,174,761 frank	fr. 52,307,869 »
b) Prijs van het trek- en vervoermaterieel, van het gereedschap en van de meubelen	3,527,651 »
	fr. 55,835,220 »

Voegt men bij dit kapitaal den prijs van het gedeelte van den voorraad, bestendig onontbeerlijk voor het beheer van het net, zijnde.	75,452 »

dan kost de gansche verrichting	fr. 55,910,672 »

De vaststelling van de werkelijke waarde der spoorwegen van West-Vlaanderen bewijst ten overvloede dat deze prijs zeer aannemelijk is.

Deze waarde kan worden bepaald als volgt :

1^o Men berekent de werkelijke waarde van de toenemende zuivere ontvangsten die door de Maatschappij zouden worden geïnd tot het einde der concessiën ;

2^o Men bepaalt de werkelijke waarde van de som, die de Staat zou moeten betalen aan de Maatschappij, na afloop van de concessie, voor den afkoop van haar materieel, in den staat waarin het op dat oogenblik zal zijn ;

3^o Van deze samengetelde waarden trekt men af de werkelijke waarde der kapitaalsvermeerderingen, welke de Maatschappij achtereenvolgens beschikbaar zou moeten houden om haar vervoermaterieel toereikend te doen blijven voor het toenemend verkeer, 't welk haar in staat zou stellen voormelde hoogere ontvangsten te verwezenlijken.

Werkelijke waarde van de toenemende zuivere ontvangsten die zouden geïnd worden door de Maatschappij tot het einde der concessiën.

Het zal geen te stoute berekening zijn, wanneer wordt ondersteld dat, op de af te koopen lijnen, de zuivere ontvangsten binnen 43.26 jaren 150 % hooger zullen zijn, dus 3.48 % per jaar, voor eene kapitaalsverhooging van 50 %. zijnde nagenoeg 500,000 frank per jaar.

Doch er valt op te merken, dat het jaar 1905 een uitzonderlijk jaar was,

veel minder nochtans voor de lijnen van Vlaanderen dan voor die van den Staat.

Voor de raming van de toekomstige ontvangsten, scheen het beter het cijfer van 1905 niet tot uitgangspunt te nemen. Derhalve werd ondersteld, dat in 1906 (eerste jaar na den afkoop), de zuivere ontvangst dezelfde zou zijn als in 1904, verhoogd met twee van de jaarlijksche onveranderlijke verhoogingen, die dienen te worden gediscoteerd tot na afloop van de concessie, opdat alsdan de ontvangst van 1906 vermenigvuldigd zij met $2\frac{1}{2}$.

Zuivere ontvangst in 1904 : 1,745,264 frank, laat x de jaarlijksche onveranderlijke verhooging zijn.

Dan heeft men :

$$(1,745,264 + 2x) 2,50 = 1,745,264 + 44x.$$

$$x = \frac{2,617,896}{59} = 67,125 \text{ frank.}$$

$$\begin{aligned} \text{Onderstelde zuivere ontvangst voor 1905 : } & 1,745,264 + 67,125 \\ & = 1,812,389 \text{ frank.} \end{aligned}$$

De werkelijke waarde der zuivere ontvangsten, welke de Maatschappij zou innen tot na afloop van hare concessie, zou dus bedragen :

a) Waarde van 45.26 annuïteiten van 1,812,389 frank tegen 3 %	fr. 43,587,955 45
b) Waarde der jaarlijksche verhoogingen met 67,125 frank gedurende 45 jaar	29,126,208 75
c) Waarde der verhooging van de annuïteit der breuk van het 44 ^e jaar : $1,747,264 \times 1.50 \times 0.26 \times 0.28$ of $\text{fr. } 2,617,896 \times 0,0728$	190,582 85
	fr. 72,904,747 03

Werkelijke waarde van de som die door den Staat zou te betalen zijn aan de Maatschappij na afloop van de concessie, voor den afkoop van haar materieel, zooals het alsdan zal bestaan

Uit hoofde van de toeneming van het verkeer, werd ondersteld dat dit materieel zoozeer vermeerderd zal zijn, dat het, na afloop der concessie, tweemaal zooveel waarde zal hebben als het thans bestaande materieel, of nagenoeg 7 miljoen frank

De werkelijke waarde van dit materieel, over te nemen na afloop der concessie, zou 1,948,940 frank bedragen.

Werkelijke waarde van de kapitaalsverhoogingen welke de Maatschappij achtereenvolgens beschikbaar zou moeten houden.

Zooals hierboven werd gezegd, is de voorziene huidige kapitaalsverhoging 300.000 frank. De waarde van deze verhoogingen, te delgen tijdens de concessie, bedraagt 7,194,570 frank.

Werkelijke waarde der spoorwegen van West-Vlaanderen.

Naar bovenstaande gegevens, wordt deze waarde bepaald als volgt :

Werkelijke waarde der ontvangsten die geïnd zullen worden tot het einde der concessie	fr. 72,904,747 03
Werkelijke waarde van het materieel te betalen na afloop der concessie	1,948,940 »
TE ZAMEN.	fr. 74,853,687 03
Af te trekken de waarde der kapitaalsverhoogingen	7,194,570 »
Werkelijke waarde der spoorwegen van West-Vlaanderen.	67,659,117 03

Vergelijking van den afkoopprijs met de waarde der lijnen.

Volgens deze berekeningen, komt de werkelijke waarde der spoorwegen van West-Vlaanderen neer op.	fr. 67,659,117 03
De overneming wordt gedaan tegen den prijs van	33,910,672 »
Dus is er een verschil van	fr. 11,748,445 03

Van deze som moet de Staat afnemen :

1^o Het noodige om de werklieden van Vlaanderen te behandelen zooals die van den Grand Central ;

2^o De uitgaven, onmiddellijk te doen voor het aanleggen van dubbelspoor, doelmatige inrichting der statien en vernieuwing van een deel van het rollend materieel.

2^o Vraag (bis).

Men vraagt een omstandigen staat tot staving der berekening op 43.26 jaren van den termijn der concessiën in Vlaanderen.

Antwoord.

Het cijfer 43.26 jaren geeft den gemiddelden, nog te verloopen duur der concessiën aan, die het spoorwegnet der Maatschappij van West-Vlaanderen uitmaken, op den datum van 1 Januari 1906 (waarop de afkoop aanvangt).

Deze duur werd berekend door het opnemen, voor elke concessie, van de lengte der geconcedeerde lijn en van den nog te verloopen tijd van 1 Januari 1906 af tot na afloop der concessie; door de vermenigvuldiging van deze twee gegevens bekomt men voor elke lijn het getal jaren-kilometers, waarvoor de concessie nog geldt. De slotsom van deze uitkomsten werd gedeeld door het getal kilometers die de gezamenlijke concessiën uitmaken: het quotiënt, 43.26, is de gemiddelde duur der gezamenlijke concessiën op gemelden datum van 1 Januari 1906.

Onderstaande tabel legt die berekeningen uit :

LIJNEN.	LENGTE in kilometer.	AFLOOPSDATUM der concessie.	NOG te verlopen tijd op 1 Januari 1906.	GETAL jaren-kilometers nog te verlopen op 1 Januari 1906.
Brugge-Kortrijk	52.046			
Kortrijk-Poperinghe. . .	43.511			
Deinze-Ingelmunster. . .	25.458			
Poperinghe naar de grens .	5.933			
Roeselare-Ieperen	22.050			
Grens naar Hazebroek . .	14.722			
	165.680	31 December 1945.	40 jaren.	6,547 j.-k200
Meenen-Roeselare	17.498	15 October 1979.	73 jaren $\frac{286}{585}$	1,291 j.-k065
TOTALEN	181.178			7,838 j.-k265

Gemiddelde duur der concessiën $\frac{7,838 \text{ j.-k}265}{181 \text{ k}178} = 43.26$ jaren.

3^e Vraag.

Veroorloven de voorwaarden van de leening door middel van schuld-brieven de vervroegde delging?

Tegen welk bedrag moet worden berekend de interest der som van 250,000 frank, bedoeld in artikel VIII der overeenkomst?

Antwoord.

Naar de voorwaarden der leeningen, moet de terugbetaling geschieden volgens delgingstabellen, gesteund op den duur der concessiën, zonder recht tot vervroeging.

De interest der som van 250,000 frank wordt berekend tegen 3 %, zooals die der andere betalingen aan de Maatschappij te doen ter uitvoering van artikel VII, A, 3^e, en B.

4^e Vraag.

Kan de afstand van het baanvak op Fransch grondgebied geene aanleiding geven tot het heffen van een recht en moet er te dien einde geen krediet worden voorzien?

Antwoord.

Zooals wordt gezegd in het antwoord op de eerste vraag, bedoelen de aangeknoopte onderhandelingen met de Fransche Regeering het vernietigen van

de concessie, verleend bij decreet van 19 December 1866, voor den spoorweg van Hazebroek naar de Belgische grens.

Daartoe zou eene overeenkomst moeten getroffen worden tusschen de Fransche Regeering en de *maatschappij die de concessie van dien spoorweg heeft* (Maatschappij van West-Vlaanderen), en het vraagstuk van de rechten, bij voorkomend geval te heffen uit hoofde van die overeenkomst, is voor de Belgische Regeering van geen belang.

De overeenkomst, nadien te sluiten tusschen de Fransche en de Belgische Regeering, voor het beheer van gemeld baanvak door het Bestuur der Belgische Staatsspoorwegen, zal aanleiding geven tot kosten van zegel en registratie; hiervan kent de Belgische Regeering het bedrag niet en over de verdeling tusschen beide Regeeringen zal worden onderhandeld.

5^e Vraag.

Is de Regeering van plan, de huidige werkhuizen der Maatschappij van West-Vlaanderen te Brugge te behouden? Het tegendeel ware erg nadeelig voor een aantal werklieden en hun gezin.

Is de Regeering ook van plan, den toestand van de beambten der Maatschappij te behouden? Allen werden geworven op zulke wijze dat zij moesten denken eene vaste betrekking te hebben, zonder mogelijke verandering van verblijfplaats. Wordt, in de allereerste plaats, de toestand der beambten van den toezichtsdienst gehandhaafd?

Antwoord.

De Regeering is van plan, de bestaande werkhuizen te Brugge te behouden.

Zij is insgelijks van plan, in zeer ruime mate rekening te houden met het verlangen der beambten om in hunne huidige verblijfplaats te blijven.

6^e Vraag.

Heeft de Regeering er aan gedacht, het belang der werklieden en beambten van de Maatschappij te vrijwaren, zoo met het oog op het pensioen als op den onderstand bij ziekte of ongeval?

De Middenafdeeling verlangt daaromtrent omstandige bijzonderheden, daar al de afdeelingen der Kamer inzonderheid op dit punt hebben aangedrongen.

Antwoord.

Tusschen den Staat en de Naamlooze Vennootschap der Spoorwegen van West-Vlaanderen werd overeengekomen dat alle gezonde werklieden, die medewerken aan het spoorwegbedrijf, welke ook hun leeftijd zij, worden overgenomen door den Staat en aangesloten bij de Kas der arbeiders van Staatsspoorwegen, postwegen en telegrafen.

De diensten, door de werklieden aan de Maatschappij bewezen na den

leeftijd van 18 jaar, worden geldig verklaard voor hun persoonlijk pensioen en voor dit van hunne weduwen en weezen.

Onverminderd de afhoudingen volgens de statuten, wordt den werklieden 2 % meer afgehouden van hun loon, gedurende tweemaal zooveel tijd als de duur der geldig te verklaren diensten.

Moest de regeling van de rechten geschieden binnen den tijd dat de afhouding wordt gedaan, dan wordt er rekening gehouden met het volle getal dienstjaren bij de Maatschappij, ofschoon de schuld niet is aangezuiverd.

In geen geval wordt er iets afgehouden van het pensioen.

VERGELIJKING VAN DEN TOESTAND DER WERKLIEDEN ONDER HET BEHEER
DER MAATSCHAPPIJ MET DIEN NA DE OVERNEMING.

Gevallen van ziekte. — Uit de vergelijking van het reglement der Onderstandskas van de Maatschappij van West-Vlaanderen met de artikelen 1, 1^o a en b, 2^o a en b, 5, 20, 39, 46, 47, 48, 49 en 59 der statuten van de Kas der werklieden van den Staat blijkt :

1^o Dat een zieke werkman (vaste werkman) :

Zoo hij behoort tot de Maatschappij van West-Vlaanderen, een onderstand ontvangt gelijkstaande met 80 % van zijn loon, zonder hooger te kunnen zijn dan fr. 2.50 per dag, voor een tijd die niet langer mag duren dan drie maanden (behalve in gansch uitzonderlijke omstandigheden, waarover alleen de Beheerraad der Maatschappij oordeelt); hij zelf moet de kosten van geneesheer en apotheker betalen;

Behoort hij tot den Staat, dan ontvangt hij een onderstand van 50 tot 75 %, volgens zijn familiestaat; die onderstand kan niet fr. 2.50 te boven gaan voor een dagloon beneden 5 frank, gedurende een jaar (dat tijdperk kan zelfs worden verlengd, door het toedoen van den Beheerraad van de Kas der werklieden) en de werkman is vrij van kosten van geneesheer, apotheker, hospitaal, enz.

2^o Dat een voorloopig of bijkomend werkman der Maatschappij geen recht heeft op eenig voordeel van de Onderstandskas, terwijl de voorloopige werklieden van den Staat, de op proef aangenomen werklieden, enz., recht hebben op schier al dezelfde voordeelen als de vaste werklieden;

3^o Dat het gezin van een werkman der Maatschappij van West-Vlaanderen geen recht heeft op eenig voordeel bij de geneesheeren en apothekers, terwijl dit van een werkman van den Staat verpleegd wordt door toegelaten geneesheeren en geneesmiddelen ontvangt tegen de prijzen bepaald voor de Kas der werklieden;

4^o Dat de pensioen-genietenden uit de Onderstandskas van de Maatschappij van West-Vlaanderen, geen recht hebben, ingeval van ziekte, op eenige verpleging ten laste van die instelling, noch op eenig voordeel bij de apothekers, terwijl de pensioen-genietenden uit de Kas der Staatswerklieden kosteloos worden verpleegd door de toegelaten geneesheeren en bij de toegelaten apothekers de hun noodige geneesmiddelen ontvangen tegen de prijzen bepaald voor de Kas der werklieden.

GEVALLEN VAN VERWONDING TENGEVOLGE VAN EEN ARBEIDSONGEVAL.

Terwijl de Maatschappij van West-Vlaanderen aan hare verwonde werklieden het volle loon slechts dan betaalt wanneer zij minder verdienen dan 3 frank per dag en wanneer hun toestand bijzondere verpleging vergt (Dienstorder n^o 16, van 1 Juli 1903), heeft het Bestuur van Staatsspoorweg als 't ware voor regel, toelagen te blijven betalen die gelijkstaan met het gansche loon ⁽¹⁾. Daarenboven geschiedt deze betaling bij Staatsspoorweg gedurende een veel langeren tijd dan bij de Maatschappij.

PERSOONLIJK PENSIOEN DER WERKLIEDEN.

Het gemiddeld loon van de werklieden der Maatschappij van West-Vlaanderen bedraagt, volgens de inlichtingen door deze Maatschappij gegeven, fr. 2.50 per dag.

Insgelijks, volgens inlichtingen geleverd door gemelde Maatschappij, zou een werkman, dien men onderstelt in dienst te zijn getreden op den leeftijd van 21 jaar en die tijdens zijne loopbaan het gemiddeld loon van fr. 2.50 genoot, op den leeftijd van 63 jaar vanwege de Mutualistische Maatschappij eene jaarlijksche lijfrente van 527 frank ontvangen, indien de verschillende toelagen, welke deze Maatschappij ontvangt van den Staat, de provincie, de gemeenten en van bijzondere personen, haar voortdurend werden verleend zooals thans; en men weet reeds dat de premie van fr. 0.60, ieder jaar door den Staat verstrekt voor elken door den werkman of voor hem gestorten frank tot op 15 frank toe, niet langer wordt gegeven wanneer de verworven rente 360 frank bereikt. Dienvolgens is het zeker dat de lijfrente van bewusten werkman beneden 527 frank zal zijn; maar dank zij de tusschenkomst der Hulpkas (Bijlage 1, art. 1, 2^o), zal zij niet dalen onder het halfloon van den werkman, hetzij gemiddeld 414 frank.

Anderzijds werd door de Maatschappij geene bijzondere schikking hoegenaamd genomen voor de bedienden die gebrekkelijk zijn geworden tengevolge van een ongeval bij den arbeid.

Door zijne aansluiting bij de Kas voor de werklieden van de Staatsspoorwegen, enz., zal een gewezen werkman der Maatschappij van Vlaanderen pensioen trekken alsof hij al zijne dienstjaren bij Staatsspoorweg had gedaan.

Welnu, het gemiddeld pensioen der werklieden bij Staatsspoorwegen, die men onderstelt insgelijks in dienst te zijn getreden op hun 21 jaar, en buiten het geval van ongeluk bij den arbeid, bedraagt 533 frank.

Ingeval van onbekwaamheid tot werken tengevolge van ongeval bij den arbeid, kan het pensioen 75 % van het loon bedragen, zonder evenwel lager te zijn dan de vergoeding of de rente voorzien bij de wet van 24 Decem-

(1) Met inbegrip van de premiën, bijkwartieren, enz.

ber 1903; is het pensioen, berekend naar de statuten der werkliedenkas, hooger dan die vergoeding of die rente, het wordt den werkman niettemin toegekend. (Art. 67 der statuten.)

VERZEKERING OF PENSIOEN DER WEDUWEN, WEEZEN, VADER EN MOEDER
VAN DEN WERKMAN.

Laat ons tot voorbeeld nemen een werkman op den leeftijd van 21 jaar in dienst getreden bij de Maatschappij van Vlaanderen, met een gemiddeld dagloon van fr. 2.30 en van af zijn in dienst treden aangesloten bij de Mutualistische Maatschappij voor pensioen en verzekering (het betreft dus enkel een bediende, in dienst getreden sedert het inrichten van het verzekeringsgedeelte dier Kas, dus sedert 1903) : bij zijn overlijden om 't even wanneer, zullen zijne erfgenamen (weduwe, kinderen of, bij dezer ontstentenis, vader, moeder, broeders of zusters die in nood verkeerden en waarvan de werkman de broodwinner was) een kapitaal trekken van nagenoeg 903 frank ⁽¹⁾, welke ook de duur van den diensttijd en, voor de weduwe, die van het huwelijk zij (zie de tabel op 't slot van 't reglement der Verzekeringskas, bijlage C¹).

Doch voor de bedienden die reeds een aanzienlijken leeftijd hadden bereikt, toen bedoelde Kas werd ingesteld, is de verzekering minder; bijvoorbeeld, voor een werkman die op dat oogenblik 50 jaar oud was, met een gemiddeld dagloon van fr. 2.30, zouden zijne erfgenamen, bij zijn afsterven, een kapitaal trekken van nagenoeg 290 frank ⁽²⁾. (Zie de tabel op het slot van het reglement der Verzekeringskas, bijlage C¹.)

Voor de bedienden boven 55 en beneden 64 jaar bij het oprichten der Kas, zullen de erfgenamen een kapitaal trekken tusschen 300 en 265 frank (inlichtingen verstrekt door de Maatschappij).

Tengevolge van hunne aansluiting bij de Kas der werklieden van Staatsspoorwegen en van het erkennen bij die Kas — door middel van de aanvullende bijdrage die hun zal opgelegd worden — van hunne dienstjaren bij de Maatschappij van Vlaanderen, zullen de gewezen werklieden dezer Maatschappij ten voordeele van hunne weduwe, weezen, enz., dezelfde rechten verwerven alsof zij steeds in dienst bij de Staatsspoorwegen waren geweest.

Bij den Staat bekomt de weduwe van een werkman eene lijfrente, indien de overledene tot de Kas heeft bijgedragen gedurende ten minste tien jaar en indien het huwelijk ten minste drie jaar duurde ⁽³⁾ (art. 75 der Statuten).

De weduwe van een bediende met fr. 2.30 loon, gestorven na tien jaar te

⁽¹⁾ De som van 903 frank kan verhoogd worden door middel van stortingen die door den werkman zouden gedaan worden overeenkomstig de §§ B, C, D, van artikel 1 van het reglement der Verzekeringskas (bijlage C¹).

⁽²⁾ De som van 290 frank kan verhoogd worden door middel van stortingen die door den werkman zouden gedaan worden overeenkomstig de §§ B, C, D, van artikel 1 van het reglement der Verzekeringskas (bijlage C¹).

⁽³⁾ Zijn die voorwaarden niet vervuld, dan trekt de weduwe een tijdelijk pensioen, mits de overleden werkman ten minste vijf jaar lang in de Kas heeft gestort (artikel 77 der Statuten).

hebben gestort en drie jaar gehuwd te zijn geweest, zal eene lijfrente trekken van 168 frank (art. 80 der Statuten).

De kinderlooze weduwe van een werkman, gestorven na dertig jaar te hebben gestort (dus op den ouderdom van 31 jaar, gesteld dat hij in dienst trad op 21 jarigen leeftijd), met een dagloon van fr. 2.30, zal eene lijfrente bekomen van 244 frank (art. 80 en 84 der Statuten).

Indien zij vijf of meer kinderen beneden 16 jaar heeft, zal dat pensioen 318 frank bedragen, trapsgewijze afnemend tot 244 frank naarmate de kinderen den leeftijd van 16 jaar bereiken (art. 80, 81 en 84 der Statuten).

Laat de overleden werkman geene weduwe achter, die tot het pensioen kan toegelaten worden, dan hebben zijne kinderen er recht op tot den leeftijd van 16 jaar, mits de werkman, bij zijn overlijden, ten minste vijf jaar lang in de Kas heeft gestort. De vader en de moeder van den werkman, bij het overlijden zijner weduwe, hebben recht op eene lijfrente volgens de grondslagen bepaald voor de weezen, indien het behoorlijk is bewezen dat zij uitsluitend ten laste van den werkman waren (art. 91 en 98 der Statuten). De wijze waarop het pensioen der weezen en dit van den vader en van de moeder wordt berekend, is geregeld bij artikel 101 der Statuten.

Uit de vorige mededeelingen blijkt, dat de belangen der werklieden, wat aangaat pensioen, hulp in geval van ziekte of van verwondingen, gevrijwaard werden, en dat hun toestand, op dit gebied, over 't algemeen beter zijn zal bij den Staat dan hij was bij de Maatschappij van West-Vlaanderen.

7^e Vraag.

Waarom heeft de Regeering de winst van een enkel jaar, namelijk van het laatste, genomen tot grondslag voor den afkoop?

Antwoord.

Zooals het in de Toelichting (bl. 2) wordt gezegd, heeft de Staat, uit kracht van de akten van concessie, het recht niet, op eigen gezag de concessiën over te nemen die verleend werden aan de Naamlooze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen; in die akten komt immers geen bepaling voor, waarbij de Staat zich het recht tot afkoop voorbehoudt ⁽¹⁾.

Daar de afkoop van de lijnen van West-Vlaanderen in verschillende opzichten wenschelijk is, kon de Regeering daartoe slechts overgaan door eene minnelijke overeenkomst met de concessiehoudende Maatschappij; deze stemde er enkel in toe, mits de jaarlijksche aflossing berekend werd naar het netto inkomen van het jaar 1905, verhoogd met eene premie van 5 %.

Deze voorwaarden, opgelegd door de Maatschappij, zijn overigens zeer aannemelijk.

(1) In de overeenkomst voor de concessie van de lijn van Meenen op Roesclare komt eene bepaling voor betreffende den afkoop (art. 4), doch deze bepaling is enkel toepasselijk na verloop van de concessiën der andere lijnen, dat is : op 31 December 1943.

8^e Vraag.

Welke was de uitkomst van het beheer, door de Maatschappij, voor rekening van den Staat in 1906? Werd er toezicht geoefend over het boekhouden in 1906?

Levert de post, uitgetrokken onder artikel II (2^o B, b) van het wetsontwerp, eenig belang op? Welke werken *van eerste inrichting* worden daarin bedoeld?

Antwoord.

De rekeningen over het beheer in 1906 zijn niet gansch afgesloten, daar al de geschriften der maand December niet afgewerkt zijn.

Overeenkomstig het laatste lid van artikel II der overeenkomst van 5 Mei 1906, doet de Staat overgaan tot het nazien van de rekeningen betreffende het beheer dat voor zijn rekening mocht waargenomen zijn.

Bij de onderhandelingen werd verstaan dat, gedurende het tijdperk van het overgangsbeheer, de Maatschappij de werken van eerste inrichting zou uitvoeren welke zij zou hebben uitgevoerd, ingeval de overeenkomst niet zou gesloten geweest zijn, namelijk :

1^o Een deel van de werken, door den Staat goedgekeurd, tot vergrooting der statien te Meenen, Ieperen en Isegem, het plaatsen van veiligheidstoestellen te Lichtervelde, Aarsele en Wervik, het bevestigen van sommige deelen der banen, enz.;

2^o Het maken van een zeker getal wagens en rijtuigen benoodigd voor het vervoer.

De beraamde uitgaven voor die werken en inrichtingen bedroegen 350,000 frank.

Deze som werd niet gansch uitgegeven in 1906; het is echter mogelijk dat er ietwat meer zal uitgegeven zijn wanneer de Staat de lijnen van Vlaanderen voorgoed in bezit nemen zal.

Wordt de overeenkomst van 5 Mei 1906 goedgekeurd, dan zullen, vermits de overneming geacht wordt te zijn gedaan op 1 Januari 1906 (art. II der overeenkomst), bedoelde werken uitgevoerd geworden zijn voor rekening van den Staat; deze zal ze moeten terugbetalen aan de Maatschappij die de kosten daarvan niet in de bedrijfsrekening brengen kan.

Het geheel bedrag der uitgave voor die werken zal door den Staat worden betaald op het globaal krediet van 6,500,000 frank, voorzien bij artikel 2, 2^o, B, van het wetsontwerp.

9^e Vraag.

Heeft men de inkomsten van de portefeuille der Maatschappij medegerekend in het bedrag van de ontvangsten der Maatschappij voor 1905?

Antwoord.

Deze inkomsten werden niet begrepen in de ontvangsten die tot grondslag werden genomen bij het berekenen van de jaarlijksche aflossing wegens afkoop; zij hebben overigens niets gemeens met den spoorweg.

10^e Vraag.

De Toelichting vermeldt als bruto ontvangsten voor	
1905	fr. 4,442,859 »
en als bedrijfsuitgaven	2,371,658 »

Hetzij eene netto winst van.	fr. 2,071,200 »
--------------------------------------	-----------------

Volgens de balans van 1905 bedroegen nu de winsten van de inbedrijfneming slechts 1,952,964 frank. Er is dus een verschil en dat verschil zou nog aanzienlijker zijn, zoo men geen rekening hield met het 1 $\frac{1}{2}$ % berekend op het kapitaal tot afkoop van het materieel.

De Middenafdeeling vraagt hoe de volgende sommen samengesteld zijn :

4,442,859 frank, eensdeels, en
2,371,658 frank, anderdeels.

Antwoord.

Het bedrag der ontvangsten, fr. 4,442,859.64, vermeld in de Toelichting, is samengesteld als volgt :

a) Ontvangsten wegens vervoer van reizigers, reisgoed, koopwaren (som vermeld in het verslag der Maatschappij over het dienstjaar 1905).	fr. 4,354,011 03
--	------------------

b) Som betaald door den Staat voor het treinverkeer op de gemeene baanvakken van Deinze naar Thielt en van Ieperen naar Komen	53,166 »
---	----------

c) Allerhande ontvangsten, zooals uitkeeringen wegens het benuttigen van gronden van den spoorweg waarop private aansluitingssporen zijn aangelegd, huur van huizen betrokken door de tolbedienden, opbrengst van het aanplakken in de statien, enz.	3,841 95
--	----------

d) Meerdere ontvangst bij den verkoop van oud materieel, boven de geraamde waarde zooals deze werd afgerekend van de uitgaven	10,821 56
---	-----------

e) Som betaald door den Staat wegens het overseinen en het ontvangen van private telegrammen	21,019 10
--	-----------

TE ZAMEN. . . fr.	4,442,859 64
-------------------	--------------

Post *b* komt afzonderlijk voor op de winst- en verliesrekening der Maatschappij onder het opschrift « redevances » (uitkeeringen); de posten *c*, *d*, *e* zijn begrepen in de « allerhande ontvangsten » derzelfde rekening.

Het bedrag der bedrijfskosten, fr. 2,371,658.65, vermeld in de Toelichting, is samengesteld als volgt :

Bedrag der uitgaven vermeld in het verslag der Maatschappij over het dienstjaar 1905 fr. 2,401,046 18

Daarvan werd afgetrokken :

a) Beheerkosten der Maatschappij (uitgaven die den spoorweg in 't bijzonder niet betreffen en door den Staat niet zullen moeten gedaan worden) . . . fr. 74,385 70

b) Bij minnelijke schikking, de helft van het aandeel in de winsten, toegekend aan den beheerenden bestuurder. 6,000 »

c) Pensioenen door de Maatschappij betaald aan hare oud-bedienden (de Staat neemt den dienst der pensioenen niet over) 25,525 25

d) Bijdrage aan de Maatschappij van Onderlingen bijstand der werklieden en kosten betaald door de Maatschappij voor die Kas (de Staat neemt die Kas niet over) 22,395 36

e) Vergoedingen in 1905 betaald wegens ongevallen die vóór dat jaar voorkwamen (aan de Maatschappij blijft de last opgedragen, die vergoedingen te betalen) 5,995 10

f) Niet in rekening gebrachte som 0 52

134,301 93

Blijft dus. . . fr. 2,266,744 25

Daarbij werd gevoegd :

a) Interesten van het kapitaal tot afkoop van het materieel van den trek- en vervoerdienst, enz. . . fr. 54,046 54

b) Uitgaven die eene afzonderlijke rekening der Maatschappij uitmaken wegens vergoedingen betaald voor ongevallen overkomen aan personen, in 1905 1,319 »

c) Onderhouds- en hernieuwingskosten door de Maatschappij gebracht op eene afzonderlijke rekening : « herstellingen en vernieuwingen » 49,548 86

104,914 40

TE ZAMEN. . . fr. 2,371,658 65

11^e Vraag.

Hoe groot was gedurende de jongste vijf jaar het verkeer op al de lijnen van het net van West-Vlaanderen te zamen?

Hoe groot was in 't bijzonder het verkeer op de lijnen :

- a) Brugge op Kortrijk ;
- b) Ieperen op Kortrijk?

Antwoord.

De navolgende tabel vermeldt, naar de inlichtingen verstrekt door de Maatschappij en verschenen in het *Compte rendu annuel* van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, de drukte van het verkeer alsmede de bruto ontvangst der Spoorwegen van West-Vlaanderen gedurende de jongste vijf jaar (1901 tot 1905).

De Maatschappij houdt geen bijzondere boekhouding van het verkeer op elke lijn afzonderlijk : het ware haar dus onmogelijk, het verkeer op de lijnen van Brugge op Kortrijk en van Ieperen op Kortrijk te doen kennen.

Bij gebrek aan inlichtingen betreffende het verkeer, heeft de Maatschappij het bedrag van de bruto ontvangsten voor de lijn van Brugge op Kortrijk medegedeeld; in de boekhouding zijn de ontvangsten voor het baanvak Ieperen op Kortrijk begrepen in de ontvangsten voor de lijnen van Kortrijk op Poperinghe en van Ingelmunster op Deinze, en er zou nogal veel tijd noodig zijn om de indeeling er van te maken.

Ziehier de inlichtingen verstrekt door de Maatschappij betreffende de ontvangsten op bedoelde lijnen :

1^e Brugge op Kortrijk.

1901	1,789,244 frank.
1902	1,852,568 —
1903	1,980,732 —
1904	2,000,241 —
1905	2,035,108 —

2^e Kortrijk op Poperinghe en Ingelmunster op Deinze.

1901	1,398,454 frank.
1902	1,455,162 —
1903	1,510,242 —
1904	1,552,557 —
1905	1,665,281 —

Spoorwegen van West-Vlaanderen.

Opgave van het verkeer en de zuivere ontvangst gedurende de jaren 1901 tot 1905.

		1901		1902		1903		1904		1905	
		Verkeer.	Ontvangst	Verkeer.	Ontvangst.	Verkeer.	Ontvangst.	Verkeer.	Ontvangst	Verkeer.	Ontvangst.
Personen.	1 ^e klasse (getal) . . .	20,920	44,422 •	25,333	54,963 •	20,622	42,145 •	19,660	39,076 •	18,964	39,659 •
	2 ^o Id. (id) . . .	547,242	385,288 •	347,582	391,516 •	356,857	390,511 •	371,566	405,803 •	375,725	410,633 •
	3 ^o Id. (id) . . .	2,790,080	1,382,945 •	2,854,413	1,425,422 •	2,894,919	1,460,970 •	2,906,000	1,488,046 •	2,945,034	1,525,747 •
	TE ZAMEN (getal) . . .	3,158,242	1,812,655 •	3,205,328	1,871,901 •	3,272,378	1,902,635 •	3,297,235	1,935,825 •	3,337,721	1,974,032 •
Reisgoed	bevracht tegen het minimum (coli) . . .	20,420	44,041 •	22,069	44,876 •	19,548	46,587 •	21,297	48,050 •	21,090	48,228 •
	bevracht naar 't gewicht (quintalen) . . .	18,895		19,326		18,781		19,579		19,910	
	TE ZAMEN . . .	•	44,041 •	•	44,876 •	•	46,587 •	•	48,050 •	•	48,228 •
Kleine goederen	bevracht tegen het minimum (verzendingen) . . .	108,094	23,000 •	24,941	2,679 •	24,782	3,040 •	8,546	1,020 •	8,178	964 •
	bevracht naar 't gewicht (quintalen) . . .	170,753	219,546 •	152,961	190,672 •	146,758	194,941 •	120,581	206,108 •	112,838	196,957 •
	TE ZAMEN . . .	•	242,546 •	•	202,351 •	•	197,990 •	•	207,128 •	•	197,921 •

Grote goederen	bevracht tegen het minimum (verzendingen)	55,216	27,461 *	52,552	24,514 *	52,897	25,196 *	52,897	25,454 *	54,770	27,043 *
	bevracht naar 't gewicht (ton)	1,116,850	1,635,252 *	1,196,586	1,754,144 *	1,501,262	1,882,034 *	1,250,657	1,885,545 *	1,546,010	2,056,583 *
TE ZAMEN		"	1,660,715 *	"	1,758,458 *	"	1,907,230 *	"	1,908,779 *	"	2,063,426 *
Financiën (groepen)		49,557	9,711 *	56,754	11,439 *	62,250	12,015 *	10,592	2,165 *	6,181	1,586 *
Rij- en voertuigen	vervoerd als groot ijsgoed (getal)	146	2,425 *	14	1,549 *	16	585 *	18	458 *	11	1,022 *
	vervoerd als gewoon ijsgoed	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TE ZAMEN		146	2,425 *	14	1,549 *	16	585 *	18	458 *	11	1,022 *
Paarden en vee	vervoerd als groot ijsgoed (getal)	125	2,291 *	112	2,041 *	141	2,279 *	115	1,881 *	85	1,506 *
	vervoerd als gewoon ijsgoed (getal)	1,756	27,491 *	1,806	29,478 *	2,028	52,824 *	1,941	52,557 *	2,224	50,195 *
TE ZAMEN		1,879	29,782 *	1,918	31,519 *	2,169	55,103 *	2,054	54,218 *	2,307	51,499 *
Buitengewone opbrengsten . fr.		"	25,285 *	"	24,901 *	"	28,255 *	"	26,255 *	"	29,697 *
GEMEEL BEDRAG VAN DE ZUIVERE ONTVANGSTEN.		"	3,827,158 *	"	5,946,794 *	"	4,150,026 *	"	4,160,876 *	"	4,354,011 *

N. B. — De gedeeltelijke cijfers der ontvangst zijn slechts nabijkomende cijfers voor het vervoer van kleine goederen, van groote goederen, van rij- en voertuigen, alsmede van vee. De verdeling van de bevrachtingsprijzen voor de verzendingen in gemengden dienst met de Belgische besturen, is gedaan op het totaalcijfer der vervoerkosten, zonder onderscheid van tarieven; derhalve is het niet mogelijk, het juiste bedrag van de ontvangsten te vermelden voor elken dienst van vervoer.

12^e Vraag.

Waar de Toelichting spreekt van de *uit te voeren werken* op de lijnen van West-Vlaanderen, vermeldt zij het aanleggen van een dubbelspoor tusschen Brugge en Kortrijk en het verbeteren van de internationale betrekkingen tusschen Frankrijk en de kust.

Welke andere werken zijn er voorzien, namelijk voor het verbeteren van het verkeer tusschen West-Vlaanderen en het centrum van het land? Is er sprake van het leggen van een dubbelspoor tusschen Ieperen en Kortrijk?

Antwoord.

De Regeering heeft geen plan bepaald voor de werken die moeten uitgevoerd worden op de over te nemen lijnen : dit zal zij niet kunnen doen zoolang die lijnen in haar bezit niet zijn.

Evenwel is het leggen van een dubbelspoor tusschen Brugge en Kortrijk onontbeerlijk bevonden reeds sedert verscheidene jaren, met het oog op de veiligheid van het verkeer op die lijn. Dat werk zal eerst en vooral moeten uitgevoerd worden; het zal ongetwijfeld voor gevolg hebben, dat de inrichting van sommige statien zal moeten gewijzigd worden.

Thans is er geen sprake van een dubbelspoor op de lijn van Ieperen naar Kortrijk.

13^e Vraag.

Sommige bedienden der Maatschappij van Vlaanderen hadden, vóór 1875, eene som tot zekerheidstelling gestort, toen sommige lijnen in bedrijf waren genomen door de « Bassins houillers »; die som ging verloren bij het faillietverklaren dier maatschappij in 1875. Behoort het niet, bedoelde sommen terug te betalen, zooals dit werd gedaan door den Staat aan de bedienden in dienst op de lijnen der « Bassins houillers », welke door den Staat werden overgenomen?

Antwoord.

De bedienden die het slachtoffer waren van het failliet der Maatschappij der « Bassins houillers » en, tengevolge van de overneming, rechtstreeks overgingen uit den dienst dier maatschappij naar dien van den Staat, kunnen hoegenaamd niet gelijkgesteld worden met de bedienden die intusschentijd dertig jaar dienst telden bij de « Société anonyme de la Flandre occidentale ».

Bij de faillietverklaring was de Staat, die de lijnen der « Bassins houillers » overnam, bevoegd om bij die maatschappij op te treden ten voordeele van hare beampten, door den Staat insgelijks overgenomen; de Regeering is werkelijk opgetreden, doch zij kan niet optreden om den toestand te regelen van de beampten die in den dienst der Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen zijn overgegaan; aan deze beampten en aan deze Maatschappij was de taak opgelegd, de noodig bevonden schikkingen te nemen met het oog zoowel op het verleden als op de toekomst.

14^e Vraag.

Zal de Staat rekening houden met de wenschen van de bedienden die mochten verlangen, wat het pensioen aangaat, de rechten te behouden, hun toegekend door de Maatschappij van West-Vlaanderen, om een kapitaal te trekken vijfmaal zoo groot als het bedrag van de laatste jaarwedde met inbegrip van de waarde der woning, zoo zij waren gehuisvest op de kosten der Maatschappij?

Antwoord.

In gemeen overleg met de Maatschappij werden de volgende schikkingen genomen :

I. — De verzekerings- en pensioenkas der bedienden van de Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen, tot stand gebracht den 1^{en} Januari 1901, zal worden overgenomen door den Staat en gansch in stand blijven zooals vroeger.

Wordt tegelijkertijd een pensioen en een kapitaal verleend, dan wordt van de sommen, toegekend aan den aangeslotene krachtens de statuten van bedoelde verzekerings- en pensioenkas, afgetrokken het kapitaal verlegende woordigende het pensioen waarop hij recht zal hebben of dat hem zal toegekend worden uit krachte van de artikelen 1, 3, 4 en 5 der wet van 21 Juli 1844.

Evenwel staat het den overgenomen beambten vrij, af te zien van het voordeel dier wet, indien zij het voor hen of voor hunne familiën voordeliger achten, uitsluitend de rechten in te roepen, die hun zijn gewaarborgd door de statuten der verzekerings- en pensioenkas.

II. — De aangeslotenen bij de verzekerings- en pensioenkas zullen niet verplicht zijn, te storten in de Kas voor weduwen en weezen van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, uit krachte van de wet tot goedkeuring van de afkoop-overeenkomst, welke wet veroorloven zal af te wijken van titel II der hooger vermelde wet van 1844. (Zie art. 8 van het wetsontwerp.)

Er is daarenboven met de Maatschappij overeengekomen :

A. Mits de Maatschappij eene som van 107,548 frank stort, zal de Staat de ambtenaren en bedienden die, uit hoofde van hunnen ouderdom, slechts voor half pensioenkapitaal werden aangesloten, beschouwen als aangesloten voor *volle pensioenkapitaal*;

B. De voorzorgskas, ingesteld ten voordeele van de bedienden wier gezondheidstoestand de aansluiting bij de verzekerings- en pensioenkas niet toeliet, zal met deze laatste worden versmolten; de Maatschappij zal het bedrag van het spaarboekje van elken aangeslotene bij de voorzorgskas, storten in de verzekerings- en pensioenkas.

15^e Vraag.

Zullen de geneesheeren, door de Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen toegelaten, overgaan tot den dienst van den Staat?

Antwoord.

Op de over te nemen lijnen zal de gezondheidsdienst worden geregeld overeenkomstig de reglementen die van kracht zijn op het huidig spoorweganet van den Staat.

Het toelaten van de geneesheeren en van de apothekers is een zaak die tot hiertoe nog niet werd onderzocht.

16^e Vraag.

Zullen de overgenomen bedienden een afzonderlijk kader vormen? Zullen zij worden overgebracht in het Staatskader naar gelang de omstandigheden het zullen toelaten? Welke zal de schaal hunner loonsverhooging zijn gedurende dit voorloopig tijdperk? Hebben zij de verzekering dat men, binnen dit voorloopig tijdperk, er zich zal op toeleggen hunne jaarwedde te verhoogen?

Antwoord.

De overgenomen bedienden zullen voorloopig een afzonderlijk kader vormen en dan in het Staatskader overgaan naar gelang de omstandigheden het zullen toelaten.

Gedurende het overgangstijdperk zal men er voor zorgen dat de vroegere loonschalen of dagloonen voor het gelijksoortig personeel van het oude net behouden blijven.

De verdienstelijke beambten zullen verhoogingen van jaarwedde bekomen, voor zoover ze nog niet genieten de maximum-jaarwedde, door den Staat gehecht aan hunne bediening, en ook voor zoover deze verhoogingen niet voor gevolg hebben dat zij gunstiger zouden worden behandeld dan hunne ambtgenooten die even lang dienst hebben bij het oude net.

17^e Vraag.

De bedienden met minder dan 2,200 frank jaarwedde zullen examens moeten ondergaan : ze zullen ten getale van 167 zijn, hetzij 70 % van de bedienden. Zullen dat wel examens zijn in den geest van deze die moeten afgelegd worden door de bedienden van de overgenomen lijnen naar luid van de bijzondere dienstorder van den Staatsspoorweg, van 28 Augustus 1899, n^o 135/E 44/VT 57/TM 76/CRM?

Antwoord.

Het is onmogelijk, van stonden aan de verbintenis aan te gaan, de bepalingen van de bijzondere dienstorder n^o 135^E van 28 Augustus 1899 *ne varietur* toe te passen op de klerken (gelijkgesteld met de ordeklerten) die

van de spoorwegmaatschappij van West-Vlaanderen zullen overgenomen worden.

Eerst en vooral moet worden nagegaan of die bedienden in volstrekt gelijken toestand verkeerden als hunne ambtgenooten van de vroeger overgenomen lijnen, namelijk met het oog op de waarborgen van persoonlijke bekwaamheid.

Overigens, de in § VI vermelde tijdperken en het aantal benoemingen waarvan sprake is in § VIII, moeten herzien worden.

Hieraan is een exemplaar toegevoegd van de bijzondere dienstorder n^o 133^E van 28 Augustus 1899.

18^e Vraag.

Welke voordeelen zal de overname opleveren met het oog op de abonnementsprijzen?

Antwoord.

De abonnementen, door den Staatsspoorweg afgeleverd overeenkomstig zijne huidige vervoerprijzen, zullen geldig zijn niet alleen op het Staatsnet, maar ook op het overgenomen net.

19^e Vraag.

Zal de vervoerprijs voor reizigers, namelijk tusschen Brugge en Kortrijk, niet worden verhoogd na de overname? Zoo ja, is de Regeering niet van meening dat het vroeger tarief dient te worden behouden ten gunste van de West-Vlaamsche bevolking?

Antwoord.

Het is billijk de vervoerprijzen niet te wijzigen vooraleer de overname hare uitwerkselen heeft doen gelden, wat aangaat de bouwwerken en de wijze van inbedrijfneming.

20^e Vraag.

Heeft de Regeering maatregelen genomen opdat de lijn Abeele-Hazebroek op de best mogelijke wijze in bedrijf worde genomen, namelijk wat aangaat het snel verkeer tusschen Duinkerke-Kales-Boulogne?

Antwoord.

De Regeering zal die vraag eerst doelmatig kunnen onderzoeken als zij de spoorwegen van de Maatschappij van West-Vlaanderen werkelijk in bezit zal hebben genomen.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MAI 1907.

Projet de loi relatif au rachat des concessions de péages octroyées
à la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

I.

En séance de la Chambre des Représentants, le 9 mai 1906, le Gouvernement déposait un projet de loi relatif au rachat des concessions de péages octroyées à la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale. Ce projet vise la reprise de toutes les lignes de chemins de fer de la West-Flandre concédées à ladite compagnie et emporte, dans le chef de l'État, l'exploitation de tout le réseau établi sur le territoire de cette province.

Le rachat proposé comprend 181.6 kilomètres de voie ferrée avec dépendances, matériel d'exploitation et approvisionnements.

De ces 181.6 kilomètres, 14.7 kilomètres sont établis sur le territoire français entre la frontière et Hazebrouck.

Les conditions de la reprise ont fait l'objet de longues négociations entre le Gouvernement et le Conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, pour aboutir à un accord signé le 5 mai 1906, fixant le prix du rachat, supposé payable en capital, à la somme de 55.835,220 francs.

Cette convention devient caduque si l'approbation de la Législature n'est pas obtenue au cours de la session 1906-1907.

(1) Projet de loi, n° 193 (session de 1905-1906).

(2) La Section centrale, présidée par M. HARNIGNIE, était composée de MM. TACK, WAUVERMANS, NOLF, RAEMDONCK, HUBERT et STANDAERT.

II.

POURQUOI LE RACHAT SE JUSTIFIE EN PRINCIPE.

Tout rachat de lignes concédées soulève des questions d'une réelle importance et met, notamment, en présence, partisans et adversaires de l'exploitation, par l'État, du réseau unifié.

La controverse est de celles qui méritent de retenir l'attention, puisque la perfection du système circulatoire d'un pays est un des facteurs essentiels du progrès et, en quelque sorte, la mesure de l'expansion possible du commerce et de l'industrie.

Le projet actuel a soulevé des réserves de principe tant dans les sections de la Chambre qu'au sein de la Section centrale.

On connaît les arguments.

Les partisans de l'État monopoleur nous disent :

Les avantages de l'exploitation des chemins de fer par l'État ne sont plus contestés aujourd'hui. Le service des chemins de fer, étant d'intérêt général, constitue une fonction de l'État, à cause de son intérêt économique, réagissant directement sur le développement d'un pays et à raison de son importance stratégique au point de vue de la mobilisation et du rassemblement de l'armée sous une direction unique.

Au surplus, la principale préoccupation de l'État dans ce domaine est de faire abstraction de l'idée de lucre, en vue d'encourager le progrès dans toutes les branches du travail national. Seul l'État, ne s'inspirant que de l'intérêt général, peut développer le trafic même au prix de certains sacrifices, qui trouvent leur compensation dans la protection des industries nationales et l'accroissement de la richesse publique.

Dans le même ordre d'idées, on voit l'État améliorer et embellir ses gares, mieux entretenir les voies, augmenter et perfectionner sans cesse le matériel, multiplier les trains, accélérer les vitesses.

N'est-il pas, d'ailleurs, d'intérêt général que les bonis d'exploitation entrent dans les caisses de l'État au bénéfice de la généralité des citoyens plutôt que d'enrichir quelques actionnaires?

A quoi les partisans de l'exploitation par l'industrie privée, s'empressent de répondre :

L'exploitation des chemins de fer n'est pas une fonction de l'État. Elle n'a pas le caractère d'un droit souverain, comme de faire les lois, de rendre la justice, de pourvoir à la sécurité au dedans et au dehors.

Si l'industrie du chemin de fer est une fonction de l'État, on ne voit pas pourquoi l'État ne s'arrogerait le droit d'exploiter les mines, les services d'éclairage et toutes les grandes entreprises capitalistes.

En réalité, l'exploitation du chemin de fer est une industrie de transport, ayant, il est vrai, des liens étroits avec l'intérêt général, mais pour garantir cet intérêt, il doit suffire que l'État intervienne par voie de concessions et de règlements d'exploitation.

Le monopole d'exploitation par l'État est plein d'écueils, par suite d'une concentration dangereuse d'influences politiques et à cause des périls de cette

marée montante de fonctionnaires et d'agents aux exigences sans cesse grandissantes ⁽¹⁾.

Le monopole d'Etat surexcite la manie du fonctionnarisme, si funeste au quotient d'énergie et d'activité d'un peuple, il entraîne tous les inconvénients du rouage bureaucratique : nominations et promotions suivant des règles administratives figées, abus des examens, abus de l'ancienneté, peu d'égards pour les mérites et les aptitudes spéciales, procédés routiniers détruisant toute initiative et diminuant l'effet utile du travail de chacun.

Des règlements administratifs immuables empêchent la diminution des frais et une exploitation plus rémunératrice ; c'est ainsi qu'en tous les pays, l'Etat exploite dans des conditions beaucoup plus onéreuses que les concessionnaires.

Et cependant l'industrie privée donne, en France et en Angleterre notamment, au point de vue vitesse et confort, d'aussi bons résultats que n'importe quelle exploitation par l'Etat.

Enfin il est dangereux d'équilibrer les budgets de l'Etat au moyen des excédents produits par le chemin de fer. Car nombreuses sont les causes qui, dans l'industrie du transport, peuvent brusquement influencer les recettes et défaire les bonis ⁽²⁾.

Quant à l'argument d'ordre stratégique, il n'a pas la même valeur dans un pays jouissant de la neutralité et il est d'ailleurs reconnu par l'exemple de la France, en 1870, que les compagnies donnent, à cet égard, toute satisfaction.

La Section centrale n'a pas perdu de vue le principe engagé dans toute question de rachat de chemin de fer, ni les observations faites dans cet ordre d'idées, mais pour aboutir à cette conclusion, que quelles que soient les opinions qu'on ait à ce sujet, partisans comme adversaires de l'exploitation par l'Etat, peuvent admettre le principe du rachat proposé.

La politique gouvernementale belge est, depuis 1870, l'unification du réseau entre les mains de l'Etat : les 868 kilomètres de voies ferrées d'alors ont abouti aux 4,048 kilomètres ⁽³⁾ d'aujourd'hui et les trente-neuf concessionnaires de cette époque sont réduits au nombre de six.

Le jour où les lignes de la Flandre occidentale seront reprises, il ne restera plus guère, en Belgique, que 520 kilomètres de voies concédées aux compagnies suivantes :

Gand-Terneuzen ;
Malines-Terneuzen ;
Termonde-Saint-Nicolas ;
Hasselt-Maeseyck ;
Nord-Belge ;
Chemin de fer de Chimay.

(1) Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes se trouve, en Belgique, à la tête de près de 75,000 fonctionnaires et agents.

(2) L'exploitation des chemins de fer de l'Etat belge, depuis son origine, compte 27 exercices en déficit et 44 en boni.

(3) *Tableau général du commerce avec les pays étrangers*, publié par le Ministère des Finances et des Travaux publics, juin 1906.

Il est donc trop tard pour remonter ce courant, et on le saurait faire d'autant moins, que, pour agir sur les sociétés fermières, les anciens cahiers des charges ne donnent pas au Gouvernement des pouvoirs suffisants; ces conventions ont même, parfois, des allures préhistoriques. A preuve l'article 24 § 4 du cahier des charges réglant la concession de la Compagnie de la Flandre occidentale, en date du 19 mai 1845, et qui s'exprime comme suit :

« Le Gouvernement pourra prescrire l'emploi de wagons couverts pour les voyageurs. »

Au demeurant, les partisans de l'exploitation par l'industrie privée reconnaissent eux-mêmes que *l'unification du réseau*, surtout pour les lignes enchevêtrées dans le réseau de l'Etat, est le préliminaire logique de toute organisation éventuelle de l'industrie du chemin de fer par voie de concessions rationnellement réglementées.

Ces considérations ont amené l'unanimité de la Section centrale à conclure qu'en principe le rachat proposé est désirable.

III.

POURQUOI LE RACHAT SE JUSTIFIE *en fait*.

L'enchevêtrement des lignes de l'Etat et de la Compagnie entraîne des inconvénients multiples qui constituent un des principaux arguments à l'appui de l'unification du réseau de la West-Flandre.

On conçoit aisément combien est difficile cette existence côte à côte de deux organismes qui exploitent d'après des principes tout différents et vivent dans une sorte d'antagonisme latent; il en résulte, à tout instant, des désaccords au sujet de questions de tarifs, de communauté de voies et de gares, de règlements, de services des trains, et ce malgré les 40 à 50 conventions spéciales intervenues entre l'Etat et la Compagnie en vue de prévenir les difficultés et les conflits.

Est-il étonnant, dès lors, que les plaintes soient nombreuses?

Il suffit de parcourir les journaux West-Flamands, le *Bulletin des procès-verbaux du Conseil provincial*, les *Annales parlementaires* en ces vingt dernières années, et plus récemment encore le *Compte rendu de l'enquête organisée par la Commission nationale de la petite bourgeoisie dans la Flandre occidentale*, pour y trouver un ensemble de plaintes et de récriminations.

Et s'il est juste de reconnaître qu'une direction nouvelle, particulièrement active et intelligente avait, en ces quatre dernières années, amélioré notablement le service de l'exploitation du réseau de la West-Flandre, il n'en est pas moins vrai, que les vices inhérents à l'enchevêtrement des lignes, sont de ceux auxquels on ne peut remédier que par l'unification du réseau.

Un service de correspondances mieux garanties, l'unification définitive du prix de l'abonnement sur tout le réseau, des trains plus rapides, un matériel plus confortable, des gares mieux aménagées sont des bienfaits impatient-

ment escomptés et dont surtout les industriels et commerçants de la West-Flandre se réjouissent à juste titre. Les populations intéressées garderont un souvenir reconnaissant au Ministre des chemins de fer, M. Liebaert, qui, malgré toutes les difficultés, a su mener à bonne fin des négociations de rachat laborieuses et compliquées.

Enfin, la reprise sera un grand bienfait pour nos villes balnéaires, Ostende, Blankenberghe, Heyst, Knocke, etc., dont le développement s'affirme d'année en année.

L'organisation de trains rapides entre les villes du Nord de la France et le littoral Belge est de nature à attirer dans nos stations de la côte une clientèle de plus en plus dense. Mais cette organisation exige l'établissement d'une double voie entre Bruges et Courtrai afin d'assurer, à ce service international, plus de sécurité, de vitesse et de régularité.

Or le Gouvernement n'était pas, aux termes du cahier des charges, en droit d'exiger de la Compagnie l'établissement d'une double voie.

Par la même raison, il n'apparaît pas que la Compagnie eût été en mesure de faire face au trafic que doit amener le mouvement du port de Bruges; ce serait faire œuvre d'imprévoyance, d'abandonner un débouché important de notre nouveau port de mer, aux aléas d'une industrie de transport organisée en service mixte et exploitant au moyen d'une voie unique.

Toutes ces considérations ont amené la Section centrale à conclure à l'unanimité que le rachat proposé se justifie *en fait* non seulement par des raisons d'équité vis-à-vis des populations de la West-Flandre, mais encore par des motifs d'intérêt général.

IV.

EXAMEN DU PROJET EN SECTIONS.

Le résultat des votes dans les diverses sections de la Chambre fut le suivant :

1 ^{re} section.		9 oui,	3 abstentions.
2 ^{me}	—	9 —	2 —
3 ^{me}	—	7 —	9 —
4 ^{me}	—	9 —	0 —
5 ^{me}	—	12 —	1 —
6 ^{me}	—	11	2 —
Total.		57 oui,	17 abstentions.

Les objections de principe soulevées ont été rencontrées ci-dessus, les autres observations le seront ci-après.

La plupart des remarques importantes faites en sections ont été transformées, par la Section centrale, en questions, et nous faisons suivre ce rapport du texte des réponses faites par le Gouvernement.

V.

CONDITIONS DU RACHAT.

Le principe du rachat pleinement justifié, reste à voir si l'accord conclu entre la Compagnie intéressée et le Gouvernement offre à la Législature des conditions favorables ou tout au moins acceptables.

Deux questions doivent attirer notre attention à ce point de vue : la première de savoir quelle est la situation juridique de la Compagnie et les droits du Gouvernement vis-à-vis d'elle; la seconde de discuter le prix du rachat, eu égard aux droits respectifs des parties.

VI.

SITUATION JURIDIQUE DU CONCESSIONNAIRE.

Une concession de chemin de fer est un contrat qui se lie entre l'État et un concessionnaire, contrat en vertu duquel ce dernier s'oblige à construire à ses frais, puis à exploiter une voie ferrée, ce aux clauses et conditions d'un cahier des charges ⁽¹⁾.

En retour de ces obligations, l'État accorde aux concessionnaires le droit de percevoir les péages pendant le nombre d'années prévu au contrat, au maximum pendant 90 ans. Le contrat de concession est au fond un contrat à titre onéreux : l'État acquiert un chemin de fer moyennant un prix qui est le droit aux péages ⁽²⁾.

Ce n'est donc pas le concessionnaire qui devient propriétaire de l'assiette de la voie ferrée, des gares, magasins, remises et toutes autres dépendances, puisqu'il construit pour l'État; les chemins de fer concédés, au fur et à mesure de leur construction, tombent dans le domaine public, comme faisant partie de la grande voirie ⁽³⁾, sont, par conséquent, hors le commerce et inaliénables.

Les concessionnaires n'ont ni un droit d'usufruit, ni aucun autre droit réel sur la voie ferrée et ses dépendances, mais une simple détention ⁽⁴⁾.

Quant au matériel d'exploitation des Compagnies, on a soutenu, parfois

⁽¹⁾ Cour de cassation, arr. du 30 mars 1882, *Pas.*, p. 94. — GIRON, *Droit administratif*, n° 595.

⁽²⁾ JULES GENDEBIEN, *Législation des chemins de fer en Belgique* (BELGIQUE JUDICIAIRE, 1863, p. 1499.) — LECLERCQ, Req. Cours de cassation, *Pas.*, 1855, I p.

⁽³⁾ Req. FAIDER, *Pas.*, I, 1871, p. 318. — GENDEBIEN, *ibid*, p. 1495. — GIRON, t. I, n° 520.

⁽⁴⁾ Cassation, 5 février 1855, *Pas.*, p. 242. — BRUX., 2 mars 1850, *Pas.*, p. 124. — Req. Procureur général LECLERCQ, *Pas.*, 1855, p. 240, *contra* LAURENT, t. VI, n° 29 à 56, voir aussi t. XXX, n° 220.

même avec succès, qu'il devait être considéré comme immeuble par destination ⁽¹⁾. Mais cette discussion ne doit pas nous arrêter ici, non seulement parce que, aux termes de la loi, *le propriétaire du fonds* seul peut immobiliser des objets mobiliers ⁽²⁾, mais par le motif péremptoire que dans le contrat de concession avec la Compagnie de la Flandre occidentale, l'État s'est engagé à payer au terme de la concession le prix du matériel, à dire d'expert. (Art 40 du cahier des charges du 19 mai 1845.)

De tout ce qui précède résulte que l'État qui veut racheter le droit d'exploiter pour son compte une ligne concédée se trouve dans l'obligation :

a) De solder le prix du péage, c'est-à-dire une somme représentant la valeur des bénéfices que le concessionnaire aurait pu réaliser jusqu'à l'expiration de la concession ;

b) De payer la valeur du matériel roulant et du mobilier servant à l'exploitation de la ligne et de rembourser le coût des approvisionnements.

Si, lors de la concession, l'État a stipulé une clause de rachat, rien n'est plus simple, il ne reste qu'à transformer en chiffres le montant de l'indemnité, sur les bases conventionnellement arrêtées.

Mais si rien de semblable n'a été prévu, — *et tel est le cas pour les concessions qui nous occupent*, — on se trouve devant des difficultés qui peuvent être insurmontables.

Le concessionnaire veut-il dicter des conditions trop onéreuses ou inacceptables, il ne reste au Gouvernement qu'à renoncer aux négociations et à laisser s'achever le terme de la concession.

L'État ne peut même pas recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique, car les lois existantes, à de très rares exceptions près qui ne peuvent être étendues, ne visent que les *immeubles*.

Or, nous l'avons vu, le concessionnaire n'est titulaire d'aucun droit immobilier, son droit est le droit au péage, *droit essentiellement mobilier*. Dès lors, la Constitution décrétant que nul ne peut être privé de sa propriété « *que dans le cas et de la manière établie par la loi* », et aucune loi n'ayant prévu l'expropriation de semblables droits mobiliers, le Gouvernement se trouve dans l'impossibilité d'acquiescer ou de racheter le péage autrement qu'à l'amiable ⁽³⁾.

Il est indispensable de se bien pénétrer de cette situation juridique pour apprécier toutes les difficultés que présentaient pour le Gouvernement les négociations relatives au rachat des péages dont il s'agit.

(1) Trib. Turnhout, 2 novembre 1881, *Pas.*, 1882, p. 35. — Req. Bosch, avocat général, *Belgique judiciaire*, 1881, p. 405.

(2) Brux., 40 juillet, *Pas.*, 1882, p. 11 (Bassins houillers c Compagnie de la Flandre occidentale). *Étude sur les concessions de chemin de fer. Belg. Jud.*, 1881, p. 721.

(3) *Belgique judiciaire*, 1867, p. 577. — EDM. PICARD, *Traité de l'expr.*, t. 1, pp. 46 à 51. — DELMARMOL, *Traité de l'expr.*, nos 68 et 69.

VII.

VALEUR DES PÉAGES A RACHETER.

Nous trouvons à la base du problème à résoudre ce double élément :

- a) Quelle est, pour l'avenir, la durée de la concession;
- b) Quel est le montant des bénéfices probables qu'allait réaliser, jusqu'à l'échéance de sa concession, la compagnie exploitante.

A.

Durée de la concession.

L'établissement du nombre moyen d'années restant à courir pour l'ensemble des concessions a fait l'objet d'un calcul dont le détail a été fourni à la Section centrale.

Cette durée moyenne a été fixée, en constatant, pour chaque concession, l'étendue kilométrique de la ligne et le nombre d'années restant à courir depuis le 1^{er} janvier 1906 jusqu'à la fin de la concession.

Le total des résultats ainsi obtenus a été divisé par le nombre de kilomètres auquel s'étend la concession entière; le quotient donne 43 26, qui représente, mathématiquement, la moyenne de la durée de l'ensemble des concessions à partir du 1^{er} janvier 1906.

Toutefois, la Section centrale s'est préoccupée de ce qu'il ait été assigné à certaines concessions une limite à première vue exagérée.

La principale concession date du 21 mai 1845.

Le cahier des charges stipule (article 24) que : « la concession est faite » pour un terme de nonante ans, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute sa longueur »; d'autre part, l'article 8 du même cahier des charges dit que : « les travaux et constructions seront achevés, au plus tard, endéans les trois années à compter du jour fixé par l'article 2 (délai d'un an pour l'approbation des plans), de façon qu'à l'expiration de ce délai le chemin de fer concédé et ses embranchements puissent être exploités sur toute leur longueur par locomotives ».

Il s'ensuit que la concession, approuvée par arrêté royal du 21 mai 1845, prévoyait un fermage de nonante ans, plus un délai de quatre années pour achever la construction, soit au total un maximum de nonante-quatre ans. Ces constatations reportent l'échéance de la concession au 21 mai 1939, alors que dans les calculs, admis par le Gouvernement pour la reprise, ladite échéance est fixée au 31 décembre 1945, soit six années plus tard.

La différence est notable, et il échet de s'y arrêter pour discuter le point de départ de la durée de la concession.

L'interprétation de l'article 24 du cahier des charges de 1845, qui accorde nonante ans d'exploitation à dater de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute sa longueur est étroitement liée, semble-t-il, aux stipulations de l'article 8, obligeant l'adjudicataire à terminer le placement des lignes sur toute leur longueur au plus tard dans les quatre ans de la date de la concession.

Que si ces travaux n'ont pas été achevés dans le délai fixé, il en faut faire grief aux concessionnaires, qui ne sauraient recueillir, aujourd'hui, les bénéfices de leur propre faute.

Il est toutefois difficile d'apprécier, à longue distance, les causes multiples qui peuvent avoir empêché ou retardé, de commun accord avec l'État, l'achèvement complet de la voie dans le délai fixé.

Ainsi d'une convention avenue le 28 janvier 1852 entre M. Em. Van Hoorebeke, ministre des chemins de fer, et la Société du chemin de fer de la Flandre occidentale, il résulte que : « la Société sera déchargée de l'obligation de construire l'embranchement qui devait être dirigé sur Furnes ». La même convention constate que les sections Courtrai à Poperinghe et l'embranchement de Thielt n'étaient pas construits à la date du 28 janvier 1852 et pourront l'être, par modification au cahier des charges de 1843, « dans l'hypothèse d'une route à simple voie ». On doit conclure de ceci que l'inexécution de certaines parties de la ligne a été couverte et approuvée par l'État.

Enfin, la dernière concession, celle de Menin à Roulers, accordée par la loi du 16 août 1887, stipule en son article 4 ce qui suit : « La durée de la concession de péage afférente à la ligne de Menin à Roulers est fixée à nonante ans. Toutefois, à l'expiration des concessions des lignes déjà accordées à la Société anonyme du chemin de fer de la Flandre occidentale, *c'est-à-dire* le 31 décembre 1945, l'exploitation de la ligne et la perception des péages cesseront aux conditions ci-après. »

Dans ces conditions, quelle que soit l'interprétation que l'on doive donner, aux termes du cahier des charges de 1843, quant au point de départ de la durée de la concession, et quoique la loi de 1887 soit étrangère à la concession de 1843, la Section centrale estime que le terme final ayant été expressément fixé dans une loi, l'État ne pouvait se soustraire à l'obligation d'adopter le terme du 31 décembre 1945 comme base du calcul des annuités restant à courir.

En résumé, ce premier élément du problème à résoudre, pour calculer le prix du rachat, doit être admis, tel qu'il a été fixé, de commun accord entre la société fermière et le Gouvernement.

B.

CALCUL DES BÉNÉFICES PROBABLES À RÉALISER PAR LA COMPAGNIE JUSQU'À L'EXPIRATION DE LA CONCESSION.

Nous touchons au point délicat du problème à résoudre; c'est ici que l'État amateur s'est trouvé aux prises avec le concessionnaire détenteur chacun de son côté, essayant d'obtenir les conditions les plus favorables.

En théorie pure, on conçoit très bien que les deux parties en présence aient élevé des prétentions à ce point divergentes, que tout accord dût sembler impossible : de là ces négociations pour la reprise, bien des fois engagées, mais aussitôt abandonnées.

Cependant, il est certaines bases qui devaient nécessairement servir de point de départ aux négociations engagées. Les conditions de rachat

fixées dans les cahiers des charges, relatifs à d'autres concessions, constituaient le terrain sur lequel devaient se rencontrer les deux parties en cause, si peu qu'elles fussent désireuses, l'une et l'autre, d'aboutir à un accord.

Nous croyons pouvoir ramener l'examen des cahiers des charges, accordant des concessions de chemins de fer, avec stipulation de clauses de rachat, à divers types que nous résumons comme suit :

PREMIER TYPE : On prend le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on déduit les produits nets des deux plus faibles années, et la moyenne des revenus des cinq années restantes est capitalisée à raison de 5 % en y ajoutant une prime de 15 %.

Ligne Louvain-Herenthals, concession du 2 juillet 1861.

- Turnhout à la frontière vers Tilbury, concession du 6 janvier 1865,
- Anvers à Hasselt, concession du 9 janvier 1863.
- Spa à la frontière du Grand-Duché, concession du 6 mars 1863, article 56 du cahier des charges.
- Liège à la frontière vers Maestricht, concession du 18 octobre 1858, article 77 du cahier des charges.
- Gand à la frontière vers Terneuzen, concession du 26 avril 1864, article 59 du cahier des charges.
- Athus vers Pétange, concession du 23 avril 1873, article 6 de la loi du 15 mars 1873.

DEUXIÈME TYPE : Il sera payé, pour chacune des années restant à courir, une annuité égale au produit net moyen des cinq dernières années, majoré de 25 % à titre de prime :

Ligne Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt, concession du 19 mai 1845, article 11 du cahier des charges.

- Hal à Ath et Tournai à la frontière française, concessions des 10 novembre 1862 et 8 juin 1863, article 12 de la Convention.

TROISIÈME TYPE : Le rachat se fera sur les mêmes bases, annuités calculées d'après le produit moyen de cinq années, les meilleures parmi les sept dernières, augmentées d'une prime de 10 % ou de 20 % avec cette clause spéciale : *dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base.*

Ligne Anvers vers Gladbach, concession du 29 septembre 1869, article 16 de la Convention.

- Welkenraedt à Bleyberg, concession du 26 juin 1869, article 53 du cahier des charges.
- Hasselt à Maeseyck, concession du 3 juin 1870, article 10 de la Convention.
- Termonde à Saint-Nicolas, concession du 3 juin 1870, article 18 de la Convention.

Enfin, il n'est pas sans intérêt de rappeler que lors de la dernière concession obtenue par la Compagnie de la Flandre occidentale, le 14 octobre 1887 (Menin-Roulers : 17 kilomètres) il fut stipulé une clause de rachat sur la base du produit net moyen des cinq meilleures années parmi les sept dernières, avec cette réserve : dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base.

L'examen de ces diverses clauses de rachat nous donne immédiatement la physionomie des négociations engagées pour le rachat dont il s'agit.

D'une part, l'État allait tenter d'obtenir comme base des négociations : le calcul des annuités en prenant la moyenne des bénéfices des cinq dernières années sans y ajouter aucune prime.

D'autre part, la Société tenterait d'obtenir comme base du calcul le produit de la dernière année d'exploitation, la meilleure, outre une prime de 10 à 20 %, représentative de la progression normalement présumée de son trafic dans l'avenir.

Les négociations ainsi engagées devaient, sous peine d'échouer, aboutir à une solution moyenne ayant un caractère transactionnel. Il en fut ainsi, et on se mit d'accord sur les bases suivantes :

1° Calcul des annuités en prenant pour base la dernière année d'exploitation ;

2° Fixation du taux de la prime à 5 %.

Ces conditions sont-elles bonnes ou tout au moins acceptables ?

En ce qui concerne la base du calcul des annuités sur les bénéfices de la dernière année, la Section centrale croit que l'État ne pouvait guère échapper à cette exigence.

En effet, cette stipulation se trouve inscrite dans la plupart des actes de concession les plus récents, et la Compagnie elle-même avait obtenu comme condition du rachat de la ligne Menin-Roulers, le calcul des annuités sur la base du produit net de la dernière année.

Enfin, la progression des recettes nettes de la Compagnie exploitante pendant les derniers exercices n'ayant rien d'exceptionnel, il n'y avait aucune chance de voir la Société abandonner une base d'évaluation qui, dans les conditions de l'espèce, semble juste et équitable.

Quant à la prime, fixée à 5 %, on ne saurait la critiquer. Nous avons vu que dans les divers actes de concession, contenant une clause de rachat, il est prévu des primes de 10 à 25 %. Il est vrai que dans l'acte de concession de la ligne Menin-Roulers, en date du 14 octobre 1887, il n'est pas question de prime, mais cette concession ne se rapporte qu'à une ligne de très faible étendue — 17 kilomètres — et on ne peut soutenir que la Compagnie ait entendu par là renoncer au droit à la prime en cas de reprise des grandes lignes exploitées par elle et pour lesquelles aucune clause de rachat n'était prévue.

Somme toute, réduite à 5 %, la prime est inférieure à celles reconnues antérieurement, et quand on considère que l'augmentation des recettes nettes de la Compagnie de la Flandre occidentale, en ces cinq dernières années, est sérieuse et progressive, on en arrive à cette conclusion que la prime fixée est modérée et entièrement favorable aux intérêts de l'État.

Déjà l'événement semble justifier la légitimité de ces conclusions; en effet, la compagnie exploite — aux termes de la convention de reprise — pour compte de l'Etat, depuis le 1^{er} janvier 1906. Or, le résultat de cet exercice donne en recette 4,505,147 francs contre 4,554,011 francs en 1905, soit une majoration de 151,156 francs sur l'exercice précédent, ce malgré le recul général des recettes des chemins de fer pendant le mois de décembre 1906.

Il s'ensuit que l'exploitation faite — pendant l'année écoulée — pour compte de l'Etat, par la Société fermière, donne un bénéfice *net* de 2,061,412 francs, en augmentation de 105,447 francs sur l'exercice précédent, soit de 5.55 %.

Voici d'ailleurs un tableau intéressant donnant par le détail les opérations de l'exercice 1906.

Résultat de l'exploitation faite par la Compagnie pour compte de l'Etat belge en 1906.

Longueur exploitée	182 kilom.
Nombre de voyageurs transportés.	3,119,699
Parcours moyen d'un voyageur.	13 km. 94
Nombre de tonnes de marchandises transportées	1,585,534
Recettes (voyageurs et marchandises).	4,504,849 fr. 67
Dépenses générales.	2,443,437 fr. 18
Recettes nettes	2,061,412 fr. 49
Produit moyen d'un voyageur	0 fr. 6097
Produit moyen d'une tonne de marchandises, tarif III.	1 fr. 5712
Recette totale par kilomètre exploité.	24,751 fr. 92
Dépense par kilomètre exploité.	13,425 fr. 48
Nombre de trains kilomètres	1,554,517
Recette par train kilomètre	2 fr. 897
Dépense par train kilomètre.	1 fr. 571
Rapport de la dépense à la recette.	54.24 %.

La Section centrale a obtenu également, en réponse à une de ses questions (2^e question), des calculs détaillés, par lesquels le Gouvernement établit qu'à son avis, la valeur des péages à racheter, y compris le matériel, s'élève à 67,659,117 francs, et qu'en conséquence le rachat, tel qu'il est proposé, est très acceptable.

La Section centrale se rallie à cette manière de voir. Certes les modalités de conventions de ce genre peuvent toujours être discutées et critiquées, il n'en n'est pas moins vrai que les deux bases du calcul ayant servi à fixer le prix de rachat ont été établies dans des conditions qui sont, au point de vue des intérêts de l'Etat, très satisfaisantes, voire même favorables.

VIII.

PRIX DU MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Le prix du matériel de transport de l'outillage et du mobilier a été fixé à 3,527,631 francs, étant 60 % de la valeur d'acquisition, ce après examen de l'état de conservation et d'entretien dudit matériel.

Seulement, en retour de cette évaluation, qui peut paraître élevée, l'État a obtenu de la Compagnie une concession importante : la déduction de l'intérêt à 1 1/2 % du capital à payer pour la reprise du matériel de transport de l'outillage et du mobilier.

L'État a soutenu, lors des négociations, cette thèse : la valeur du matériel roulant constitue une charge de l'exploitation, un capital immobilisé dont l'intérêt doit être déduit des recettes brutes en même temps que les autres frais d'exploitation, si l'on veut établir correctement le revenu net.

La Société a, finalement, laissé déduire l'intérêt du capital représentant la valeur du matériel d'exploitation, au taux de 1 1/2 %.

De ce seul chef, il a été déduit du total des bénéfices nets de la Compagnie pour l'exercice 1903, qui sert de base au calcul, une somme de fr. 54,046.54.

Comme le fait justement remarquer l'exposé des motifs, il résulte de cette opération qu'en définitive le mobilier est racheté à raison de 38 % du prix d'achat par la Compagnie.

La Section centrale estime qu'ici encore la convention souscrite par le Gouvernement mérite toute l'approbation de la Législature.

IX.

DÉTERMINATION DU PRIX GLOBAL DE RACHAT.

Les bases du calcul étant arrêtées, reste à fixer la somme globale formant le prix du rachat; pour y parvenir, il faut *une détermination correcte du revenu net de l'exercice 1903, considéré comme type d'annuités.*

Ceci oblige à un examen minutieux du bilan de la Société fermière pour l'exercice 1903.

Se faisant l'écho de certaines réserves formulées en section, la Section centrale a demandé, et obtenu, à ce sujet des renseignements précis et détaillés.

On s'était demandé si le bilan de la Compagnie de la Flandre occidentale ne comprenait pas, en recettes, les revenus du portefeuille de la Société; vérification faite, il n'en est rien; aucun doute ne subsiste à cet égard.

Le bilan de 1903 contient à l'actif la somme de 4,442,859 francs, formant le total des recettes brutes de l'exercice; cet actif ne comprend que des postes qui concernent directement l'exploitation normale de l'industrie de transport exercée par la Compagnie fermière.

Quant aux dépenses d'exploitation, elles s'élèvent, suivant le rapport de la

Compagnie pour l'exercice 1905, à 2,401,046 francs, ce qui (soit dit en passant) représente un coefficient d'exploitation de 55.14 %., contre 62.63 % à l'État (1).

Ce poste des dépenses a éveillé tout spécialement l'attention de la Section centrale.

Dans les négociations pour la reprise, il a été consenti par l'État, sur les dépenses d'exploitation, certaines déductions auxquelles il importe de s'arrêter.

Tout d'abord on a déduit du chiffre des dépenses 74,383 francs, montant des frais d'administration de la Société; le Gouvernement explique que ces dépenses ne concernent pas spécialement le chemin de fer et que, en tous cas, l'État n'aura pas à les faire.

La Section centrale a recherché quel est le détail de ces frais d'administration; le voici, au moins d'après le bilan.

Traitement des administrateurs;
Agence à Londres;
Frais de voyage;
Traitement du Directeur gérant;
Fournitures de bureau;
Surveillance;
Annonces;
Dépenses diverses;
Patentes;
Assurances et contributions.

De même, il a été déduit, au point de vue de la reprise, du chapitre des dépenses de l'exercice 1905, la moitié de la part des bénéfices accordés au Directeur gérant.

Il n'a pas paru à la Section centrale que ces déductions se justifient.

En effet, l'administration d'une société fermière exige nécessairement une direction rémunérée, sans ce service le chemin de fer ne saurait être utilement exploité. En toute hypothèse, la Société concessionnaire n'eût pu se passer d'une direction, d'administrateurs, de frais de bureaux, etc., et, dès lors, le coût de ceci ne pouvait pas ne pas figurer au chapitre des dépenses. Ces frais concernent bien, directement, le service du chemin de fer. Et comme il s'agit, au point de vue du *quantum* des annuités, de fixer, le plus exactement, le chiffre des *bénéfices nets* de la Société exploitante, il paraît nécessaire de déduire de la recette brute les frais d'administration.

D'autres déductions ont été consenties également, notamment quant aux sommes payées pour les pensions aux anciens employés et les allocations consenties aux sociétés mutuelles établies par les ouvriers de la Compagnie. Ces déductions sont justifiées puisque, d'une part, la Compagnie de la Flandre occidentale reste tenue du service de ces pensions et que, d'autre part, les subsides alloués aux mutualités l'ont été à titre gracieux par la Société; il serait injuste de le lui imputer à dommage.

(1) *Compte rendu des opérations du chemin de fer en 1905*, A. 6.

Mais, d'autre part, en redressant le bilan au point de vue de la reprise, le Gouvernement a majoré le chiffre des dépenses de 104,914 francs, se décomposant comme suit :

a) Intérêts du capital de rachat du matériel fr.	54,046 54
b) Dépenses reprises à un compte spécial de la Compagnie pour accidents à des personnes survenus en 1905.	1,319 »
c) Dépenses d'entretien et de renouvellement imputées par la Compagnie à un compte spécial.	49,548 86
TOTAL. . fr.	104,914 40

De cet examen, il résulte que la convention de reprise introduit au chapitre des dépenses de l'exercice 1905 certains postes qui viennent alléger les charges de la reprise, mais en supprime d'autres avec la conséquence d'alourdir cette charge.

La Section centrale estime qu'il y a lieu d'admettre l'ensemble de l'opération, même si certaines déductions n'étaient pas entièrement justifiables. En effet, il ne faut pas perdre de vue que les bases de calcul admises pour la fixation des annuités sont plutôt favorables à l'Etat et, qu'en dernière analyse, la Société fermière eut pu élever des prétentions plus onéreuses.

En outre, il y a lieu de tenir compte de l'avantage obtenu par la renonciation de la Compagnie aux intérêts intercalaires; c'est-à-dire aux intérêts produits dans le cours d'un exercice, par l'excédent des recettes, au fur et à mesure de leur encaissement. Ces intérêts furent consentis dans d'autres reprises et l'avantage obtenu ici, par l'Etat, est sérieux.

La Section centrale a considéré également que la reprise comprend la cession par la compagnie fermière :

- a) D'un bâtiment important sis à Bruges, Marché du Vendredi;
- b) De terrains sis à Bruges, section C du cadastre, n° 1451 f et 1452 c.

Ces propriétés appartiennent à la Société et ont une valeur sérieuse; le bâtiment, à cause de sa situation et de son importance, les terrains par leur emplacement privilégié à front du nouveau boulevard à créer après le déplacement de la gare de Bruges.

Toutes ces considérations amènent la Section centrale à conclure que la détermination du bénéfice net servant de base au calcul des annuités a été faite dans des conditions qui, dans leur ensemble, sont parfaitement acceptables.

Il s'ensuit que l'on peut admettre, comme bénéfice net de l'exercice 1905, le chiffre de fr. 2,071,200 99 augmenté de la prime de 5 % = fr. 103,560 05, soit au total fr. 2,174,761 04, montant d'une annuité.

Les 43.26 annuités, escomptées à 3 %, au 1^{er} janvier 1906, donnent, avec la valeur du matériel (3,527,651 francs), un prix de rachat global de 55 millions 835,220 francs.

Le taux de 3 % auquel l'indemnité globale a été escomptée ne saurait être sérieusement critiqué. Du moment que l'on escompte, en les ramenant à leur valeur réelle, des annuités qui sont dues jusqu'à la fin d'une concession, il est équitable d'admettre le taux qui représente le loyer des placements de tout

repos. On ne comprendrait pas que l'Etat prétende escompter les annuités à un taux autre que celui auquel il emprunte lui-même.

Le paiement du prix de rachat a été convenu comme il suit :

1° L'Etat assurera en lieu et place de la Société, le service des intérêts et de l'amortissement des obligations en prélevant sur l'annuité de rachat la somme nécessaire ;

2° De même l'Etat assurera le remboursement des actions de la Société au taux de 700 francs l'une, d'après un tableau d'amortissement couvrant une période de quarante-trois ans. Un intérêt annuel de 21 francs par action sera prélevé sur chaque annuité. Au surplus, le remboursement du capital-actions peut se faire à toute époque et en une fois ;

3° Le surplus du montant des quarante-trois annuités et de la fraction 0.26 seront escomptés au taux de 3 % et payés en capital de même que le prix du mobilier et des approvisionnements. Ces dernières sommes seront liquidées immédiatement après la reprise, le Gouvernement ayant le choix de payer en espèces ou en titres de la Dette publique. Il a toutefois été stipulé que la Société ne serait tenue d'accepter les titres de la Dette belge que si le cours de la Bourse de Bruxelles n'est pas inférieur à fr. 99.50 %.

* * *

Il peut être intéressant de mettre en regard de ce prix de rachat de passages relatifs à l'exploitation de 181 kilomètres de voies ferrées, certaines estimations faites, quant à la valeur des lignes de chemins de fer.

Les 1,000 kilomètres de voies ferrées construits en Alsace, en ces trente dernières années, ont coûté 327 millions de marcs.

Les 1,628 kilomètres de chemin de fer du grand-duché de Bade, ont coûté, comme capital de premier établissement, 541,932,000 marcs.

Les 2,974 kilomètres de voies ferrées de la Saxe, ont coûté 292,500 marcs par kilomètre ⁽¹⁾.

On évalue le capital dépensé par la Compagnie du Nord pour l'établissement de ses 3,763 kilomètres de voies ferrées à 1,740 millions de francs ⁽²⁾ et pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à 522,967 francs par kilomètre.

En 1885, les lignes appartenant aux compagnies et à l'Etat français étaient évaluées, comme coût de premier établissement, à 417,000 francs par kilomètre ⁽³⁾.

Les voies ferrées de France sont estimées, au 31 décembre 1901, comme ayant coûté, pour frais d'établissement, 18 1/2 milliards ⁽⁴⁾.

Le coût du réseau de l'Etat belge était évalué en 1902 à 541,932 francs par kilomètre.

Le rachat par l'Etat belge des lignes concédées s'est fait, en moyenne, à raison de 457,200 francs par kilomètre ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ ARDOUIN-DUMAZET, *L'Europe centrale et ses réseaux d'Etat*.

⁽²⁾ *Journal des Transports*.

⁽³⁾ LÉON SAY, *Economie politique*.

⁽⁴⁾ COLSON, *Economie politique*.

⁽⁵⁾ J. RENKIN, *Revue économique internationale*, nov. 1904.

X.

SITUATION DES AGENTS ET OUVRIERS DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

La Section centrale s'est préoccupée tout spécialement des conséquences que pouvait avoir la reprise au point de vue des intérêts du personnel de la Compagnie.

Ce personnel, au 1^{er} janvier 1906, était composé comme suit :

254 fonctionnaires et commis;
1,321 agents salariés.

Ce chiffre amène cette constatation que la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale occupe 8 1/2 employés par kilomètre.

Ce personnel est :

De 15	agents par kilomètre à l'État Belge ;
De 8.37	id. id. en Bavière ;
De 12	id. id. dans le Grand-Duché de Bade ;
De 10.4	id. id. en Saxe ;
De 8	id. id. en France.

Nous résumons ci-après l'examen des diverses questions soulevées au sujet de la situation respective des agents salariés et des fonctionnaires appartenant au réseau de la Flandre occidentale.

XI.

SITUATION DES OUVRIERS.

Une première question a été tranchée à l'entière satisfaction des intéressés.

Plus de 250 ouvriers habitent le siège social de la compagnie exploitante, où se trouvent également le magasin central et les ateliers de construction et de réparation du matériel.

Tous les ouvriers sont établis, à demeure fixe, à Bruges, y ont leurs familles et leurs relations, beaucoup sont propriétaires de leur habitation. On conçoit que la perspective d'un transfert d'ateliers ou d'un changement éventuel de résidence ait causé grand émoi dans les familles intéressées.

La Section centrale a reçu du Gouvernement la promesse que les ateliers seraient conservés à Bruges et qu'il serait, en outre, très largement tenu compte du désir des agents d'être maintenus à leur résidence actuelle. Nous émettons le vœu qu'au cours des débats à la Chambre, le Gouvernement renouvelle encore ces assurances, en termes non équivoques et formels.

Il a été entendu que tous les ouvriers valides appartenant à l'exploitation du réseau de la Flandre occidentale seront, quel que soit leur âge, repris par l'Etat.

L'examen de la Section centrale s'est étendu à la question de savoir quelle sera, après la reprise, la situation des agents salariés au point de vue du taux du salaire et des risques professionnels.

A.

Taux du salaire.

Le salaire moyen des ouvriers de la Compagnie est de 2 fr. 30 par jour. Le salaire moyen, à l'État, est de 2 fr. 40 par jour. Il s'ensuit qu'en général le taux des salaires sera relevé et, qu'à ce point de vue, la reprise apparaît comme favorable aux ouvriers.

Toutefois, ce salaire sera soumis à des retenues assez élevées ; il appert des explications fournies par le Gouvernement, qu'indépendamment des retenues statutaires, les ouvriers repris subiront une retenue extraordinaire de 2 % de leur salaire, en vue de leur pension personnelle et de la pension de leurs veuves et orphelins.

Il en résulte que la retenue qui serait opérée sur le salaire de chaque jour s'élèverait à 6 %.

Actuellement, les retenues faites par la Compagnie s'élèvent à 3 % ; il y aurait donc une majoration du simple au double.

Ces fortes réductions trouveront-elles leur compensation dans l'augmentation du salaire ?

Cette mesure se trouve-t-elle justifiée quand on considère que la Compagnie assurait à ses ouvriers, moyennant une retenue de 3 %, quasi les mêmes avantages ?

La Section centrale insiste auprès du Gouvernement pour que la question des retenues soit examinée avec la plus grande bienveillance, et elle émet l'opinion que toute retenue qui dépasserait 4 % du salaire serait excessive.

En toute hypothèse, il ne pourrait jamais être admis que, par suite de la reprise, la situation d'un ouvrier quelconque fût aggravée dans le sens d'une diminution de salaire, si minime fût-elle.

B.

Risque maladie.

SITUATION AVANT LA REPRISE. — Les ouvriers, en cas de maladie, reçoivent de la Compagnie une indemnité calculée à raison de 80 % de leur salaire avec un maximum de 2 fr. 50 par jour.

La durée du secours maladie est limitée à trois mois.

SITUATION APRÈS LA REPRISE. — L'ouvrier au service de l'État reçoit, en cas de maladie, une indemnité de 50 à 75 % de son salaire selon son état de famille, sans que le secours puisse dépasser 2 fr. 50 par jour.

La durée du secours maladie est d'un an.

En outre, l'Etat assure gratuitement les frais médicaux et pharmaceutiques aux ouvriers et certaines réductions sur les mêmes frais en faveur de la famille des ouvriers.

La comparaison entre les deux systèmes amène cette conclusion que, généralement, c'est-à-dire dans les cas de maladie ayant une durée de moins de trois mois, les ouvriers de la Compagnie sont mieux payés.

Toutefois, les frais médicaux étant assurés gratuitement et le secours étant garanti pour un an, il y a certaines compensations, ce qui permet de conclure que la reprise n'aggraverait pas la situation des ouvriers au point de vue du risque maladie.

C.

Risque invalidité.

SITUATION AVANT LA REPRISE. — L'invalidité contractée au service de la Compagnie de la Flandre occidentale, sans préjudice des droits prévus aux dispositions de la loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail, est garantie de la manière suivante :

a) En cas d'invalidité partielle, l'ouvrier est gardé en service, on l'occupe à des travaux faciles en rapport avec son reliquat d'aptitudes; ainsi le salaire lui est continué, malgré l'invalidité.

b) En cas d'invalidité totale, il est alloué pour secours permanent une somme égale à la moitié du salaire de l'ouvrier avec maximum de 1 fr. 50 par jour.

SITUATION APRÈS LA REPRISE. — Un ouvrier de l'Etat frappé d'invalidité partielle ou totale est mis à la retraite et sa pension peut atteindre 75 % du salaire, sans qu'elle soit jamais inférieure à la rente prévue aux dispositions de la loi du 24 décembre 1903.

Il semble bien que la situation faite aux ouvriers, par l'Etat, au point de vue du risque invalidité peut être considérée comme plus avantageuse.

D.

Pension de vieillesse.

SITUATION AVANT LA REPRISE. — La pension de vieillesse est garantie pour les ouvriers de la Compagnie par une mutualité de retraite qui devait assurer à 65 ans une rente viagère de 527 francs, à tout ouvrier ayant touché depuis l'âge de 21 ans le salaire moyen de 2 fr. 30 par jour.

SITUATION APRÈS LA REPRISE. — La pension moyenne des ouvriers du chemin

de fer de l'Etat, supposés en service depuis l'âge de 21 ans, est de 533 francs. Les ouvriers repris à la Compagnie de la Flandre jouiront de la pension sur les mêmes bases et leurs droits seront liquidés comme s'ils avaient fait toute leur carrière au chemin de fer de l'Etat.

C'est en retour de l'avantage ainsi concédé que l'Etat, indépendamment des retenues statutaires, ferait une retenue extraordinaire de 2 % sur le salaire des ouvriers repris, et cela, pendant une période double de la durée des services à valider, sans toutefois qu'aucune retenue puisse jamais être faite sur la pension elle-même.

On peut conclure de la comparaison des deux systèmes qu'au point de vue de la pension de retraite, la reprise sera plutôt bénéfice pour les ouvriers.

En effet, la Caisse de retraite de la Compagnie étant de création récente, ne devait produire tous ses effets que pour les ouvriers les plus jeunes, et le Gouvernement soutient même que la rente moyenne pouvant être acquise par les ouvriers de la Compagnie n'eût guère dépassé 414 francs par an.

Quant aux *anciens* ouvriers de la Compagnie mis à la retraite pour cause de vieillesse, ils jouissent d'une pension égale à la moitié de leur salaire.

La dépense faite par la Société du chef du paiement des pensions à ses anciens ouvriers ayant été maintenue au compte d'exploitation de l'exercice 1905, l'Etat continuera le service de ces pensions jusqu'à extinction des ayants droit.

E.

Assurance des veuves, orphelins, père et mère de l'ouvrier.

Le Gouvernement s'est expliqué à ce sujet en termes circonstanciés, dans sa réponse à la 6^{me} question posée par la Section centrale. On peut conclure de ces explications, qu'en général la rente allouée par l'Etat aux veuves et orphelins, père et mère de l'ouvrier, est plus avantageuse que le capital garanti par la Compagnie, depuis la fondation, toute récente d'ailleurs, d'une caisse d'assurance des ouvriers.

*
* *

En résumé, bien qu'il soit extrêmement difficile de se rendre compte, exactement et par le menu, de tous les résultats que peuvent donner les systèmes divers adoptés par la Compagnie et par l'Etat, on est en droit de conclure que la situation au point de vue du salaire et au point de vue des risques divers de l'existence de l'ouvrier sera améliorée après la reprise, à la condition expresse que les retenues faites sur les salaires restent dans des limites raisonnables.

XII.

SITUATION DES AGENTS.

La Section centrale s'est préoccupée également de la situation qui sera faite aux agents et fonctionnaires de la Compagnie, en suite de la reprise.

Agents étrangers.

Aux termes de l'article 6 de la Constitution, seuls les Belges sont admis aux emplois publics; les agents de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale qui n'ont pas la qualité de Belges devront donc obtenir la naturalisation pour être admis au service de l'État.

Le projet de loi prévoit l'hypothèse et accorde aux intéressés, en son article 6, un délai de deux années pour obtenir la naturalisation ordinaire, laquelle sera exemptée du droit d'enregistrement fixé, par l'article 1^{er} de la loi du 7 août 1881, à la somme de 250 francs.

Exemption du diplôme légal.

Aux termes de l'article 48, § 3 de la loi du 10 avril 1890 : nul ne peut être admis à concourir pour la fonction d'ingénieur dans une administration de l'État s'il n'a obtenu le grade d'ingénieur civil des mines ou celui d'ingénieur des constructions civiles et l'entérinement du diplôme conformément à la loi.

L'industrie privée n'exigeant pas ces conditions de la part des ingénieurs admis à son service, il n'est que juste d'édicter une dispense en faveur d'agents qui en n'ayant pas le diplôme légal exercent leurs fonctions, bien souvent avec une compétence qui peut être très utile au service de l'État.

Cette dispense fait l'objet de l'article 7 du projet de loi.

Pension de retraite.

La loi du 21 juillet 1844 rend *obligatoire* la participation à la Caisse de pension pour tous les magistrats, fonctionnaires et employés rétribués par le Trésor public.

L'article 8 du projet de loi dispense les agents de la Compagnie de la Flandre occidentale de contribuer *obligatoirement* à la Caisse des veuves et orphelins de l'Administration des chemins de fer de l'État.

Voici quelle est, à cet égard, la solution admise par l'État.

Une Caisse d'assurance et de retraite a été fondée pour les employés de la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale, le 1^{er} janvier 1901.

Cette Caisse est alimentée par des retenues prévues à l'article 3, A, B, C, des statuts et par une subvention annuelle de la Société exploitante égale à un minimum de 5 % sur l'ensemble des traitements des employés. En vertu de l'article 4 des statuts, cette caisse assure à chacun des participants ou à ses ayants droit un patrimoine égal à cinq fois le montant du dernier traitement

annuel dont a joui ce participant. Le droit au patrimoine s'ouvre à l'âge de 65 ans, ou avant cet âge en cas d'infirmité définitive.

L'Etat reprendra cette Caisse en assumant toutes les obligations que la Compagnie avait contractée envers son personnel.

Les traitements des agents repris continueront donc à subir, au profit de cette Caisse, les retenues fixées aux statuts, et la subvention annuelle que consentait la Compagnie de la Flandre occidentale sera servie par le Département des Chemins de fer.

Ce système est de nature à donner satisfaction aux agents de la Compagnie qui passeront à l'Etat, puisqu'elle respecte pleinement les droits acquis au patrimoine de retraite.

Quant aux pensions payées par la Compagnie à ses *anciens* employés, elles restent à charge de la Société, les dépenses de ce chef n'ayant pas été maintenues au compte d'exploitation de 1905.

Avancement des employés.

La Section centrale s'est préoccupée également de la question de l'avancement des fonctionnaires et agents après la reprise; question délicate à coup sûr et dont la solution ne doit ni causer préjudice aux agents de l'Etat par suite de l'augmentation du personnel du réseau, ni entraver la carrière des agents de l'exploitation reprise.

Un premier point est acquis, à la suite des explications du Gouvernement, c'est que les agents repris formeront provisoirement un cadre distinct et seront versés dans le cadre de l'Etat au fur et à mesure que les circonstances le permettront.

Nous croyons d'ailleurs que cette solution est de droit et dérive de l'arrêté royal en date du 29 juin 1897, qui crée pour le personnel de chacune des lignes concédées reprises par l'Etat, un cadre spécial comportant, le cas échéant, des grades et traitements différents de ceux prévus par l'arrêté royal organique du 20 juin 1863.

La Section centrale appelle toute l'attention du Gouvernement sur la portée bienveillante de l'arrêté royal précité de 1897 : il y est dit, notamment, qu'il convient de ne pas appliquer rigoureusement au personnel des lignes concédées reprises par l'Etat les arrêtés organiques des cadres, grades, traitements du personnel de l'Administration des chemins de fer de l'Etat et que le Ministre est autorisé à conférer des nominations en dehors des conditions réglementaires.

Nous estimons d'ailleurs que c'est dans un esprit tout de bienveillance et d'équité qu'il y a lieu d'interpréter la réponse faite par le Gouvernement à la 16^e et à la 17^e question posées par la Section centrale au sujet de l'avancement des agents et fonctionnaires du réseau repris.

Un autre point qui préoccupe vivement et à juste titre les agents de la Compagnie est de savoir si, par suite de la reprise, ils seront forcés de quitter leur résidence actuelle. En réponse aux instances de la Section centrale, le Gouvernement a donné l'assurance qu'il serait tenu très largement compte du désir des agents d'être maintenus dans leur résidence actuelle. Il y a lieu

d'espérer que toutes les situations acquises seront respectées, même envers les agents du contrôle, qui semblent le plus menacés d'un déplacement éventuel.

XIII.

EXPLOITATION DU RÉSEAU SIS EN TERRITOIRE FRANÇAIS.

Une partie du réseau de la Flandre pénètre dans le territoire français, entre Abeele et Hazebrouck, sur une étendue de 14 kilomètres; la Compagnie avait fait de la reprise de cette partie du réseau une condition *sine qua non* de la convention de rachat.

En réponse aux questions posées à ce sujet, le Gouvernement a fait connaître qu'il s'était mis en rapport avec le Gouvernement français et qu'un accord était sur le point d'intervenir en vue de l'exploitation des 14 kilomètres dont il s'agit. Il ne semble pas qu'il doive y avoir de ce côté quelque difficulté.

Monsieur le Ministre des Chemins de fer fera sans doute connaître à la Chambre quelle est exactement la teneur de l'accord définitif conclu entre les deux Gouvernements.

XIV.

QUESTIONS DE COMPTABILITÉ.

L'article 4 du projet de loi prévoit les questions relatives à la comptabilité de la gestion du chemin de fer pendant les exercices 1906 et 1907 pour compte de l'Etat.

Une question qui fut posée en sections et qui mérite également l'examen est de savoir s'il ne conviendrait pas d'inaugurer une comptabilité spéciale et séparée des lignes reprises afin qu'on puisse se rendre un compte exact des résultats de cette nouvelle exploitation par l'Etat.

Semblable vœu fut émis lors de la reprise du chemin de fer du Grand Central, notamment par l'honorable M. Fris. M. le Ministre Vandennepeereboom promit un examen attentif de la question.

On pourra sans doute objecter, que le réseau de la Flandre occidentale n'est pas assez important pour que l'expérience donne ses effets utiles, que, d'autre part, la confusion du matériel empêche tout résultat concluant.

D'aucuns estiment que semblable comptabilité est chose possible et offrirait le plus grand intérêt, que ce serait un premier pas vers une réforme générale qui permettrait, enfin, aux membres de la Législature de savoir, exactement, quels résultats financiers donne le chemin de fer de l'Etat belge.

Il faut cependant reconnaître que cet essai de comptabilité séparée, n'a plus, autant qu'en 1897 lors de la reprise du Grand Central, sa raison d'être. En effet, le Gouvernement s'est efforcé, depuis 1906, à dégager le rendement réel du chemin de fer de l'Etat belge, sa productivité *directe*, dans un compte rendu des opérations dont les éléments se rapprochent de la clarté et de la sincérité qui caractérisent un bilan.

C'est pourquoi la Section centrale ne croit pas devoir conclure dans le sens d'une comptabilité séparée pour le réseau de la Flandre occidentale.

XV.

VOTE DE LA SECTION CENTRALE.

La Section centrale, après avoir consacré plusieurs séances à l'examen des diverses questions soulevées par la convention de reprise, propose à la Chambre, à l'unanimité de ses membres, l'adoption du projet de loi consacrant le rachat des concessions de péages octroyées à la Compagnie de la Flandre occidentale.

Le Rapporteur,
EUG. STANDAERT.

Le Président,
ALP. HARMIGNIE.

Réponses aux questions posées par la Section centrale.

1^{re} Question.

Le Gouvernement a-t-il négocié avec le Gouvernement de la République les conditions de la reprise des 14 kilomètres qui sont exploités sur le territoire français? Quelles sont les clauses et conditions de l'accord éventuellement intervenu?

Réponse.

Le Gouvernement belge s'est mis en rapport avec le Gouvernement français en vue d'obtenir la reprise, par celui-ci, de la concession d'Ilazebrouck à la frontière belge.

Le Gouvernement français est disposé à résilier ladite concession moyennant son exploitation par l'Administration des chemins de fer de l'État belge pour une durée égale à celle restant à courir de la concession (sauf résiliation par l'une ou l'autre des parties, cette exploitation continuerait ensuite d'année en année).

Le Gouvernement français laisserait à la Société concessionnaire, qui en disposerait comme bon lui semblerait, les objets exclusivement mobiliers, tels que le matériel roulant, l'outillage, le mobilier des stations, les approvisionnements, etc. Tous ces objets seraient repris par l'État belge à la société, ainsi que le prévoit du reste la convention du 5 mai 1906, dont les clauses relatives à ces objets restent en situation et ne devront subir aucune modification.

Un accord est sur le point d'intervenir entre les deux Gouvernements.

2^e Question.

Le Gouvernement ne pourrait-il fournir à la Section centrale :

- 1^o Le chiffre des recettes nettes faites par la Compagnie de la Flandre pendant les dix dernières années;
- 2^o Les bilans de la Société pendant les dix dernières années;
- 3^o Le texte des divers actes de concession;
- 4^o L'étude relative aux conditions de rachat, visée dans l'exposé des motifs (p. 4, alinéa 3).

Réponse.

1° D'après les rapports publiés annuellement par la Compagnie, les recettes nettes des dix dernières années sont :

1896	.	.	.	.	.	fr.	1,486,526	»
1897	.	.	.	.	.		1,544,213	»
1898	.	.	.	.	.		1,553,018	»
1899	.	.	.	.	.		1,539,120	»
1900	.	.	.	.	.		1,530,351	»
1901	.	.	.	.	.		1,451,407	»
1902	.	.	.	.	.		1,579,381	»
1903	.	.	.	.	.		1,694,639	»
1904	.	.	.	.	.		1,710,969	»
1905	.	.	.	.	.		1,952,968	»

(Dans les chiffres précités n'entrent ni les recettes provenant de redevances encaissées du chef de la communauté des sections de Deynze à Thielt et d'Ypres à Comines, de produits divers, etc., ni les dépenses résultant d'indemnités payées à la suite d'accidents, etc.)

2° Les bilans de la Société pour les dix dernières années sont ci-joints (à remarquer que pour les années 1896 à 1902, il était dressé un bilan semestriellement).

3° Ci-joint les actes de concession des lignes belges de la Flandre occidentale :

a) Lignes de Courtrai à Bruges, Courtrai à Poperinghe par Menin et Ypres, et Ingelmunster à Deynze par Thielt : concession accordée par arrêté royal du 21 mai 1845 aux clauses et conditions de la convention et cahier des charges du 19 mai 1845 (document n° 1); modifications apportées par convention du 28 janvier 1852, approuvées par arrêté royal du 4 février suivant (document n° 1^{bis});

b) Ligne de Roulers à Ypres : concession accordée par arrêté royal du 25 août 1864, aux clauses et conditions de la convention du 14 mars précédent (document n° 2);

c) Ligne de Poperinghe à la frontière française : concession accordée par arrêté royal du 5 avril 1864, aux clauses et conditions de la convention du 30 mars précédent (document n° 3);

d) Ligne de Menin à Roulers : concession accordée par arrêté royal du 14 octobre 1887, aux clauses et conditions de la convention du 12 juillet 1887 et du cahier des charges type y visé (document n° 4).

L'acte de concession de la section française (Hazebrouck à la frontière belge) sera envoyé prochainement.

4° EXAMEN DES CONDITIONS DU RACHAT DES CHEMINS DE FER
DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

L'exposé des motifs (page 4) montre que le prix de rachat, supposé payable en capital, s'établirait comme suit :

a) Valeur, escomptée à 3 % au 1 ^{er} janvier 1906. de 43.26 annuités de 2,174,761 francs	fr. 52,307,569 »
b) Prix du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier	3,527,651 »
	fr. 55,835,220 »

Si l'on ajoute à ce capital le prix de la partie des approvisionnements indispensable d'une manière permanente pour l'exploitation du réseau, ci.	75,452 »

le coût total de l'opération est de fr. 55,910,672 »

La détermination de la valeur actuelle des chemins de fer de la Flandre occidentale démontre suffisamment que ce prix est parfaitement acceptable. Cette valeur peut s'établir de la manière suivante :

1° Calculer la valeur actuelle des recettes nettes croissantes qui seraient encaissées par la Société jusqu'à l'expiration des concessions;

2° Établir la valeur actuelle de la somme qui serait à payer par l'Etat à la Société à l'expiration de la concession pour le rachat de son matériel tel qu'il se comportera à cette époque;

3° De ces valeurs totalisées, déduire la valeur actuelle des accroissements de capital que la Compagnie devrait immobiliser successivement pour maintenir son instrument de transport à la hauteur du trafic grandissant et grâce auquel elle pourra réaliser les prédites augmentations de recettes

Valeur actuelle des recettes nettes croissantes qui seraient encaissées par la Société jusqu'à l'expiration des concessions

Il n'est pas téméraire d'admettre que, sur les lignes à racheter, la recette nette s'augmentera en 43.26 ans de 150 %, soit 3.48 % par an, pour une augmentation de 50 % du capital, soit environ 300,000 francs par an.

Mais il est à remarquer que l'année 1903 a eu un caractère exceptionnel, beaucoup moins cependant pour les lignes de la Flandre que pour celles de l'Etat.

Pour l'évaluation des recettes futures, il a paru qu'il valait mieux ne pas adopter le chiffre de 1903 pour point de départ. On a donc supposé qu'en 1906 (première année du rachat), la recette nette serait celle de 1904 augmentée de deux des accroissements annuels constants à escompter jusqu'à l'expiration de la concession pour qu'à ce moment la recette de 1906 se trouve multipliée par $2 \frac{1}{2}$.

Recette nette de 1904 : 1,743,264 francs, soit x l'accroissement annuel constant.

On aura :

$$(1,743,264 + 2x) 2,50 = 1,743,264 + 44x.$$

$$x = \frac{2,617,896}{59} = 67,123 \text{ francs.}$$

Recette nette fictive pour 1903 : $1,743,264 + 67,123 = 1,812,389$ francs.

La valeur actuelle des recettes nettes que la Société encaisserait jusqu'à l'expiration de sa concession serait donc :

a) Valeur de 43.26 annuités de 1,812,389 francs au taux de 5%	fr. 43,587,953 45
b) Valeur des accroissements annuels de 67,123 francs pendant 45 ans	29,126.208 75
c) Valeur de l'accroissement de l'annuité de la fraction de la 44 ^e année: $1,743,264 \times 1.50 \times 0.26 \times 0.28$ ou 2,617,896 $\times 0,0728$	190,582 83
	fr. 72,904,747 03

Valeur actuelle de la somme qui serait à payer par l'Etat à la Société à l'expiration de la concession pour le rachat de son matériel tel qu'il se comportera à cette époque.

A raison de l'augmentation du trafic, on a supposé que ce matériel aura été augmenté dans des conditions telles qu'il aura, fin de la concession, une valeur double de celle du matériel actuel, soit environ 7 millions de francs.

La valeur actuelle de ce matériel, à reprendre à la fin de la concession, serait de 1,948,940 francs.

Valeur actuelle des accroissements de capital que la Compagnie devrait immobiliser successivement.

Ainsi que cela est dit ci-dessus, l'augmentation actuelle de capital prévue est de 500,000 francs. La valeur de ces accroissements, à amortir dans la durée de la concession, est de 7,194,570 francs.

Valeur actuelle des chemins de fer de la Flandre occidentale.

D'après les éléments ci-dessus, cette valeur s'établit comme suit :

Valeur actuelle des recettes qui seront encaissées jusqu'à la fin de la concession	fr. 72,904,747 03
Valeur actuelle du matériel à payer à la fin de la concession	1,948,940 »
TOTAL.	fr. 74,853,687 03
A déduire la valeur des accroissements de capital	7,194,570 »
Valeur actuelle des chemins de fer de la Flandre occidentale	67,659,117 03

Comparaison du prix de rachat et de la valeur des lignes.

D'après ces calculs, la valeur actuelle des chemins de fer de la Flandre occidentale ressort à. 67,650,417 03

La reprise a été contractée moyennant le prix de 53,910,672 »

Il y a donc une marge de 11,748,445 03

Sur cette somme, l'État devra imputer :

1° Le sacrifice à faire pour traiter les ouvriers de la Flandre comme ceux du Grand Central;

2° Les dépenses à faire immédiatement pour construction de doubles voies, aménagement des gares et renouvellement d'une partie du matériel roulant.

2° Question (bis).

On demande le travail détaillé qui fixe le calcul à 43.26 ans le terme des concessions de la Flandre.

Réponse.

Le nombre de 43.26 ans représente la durée moyenne restant à courir des concessions formant le réseau de la Compagnie de la Flandre occidentale, à la date du 1^{er} janvier 1906 (date à laquelle le rachat prendra cours.)

Cette durée a été calculée en considérant pour chacune des concessions la longueur de la ligne concédée et la durée restant à s'écouler depuis le 1^{er} janvier 1906 jusqu'à l'expiration de la concession ; par la multiplication de ces deux facteurs on a obtenu, pour chaque ligne, le nombre d'années-kilomètres pour lequel la concession est encore en vigueur. Le total de ces résultats a été divisé par le nombre de kilomètres constituant l'ensemble des concessions : le quotient, qui est 43.26, représente la moyenne de la durée de l'ensemble des concessions à ladite date du 1^{er} janvier 1906.

Ci-dessous le tableau rendant compte des calculs :

LIGNES.	LONGUEUR en kilomètres.	DATE d'expiration de la concession.	DURÉE restant à courir à la date du 1 ^{er} janvier 1906	NOMBRE d'années-kilomètres restant à courir à la date du 1 ^{er} janvier 1906.
Bruges à Courtrai	52.046	31 décembre 1943.	40 ans.	0,547 ^a .k200
Courtrai à Poperinghe . . .	43.511			
Deynze à Ingelmuuster . . .	25.438			
Poperinghe à la frontière. . .	5.953			
Roulers à Ypres	22.050			
Frontière à Hazebrouck . . .	14.722			
	165.680	13 octobre 1970.	73 ans $\frac{280}{583}$	1,201 ^a .k065
Menin à Roulers	17.498			
TOTALX.	181.178			7,838 ^a .k205

$$\text{Durée moyenne des concessions} = \frac{7,838^a \cdot k205}{181^k178} = 43.26 \text{ ans.}$$

3° Question.

Les conditions de l'emprunt obligataire permettent-elles le remboursement anticipé ?

A quel taux doit être calculé l'intérêt de la somme de 250,000 francs visée à l'article VIII de la convention ?

Réponse.

D'après les conditions des emprunts, le remboursement doit se faire conformément à des tableaux d'amortissement basés sur la durée des concessions, sans faculté d'anticipation.

L'intérêt de la somme de 250,000 francs sera calculé au taux de 3 %, comme celui des autres paiements à faire à la Société en exécution de l'article VII, A, 3°, et B.

4° Question.

La cession du tronçon sur le territoire français n'est-elle pas de nature à entraîner perception de droit et ne faut-il pas prévoir un crédit à ces fins ?

Réponse.

Ainsi qu'il est dit dans la réponse à la première question, les négociations en cours avec le Gouvernement français envisagent la résiliation de la concession, accordée par décret, en date du 19 décembre 1866, du chemin de fer de Hazebrouck à la frontière de Belgique.

Dans cet ordre d'idées, une convention devrait intervenir entre le Gouvernement français et la compagnie concessionnaire de ce chemin de fer (compagnie de la Flandre), et la question des droits à percevoir éventuellement, du chef de cette convention, n'intéresse pas le Gouvernement belge.

Quant à la convention à intervenir ensuite entre les Gouvernements français et belge, en vue de l'exploitation de ladite section par l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge, elle donnera lieu à des frais de timbre et d'enregistrement, dont l'import n'est pas connu du Gouvernement belge et dont la répartition entre les deux Gouvernements fera l'objet de négociations.

5° Question.

Le Gouvernement est-il décidé à maintenir les ateliers actuels de la Flandre, à Bruges ? Le contraire serait gravement préjudiciable pour un grand nombre d'ouvriers et pour leurs familles.

De même, le Gouvernement compte-t-il respecter la situation des agents de la Compagnie ? Tous ont été engagés dans des conditions telles qu'ils devaient croire à une position fixe ne comportant aucun changement de résidence. Bien spécialement, respectera-t-on la situation des agents du contrôle ?

Réponse.

Le Gouvernement a l'intention de maintenir à Bruges les ateliers actuels.
Le Gouvernement a l'intention de tenir très largement compte du désir des agents d'être maintenus à leur résidence actuelle.

6^e Question.

Le Gouvernement a-t-il songé à sauvegarder les intérêts des ouvriers et agents de la Compagnie tant au point de vue de la pension de retraite qu'au point de vue de l'assistance en cas de maladie ou d'accidents?

La Section centrale desirait à ce sujet les renseignements les plus détaillés, toutes les sections de la Chambre ayant insisté spécialement sur cette question.

Réponse.

Il a été entendu entre l'Etat et la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale, que tous les ouvriers valides participant à l'exploitation seront, quel que soit leur âge, repris par l'Etat et affiliés à la Caisse des ouvriers des chemins de fer, postes et télégraphes de l'Etat.

Les services que les ouvriers ont rendus à la Société après l'âge de 18 ans seront validés au point de vue de la pension personnelle des intéressés et de la pension de leurs veuves et orphelins.

Indépendamment des retenues statutaires, les ouvriers subiront une retenue extraordinaire de 2 % de leur salaire pendant une période double de la durée des services à valider.

Si la liquidation des droits venait à se produire pendant la période d'application de la retenue, il serait tenu compte de l'intégralité des années de service à la Compagnie, bien que la dette ne soit pas apurée.

En aucun cas, il ne sera fait de retenue sur la pension.

**COMPARAISON DE LA SITUATION DES OUVRIERS SOUS LE RÉGIME DE LA SOCIÉTÉ
ET APRÈS LA REPRISE**

Cas de maladie. — Il résulte de la comparaison du règlement de la Caisse de secours de la Compagnie de la Flandre occidentale et des articles 1, 1^{er} a et b, 2^o a et b, 5, 20, 39, 46, 47, 48, 49 et 59 des statuts de la Caisse des ouvriers de l'Etat :

1^o Qu'un ouvrier malade (ouvrier immatriculé) :

S'il appartient à la Compagnie de la Flandre occidentale, reçoit un secours égal à 80 % de son salaire, sans pouvoir être supérieur à fr. 2 50 par jour, pendant une durée qui ne peut dépasser trois mois (à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles dont le Conseil d'administration de la Société sera seul juge); il doit pourvoir lui-même aux frais médicaux et pharmaceutiques;

S'il appartient à l'Etat, reçoit un secours qui varie de 50 à 75 % selon son

état de famille, sans pouvoir dépasser fr. 2.50 pour les salaires de moins de 5 francs, pendant une durée d'un an (laquelle peut même être prolongée à l'intervention de la Commission administrative de la Caisse des ouvriers) et est exonéré des frais de médecin, de pharmacien, d'hôpital, etc.

2° Qu'un ouvrier provisoire ou supplémentaire de la Compagnie n'a droit à aucun avantage de la Caisse de secours, tandis que les ouvriers provisoires, à l'essai, etc., de l'État ont droit à presque tous les mêmes avantages que les ouvriers immatriculés;

3° Que la famille d'un ouvrier de la Compagnie de la Flandre occidentale n'a droit à aucune faveur auprès des médecins et des pharmaciens, tandis que celle d'un ouvrier de l'État reçoit les soins des médecins agréés et les médicaments aux prix fixés pour la Caisse des ouvriers;

4° Que les pensionnaires de la Caisse de secours de la Compagnie de la Flandre occidentale n'ont droit, en cas de maladie, à aucun soin à charge de cette institution ni à aucune faveur auprès des pharmaciens, tandis que ceux de la Caisse des ouvriers de l'État sont traités gratuitement par les médecins agréés et reçoivent, chez les pharmaciens agréés, les médicaments qui leur sont nécessaires aux prix fixés pour la Caisse des ouvriers.

CAS DE BLESSURE RÉSULTANT D'UN ACCIDENT DU TRAVAIL.

Tandis que la Compagnie de la Flandre occidentale n'alloue le salaire plein à ses ouvriers blessés que lorsque leur rémunération est inférieure à 5 francs par jour et lorsque leur situation nécessite des soins spéciaux (O. de Secⁿ n° 16 du 1^{er} juillet 1903), l'Administration des chemins de fer de l'État a, en quelque sorte, pour règle de continuer le paiement d'allocations équivalentes au salaire intégral ⁽¹⁾. Ce paiement se fait en outre, au chemin de fer de l'État, pendant une période beaucoup plus longue qu'à la Compagnie.

PENSION PERSONNELLE DES OUVRIERS.

Le salaire moyen des ouvriers de la Compagnie de la Flandre occidentale est, d'après renseignements fournis par cette Compagnie, de fr. 2.50 par jour.

De même, d'après des renseignements fournis par la susdite Compagnie, un ouvrier, supposé entré à l'âge de 21 ans, ayant joui pendant sa carrière du salaire moyen de fr. 2.50, obtiendrait à 65 ans, de la Société mutualiste, une rente viagère annuelle de 527 francs, si les divers subsides que cette Société reçoit de l'État, de la province, des communes et de particuliers continuaient à lui être accordés comme actuellement; or, on sait déjà que la prime de fr. 0.60 par franc accordée chaque année par l'État jusqu'à concurrence de 15 francs versés par l'ouvrier ou pour lui n'est plus donnée lorsque la rente acquise atteint 360 francs. Il est donc certain que la rente

(1) Y compris les primes, quarts supplémentaires, etc.

de l'ouvrier dont il s'agit sera inférieure à 527 francs, mais par suite de l'intervention de la Caisse de secours (annexe A, art. 1^{er}, 2^o), elle ne descendra pas au-dessous du demi-salaire de l'ouvrier, soit donc en moyenne de 414 francs.

D'autre part, aucune disposition spéciale n'a été prise par la Société à l'égard des agents devenus invalides à la suite d'un accident du travail.

Par son affiliation à la Caisse des ouvriers des chemins de fer, etc., de l'État, un ancien ouvrier de la Compagnie de la Flandre verra ses droits à la pension liquidés comme s'il avait fait toute sa carrière aux chemins de fer de l'État.

Or, la pension moyenne des ouvriers des chemins de fer de l'État, supposés entrés également à l'âge de 21 ans et hors le cas d'accident du travail, est de 533 francs.

En cas d'invalidité résultant d'accident du travail, la pension peut atteindre 75 % du salaire, sans toutefois être inférieure à l'indemnité ou à la rente prévue par la loi du 24 décembre 1903; si la pension, calculée d'après les statuts de la Caisse des ouvriers, est supérieure à cette indemnité ou à cette rente, elle est néanmoins allouée à l'ouvrier (art. 67 des statuts).

ASSURANCE OU PENSION DES VEUVES, ORPHELINS, PÈRE ET MÈRE DE L'OUVRIER.

En prenant comme exemple un ouvrier entré à la Compagnie de la Flandre à l'âge de 21 ans, jouissant du salaire moyen de fr. 2.30 et affilié dès son entrée à la Société mutualiste de retraite et d'assurance (il ne s'agit donc que d'un agent entré depuis la constitution de la partie assurance de cette Caisse, soit depuis 1903), dans le cas de son décès, à n'importe quelle date, ses héritiers (veuve, enfants ou, à leur défaut, père, mère, frères ou sœurs dans le besoin et dont l'ouvrier était le soutien) recevront un capital d'environ 905 francs ⁽¹⁾, sans aucune condition de durée des services, ni pour la veuve de durée de mariage (voir tableau inséré à la fin du règlement de la Caisse d'assurance, annexe C¹).

Mais pour les agents qui avaient déjà un certain âge lors de l'institution de ladite Caisse, l'assurance est moindre; par exemple, pour un ouvrier âgé de 50 ans à ce moment, jouissant du salaire moyen de fr. 2.30, ses héritiers recevraient, en cas de décès, une somme en capital d'environ 290 francs ⁽²⁾, (Voir tableau inséré à la fin du règlement de la Caisse d'assurance, annexe C¹.)

Pour les agents âgés de plus de 55 ans et de moins de 64 lors de la constitution de la Caisse, leurs héritiers recevront une somme en capital variant entre 300 et 265 francs (renseignements fournis par la Compagnie).

(1) La somme de 905 francs peut s'augmenter à raison de versements qui seraient faits par l'ouvrier conformément aux §§ B, C, D de l'article 1^{er} du règlement de la Caisse d'assurance (annexe C¹).

(2) La somme de 290 francs peut s'augmenter à raison de versements qui seraient faits par l'ouvrier conformément aux §§ B, C, D de l'article 1^{er} du règlement de la Caisse d'assurance (annexe C¹).

Par l'effet de leur affiliation à la Caisse des ouvriers des chemins de fer de l'État et de la validation auprès de cette Caisse — au moyen de la contribution supplémentaire qui leur sera imposée — des services qu'ils ont rendus à la Compagnie de la Flandre, les anciens ouvriers de celle-ci acquerront, au profit de leurs veuve, orphelins, etc., les mêmes droits que s'ils avaient accompli leur carrière aux chemins de fer de l'État.

A l'État, la veuve d'un ouvrier obtient une pension viagère si le défunt a contribué à la caisse pendant dix ans au moins et si le mariage a duré au moins pendant trois ans ⁽¹⁾ (art. 73 des statuts).

La veuve d'un agent au salaire de fr. 2.50, décédé après dix ans de contribution et ayant trois ans de mariage, recevra une pension viagère de 168 francs (art. 80 des statuts).

La veuve, sans enfant, d'un ouvrier décédé après trente ans de contribution (soit donc à l'âge de 51 ans, en supposant l'entrée à 21 ans) au salaire de fr. 2.50, obtiendra une pension viagère de 244 francs (art. 80 et 84 des statuts).

Si elle a cinq enfants ou plus, âgés de moins de 16 ans, cette pension sera de 318 francs, réductible graduellement jusqu'à 244 francs au fur et à mesure que les enfants atteindront l'âge de 16 ans (art. 80, 81 et 84 des statuts).

Si l'ouvrier défunt ne laisse pas de veuve admissible à la pension, ses enfants y ont droit jusqu'à ce qu'ils ont atteint l'âge de 16 ans, pourvu qu'au moment de son décès, l'ouvrier comptait au moins cinq années de contribution à la caisse. Le père et la mère de l'ouvrier, en cas de décès de la veuve de celui-ci, ont droit à une pension viagère d'après les bases déterminées pour les orphelins, s'il est dûment constaté qu'ils étaient exclusivement à la charge de l'ouvrier (art. 91 et 98 des statuts). Le mode de calcul de la pension des orphelins et de celle des père et mère est déterminé à l'article 101 des statuts.

Il résulte de l'exposé ci-dessus que les intérêts des ouvriers, au point de vue de la pension de retraite, des secours en cas de maladie ou de blessure, ont été sauvegardés et que leur situation, sous ce rapport, sera, en général, meilleure à l'État qu'elle ne l'était à la Compagnie de la Flandre occidentale.

7^e Question.

Pourquoi le Gouvernement a-t-il pris comme base du rachat le bénéfice d'une année seulement, la dernière ?

Réponse.

Ainsi que le dit l'Exposé des motifs (p. 2), les actes de concession ne donnent pas à l'État la faculté de reprendre, de sa propre autorité, les conces-

(1) Si ces conditions ne sont pas réunies, la veuve reçoit une pension temporaire pourvu que l'ouvrier défunt comptait au moins cinq années de contribution à la caisse (art. 77 des statuts).

sions qui ont été accordées à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale; en effet, ils ne renferment aucune clause réservant le droit de rachat à l'État (1).

La reprise des lignes de la Flandre occidentale étant désirable à divers points de vue, le Gouvernement ne pouvait la réaliser qu'en traitant à l'amiable avec la Société concessionnaire; celle-ci n'a consenti à la cession que moyennant de calculer l'annuité sur la base du revenu net de l'année 1905, majoré d'une prime de 5 %.

Ces conditions faites par la Société sont, au surplus, parfaitement acceptables.

8° Question.

Quel a été le résultat de la gestion faite par la Compagnie pour compte de l'État en 1906? La comptabilité de 1906 a-t-elle été surveillée?

Le poste prévu à l'article II (2° B, b.) du projet de loi a-t-il quelque importance? De quels travaux *de premier établissement* s'agit-il?

Réponse.

Les comptes afférents à l'exploitation de 1906 ne sont pas entièrement clôturés, toutes les écritures du mois de décembre n'étant pas achevées,

Conformément au dernier alinéa de l'article II de la convention du 5 mai 1906, l'État fait procéder à la vérification des comptes relatifs à l'exploitation effectuée éventuellement pour son compte.

Lors des négociations, il a été entendu que pendant la période de l'exploitation transitoire, la Compagnie exécuterait les travaux de premier établissement qu'elle aurait faits si la convention n'avait pas été conclue, notamment :

1° Une partie des travaux d'agrandissement approuvés par l'État, des stations de Menin, d'Ypres et d'Iseghem, l'installation d'appareils de sécurité à Lichtervelde, Aerseele et Wervicq, le renforcement de certaines parties de voies, etc;

2° La construction d'un certain nombre de wagons et de voitures nécessaires pour assurer son exploitation.

La prévision de dépenses auxquelles ces travaux et constructions donneraient lieu était de 350,000 francs.

Cette somme n'a pas été entièrement dépensée en 1906; toutefois, il est possible qu'elle soit légèrement dépassée à l'époque de la prise de possession définitive des lignes de la Flandre par l'État.

Si la convention du 5 mai 1906 est approuvée, la reprise étant considérée comme faite à la date du 1^{er} janvier 1906 (art. II de la convention), les travaux dont il s'agit auront été exécutés pour le compte de l'État et celui-ci en devra le remboursement à la Compagnie, qui ne peut en imputer le coût au compte d'exploitation.

(1) Le contrat de concession de la ligne de Menin à Roulers renferme une clause de rachat (art. 4), mais cette clause n'est applicable qu'à l'expiration des concessions des autres lignes, c'est-à-dire le 31 décembre 1945.

La dépense totale à résulter de ces travaux sera imputée par l'Etat sur le crédit global de 6,500,000 francs pétitionné à l'article 2, 2^o, B, du projet de loi.

9^e Question.

Dans le chiffre des recettes de la Compagnie en 1905, a-t-on compris les revenus du portefeuille de la Compagnie?

Réponse.

Ces revenus n'ont pas été compris dans les recettes qui ont servi de base au calcul de l'annuité de rachat; ils n'ont, du reste, aucun rapport avec le chemin de fer.

10^e Question.

L'Exposé des motifs renseigne comme recettes brutes de 1905	fr.	4,442,859 »
et comme dépenses d'exploitation		2,371,658 »
Donc revenu net	fr.	2,071,200 »

Or, d'après le bilan de 1905, les bénéfices sur l'exploitation ne se sont élevés qu'à 1,952,964 francs. Il y a là un écart qui serait encore plus considérable si l'on ne tenait pas compte du 1 1/2 % calculé sur le capital de rachat du matériel.

La Section centrale demande de décomposer les sommes de

4,442,859 francs, d'une part, et
2,371,658 francs, d'autre part.

Réponse.

Le montant des recettes, fr. 4,442,859.64, renseigné dans l'Exposé des motifs se décompose comme suit :

a) Recettes provenant du transport des voyageurs, bagages, marchandises (somme mentionnée au rapport de la Compagnie sur l'exercice 1905)	fr.	4,354,011 03
b) Redevance reçue de l'État du chef du parcours des trains sur les sections communes de Deynze à Thielt et d'Ypres à Comines		53,166 »
c) Produits divers, tels que redevances pour occupation de terrains du chemin de fer sur lesquels sont établis des raccordements privés, loyers de maisons occupées par les employés de la douane, produit de l'affichage dans les gares, etc		3,841 95
d) Excédent du produit de la vente de vieux matériaux, sur la valeur estimée et portée en déduction des dépenses		10,821 56
e) Somme reçue de l'État du chef de la transmission et de la réception des télégrammes privés		21,019 10
TOTAL.	fr.	4,442,859 64

Le poste *b* est porté séparément au compte profits et pertes de la Compagnie sous la rubrique « redevances ». ceux *c*, *d*, *e* sont compris dans la rubrique « produits divers » du même compte.

L'import des dépenses d'exploitation, fr. 2,371,658.65, renseigné dans l'Exposé des motifs s'établit comme suit :

Montant des dépenses figurant au rapport de la Compagnie sur l'exercice 1905 fr. 2,401,046 48

On a en déduit :

a) Frais d'administration de la Société (dépenses qui ne concernent pas spécialement le chemin de fer et que l'État n'aura pas à faire	fr. 74,388 70	
b) Transactionnellement, moitié de la part des bénéfices accordée au directeur gérant	6,000 »	
c) Pensions payées par la Compagnie aux anciens employés (l'État ne reprend pas le service de ces pensions)	25,525 25	
d) Allocation à la Société mutuelle des ouvriers et frais payés par la Compagnie pour cette caisse (l'État ne reprend pas cette caisse).	22,395 36	
e) Indemnités payées en 1905 du chef d'accidents survenus antérieurement à cette année (la Société conserve la charge de continuer le paiement de ces indemnités)	5,995 10	
f) Somme négligée	0 52	
		134,301 93
RESTE.	fr. 2,266,744 25	

On y a ajouté :

a) Intérêts du capital de rachat du matériel de traction et de transport, etc.	fr. 54,046 54	
b) Dépenses reprises à un compte spécial de la Compagnie pour indemnités payées du chef d'accidents survenus à des personnes, en 1905.	1,319 »	
c) Dépenses d'entretien et de renouvellement imputées par la Compagnie à un compte spécial « réfections et constructions nouvelles ».	49,548 86	
		104,914 40
TOTAL	fr. 2,371,658 65	

11^e Question.

Quelle a été l'importance du trafic sur l'ensemble du réseau de la Flandre occidentale dans les cinq dernières années ?

Quel a été plus spécialement celui des lignes :

- a) Bruges à Courtrai;
- b) Ypres à Courtrai?

Réponse.

Le relevé ci-joint reproduit, d'après les renseignements fournis par la Compagnie et publiés au *Compte rendu annuel* du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, le mouvement du trafic et la recette brute des chemins de fer de la Flandre occidentale pour les cinq dernières années (1901 à 1905).

La Société ne tient pas de statistique spéciale du mouvement de chacune des lignes séparément : elle ne saurait donc indiquer le trafic des lignes de Bruges à Courtrai et d'Ypres à Courtrai.

A défaut de renseignements concernant le trafic, la Compagnie a fait connaître le montant de la recette brute de la ligne la Bruges à Courtrai; quant à la recette de la section d'Ypres à Courtrai, elle est, dans les écritures, comprise dans celle des lignes de Courtrai à Poperinghe et d'Ingelmunster à Deynze, et il faudrait un travail relativement long pour en faire la ventilation.

Voici les renseignements fournis par la Société quant à la recette des dites lignes :

1° Bruges à Courtrai.

1901	1,789,211 francs.
1902	1,852,568 —
1903	1,980,732 —
1904	2,000,241 —
1905	2,035,108 —

2° Courtrai à Poperinghe et Ingelmunster à Deynze.

1901	1,398,454 francs.
1902	1,455,162 —
1903	1,510,242 —
1904	1,532,557 —
1905	1,665,281 —

RELEVÉ

INDIQUANT

le trafic et la recette brute pendant les années 1901 à 1905.

Chemins de fer de la Flandre occidentale.

Relevé indiquant le trafic et la recette brute pendant les années 1901 à 1905.

		1901		1902		1903		1904		1905	
		Mouvement.	Recette	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette
Voyageurs	1 ^{re} classe (nombre) . . .	20,920	44,422 »	25,533	54,963 »	20,622	42,145 »	19,660	39,976 »	18,964	59,652 »
	2 ^e Id. (id.) . . .	347,242	385,288 »	347,582	391,516 »	356,837	390,511 »	371,566	405,805 »	375,725	410,633 »
	3 ^e Id. (id.) . . .	2,790,080	1,582,945 »	2,854,415	1,425,422 »	2,894,919	1,469,979 »	2,906,009	1,488,046 »	2,945,054	1,525,747 »
	ENSEMBLE (nombre). . . .	3,158,242	1,812,655 »	5,205,528	1,871,901 »	3,272,378	1,902,635 »	3,297,235	1,955,825 »	3,337,721	1,974,032 »
Bagages	taxés au minimum (colis) . . .	20,420	44,041 »	22,069	44,876 »	19,548	46,587 »	21,207	48,050 »	21,090	48,228 »
	taxés au poids (quintaux) . . .	18,895		19,526		18,781		19,579		19,910	
	ENSEMBLE	.	44,041 »	»	44,876 »	.	46,587 »	.	48,050 »	.	48,228 »
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions)	108,094	25,000 »	24,941	2,679 »	24,782	3,049 »	8,546	1,020 »	8,178	964
	taxées au poids (quintaux) . . .	170,753	219,546 »	152,961	199,672 »	146,758	194,941 »	120,381	206,108 »	118,838	196,957 »
	ENSEMBLE	.	242,546 »	»	202,351 »	.	197,990 »	.	207,128 »	.	197,921 »

Grosses marchandises	taxées au minimum (expé- ditions)	35,216	27,461 *	32,532	24,314 *	52,897	25,196 *	52,897	25,434 *	34,770	27,043 *
	taxées au poids (tonnes). . .	1,116,850	1,653,252 *	1,196,586	1,734,144 *	1,301,262	1,882,034 *	1,256,657	1,883,345 *	1,546,010	2,056,583 *
ENSEMBLE		"	1,660,713 *	"	1,758,458 *	"	1,907,230 *	"	1,908,779 *	"	2,063,426 *
Finances (groupes)		49,557	9,711 *	56,754	11,439 *	62,230	12,045 *	10,392	2,163 *	6,181	1,586 *
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre)	140	2,425 *	14	1,349 "	16	385 *	18	458 *	11	1,622 *
	transportés à petite vitesse (nombre)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
ENSEMBLE		146	2,425 *	14	1,349 "	16	383 *	18	458 *	11	1,622 *
Chevaux et bestiaux	transportés à grande vitesse (nombre)	123	2,291 *	112	2,041 *	141	2,279 *	113	1,881 *	85	1,306 *
	transportés à petite vitesse (nombre)	1,756	27,491 *	1,806	29,478 "	2,028	52,824 *	1,941	52,537 *	2,224	56,193 *
ENSEMBLE		1,879	29,782 *	1,918	31,519 *	2,169	55,103 *	2,054	54,218 *	2,307	57,499 *
Produits extraordinaires. .fr.		"	25,285 *	"	24,901 *	"	28,253 *	"	26,255 *	"	29,697 *
TOTAL des recettes brutes . .		"	3,827,158 *	"	3,946,794 *	"	4,150,026 *	"	4,160,876 *	"	4,354,011 *

N. B. — Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipages et d'animaux. Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges est opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est pas possible d'indiquer séparément le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

12° Question.

L'Exposé des motifs, parlant des *travaux à effectuer* sur les lignes de la Flandre occidentale, cite l'établissement d'une double voie entre Bruges et Courtrai et le développement des relations internationales entre la France et la côte.

Quels sont les autres travaux prévus notamment pour améliorer les communications entre la Flandre occidentale et le centre du pays ? Est-il question de dédoubler la ligne d'Ypres à Courtrai ?

Réponse.

Le Gouvernement n'a pas arrêté de programme pour les travaux à exécuter sur les lignes à reprendre : il ne pourra le faire que lorsqu'il sera en possession de ces lignes.

Toutefois, l'établissement de la double voie entre Bruges et Courtrai est reconnu indispensable depuis plusieurs années, afin d'assurer la sécurité du trafic empruntant cette ligne. Ce travail devra être exécuté en premier lieu ; il entraînera évidemment le remaniement des installations de certaines stations.

Il n'est pas question en ce moment du dédoublement de la ligne d'Ypres à Courtrai.

13° Question.

Des agents de la Compagnie de la Flandre avaient versé, avant 1875, un cautionnement alors que certaines lignes étaient exploitées par les « Bassins houillers » ; ce cautionnement, fut perdu lors de la faillite de cette société en 1875. N'y aurait-il pas lieu de rembourser ces cautionnements comme le fit l'État aux agents en service sur les lignes des « Bassins houillers » qui furent reprises par l'État ?

Réponse.

Il n'y a aucune assimilation à faire entre les agents victimes de la faillite de la Société des Bassins houillers, qui, par le fait de la reprise, sont passés directement du service de cette société à celui de l'État et les agents qui, dans l'intervalle, ont passé trente ans au service de la Société anonyme de la Flandre occidentale.

Au moment de la faillite, l'État reprenneur des lignes des Bassins houillers avait qualité pour intervenir auprès de cette société en faveur de ses employés qu'elle reprenait, et le Gouvernement est effectivement intervenu, mais il ne pouvait pas intervenir pour régler le sort des employés passés au service de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale ; il appartenait à ces employés et à cette Compagnie de prendre les dispositions jugées nécessaires tant pour le passé que pour l'avenir.

14° Question.

L'État tiendra-t-il compte des préférences des agents s'ils désirent conserver, au point de vue de la retraite, les droits qui leur étaient reconnus par la Compagnie de la Flandre occidentale de toucher un capital égal à cinq fois le montant du dernier traitement annuel y compris la valeur du logement, s'ils sont logés aux frais de la Compagnie ?

Réponse.

D'accord avec la Compagnie, les dispositions suivantes ont été prises :

I. — La caisse d'assurance et de retraite des employés de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale, fondée le 1^{er} janvier 1901, sera reprise par l'État et continuera à fonctionner rigoureusement comme par le passé.

En cas de cumul d'une pension et d'un patrimoine, il sera déduit des sommes attribuées à l'affilié, en vertu des statuts de la dite caisse d'assurance et de retraite, le capital représentatif de la pension à laquelle il aura droit ou qui lui sera allouée par application des articles 1^{er}, 3, 4 et 5 de la loi du 21 juillet 1844.

Toutefois, les agents repris auront la faculté de renoncer au bénéfice de cette loi s'ils trouvent plus avantageux pour eux, ou pour leur famille, de revendiquer exclusivement les droits que leur garantissent les statuts de la caisse d'assurance et de retraite.

II. — Les affiliés à la caisse d'assurance et de retraite seront dispensés de contribuer à la caisse des veuves et orphelins du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, en vertu de la loi qui approuvera la convention de reprise, loi qui autorisera des dérogations au titre II de la loi de 1844 précitée. (Voir art. 8 du projet de loi.)

Il a été, en outre, entendu avec la Compagnie que :

A. Moyennant un versement de 107,348 francs à faire par elle, l'État considérera comme affiliés à *patrimoines complets* les fonctionnaires et agents qui, à raison de leur âge, n'ont été affiliés qu'à demi-patrimoine ;

B. La caisse de prévoyance, instituée en faveur des agents dont l'état de santé ne permettait pas l'affiliation à la caisse d'assurance et de retraite, sera incorporée à cette dernière ; la Compagnie versera à la caisse d'assurance et de retraite le montant du livret d'épargne de chacun des affiliés à la caisse de prévoyance.

15° Question.

Les médecins agréés par la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale passeront-ils au service de l'État ?

Réponse.

Le service de santé sera organisé sur les lignes à reprendre conformément aux règlements en vigueur sur le réseau actuel de l'État.

La question de l'agrément des médecins et des pharmaciens n'a pas été examinée jusqu'à présent.

16^e Question.

Les agents repris formeront-ils un cadre distinct? Seront-ils versés dans le cadre de l'Etat à mesure que les circonstances le permettront? Quelle sera, pendant cette période provisoire, l'échelle d'avancement qui leur sera appliquée? Ont-ils l'assurance que pendant cette période on poursuivra le relèvement de leur traitement?

Réponse.

Les agents repris formeront provisoirement un cadre distinct et seront versés dans le cadre de l'Etat au fur et à mesure que les circonstances le permettront.

Pendant la période transitoire, on s'attachera à observer les échelles des traitements ou salaires établies pour le personnel correspondant de l'ancien réseau.

Les agents méritants recevront des améliorations de position pour autant, d'une part, qu'ils n'aient pas atteint la rémunération maxima attachée à l'Etat aux fonctions qu'ils exercent et, d'autre part, que ces augmentations n'aient pas pour effet de les traiter plus favorablement que leurs collègues et contemporains de l'ancien réseau.

17^e Question.

Les agents ayant moins de 2,200 francs seront appelés à passer des examens : il y en aura 167, soit 70 %, des agents. Est-il entendu que ces examens auront lieu sur la base de ceux réservés aux agents des lignes reprises conformément à l'ordre spécial n° 135/E 44/VT 57/TM 76/CRM du chemin de fer de l'Etat du 28 août 1899?

La Section centrale ne pourrait-elle pas avoir communication de cet ordre spécial? Dérogerait-on largement au programme des examens en faveur des agents de la Société?

Réponse.

Il n'est pas possible de s'engager dès maintenant à appliquer *ne varietur* les dispositions de l'ordre spécial n° 135^E du 28 août 1899 aux commis (assimilés aux commis d'ordre) à reprendre de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale.

Il convient de s'assurer tout d'abord si ces agents se trouvent exactement, notamment au point de vue des garanties d'instruction privée, dans la même situation que leurs collègues des lignes reprises dans le passé.

Les périodes indiquées au § VI et les quantums de nominations mentionnés au § VIII doivent, du reste, être soumis à revision.

Ci-joint un exemplaire de l'ordre spécial n° 135^E du 28 août 1899.

18° Question.

Quels seront les avantages de la reprise au point de vue des prix d'abonnement ?

Réponse.

Les abonnements délivrés par le chemin de fer de l'État au taux de son barème actuel permettront de circuler indifféremment sur le réseau de l'État et sur le réseau repris.

19° Question.

Le prix de transport pour voyageurs, notamment de Bruges à Courtrai, ne sera-t-il pas augmenté après la reprise, comparativement au prix actuel. Si oui, le Gouvernement ne croit-il pas qu'il y a lieu de respecter une situation acquise par les populations de la West-Flandre ?

Réponse.

Il sera équitable de ne pas modifier le barème avant que la reprise ait pu produire ses effets quant aux installations et au mode d'exploitation.

20° Question.

Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour que l'exploitation de la ligne Abeele-Hazebrouck se fasse dans des conditions meilleures, notamment des communications rapides avec Dunkerque-Calais-Boulogne ?

Réponse.

Le Gouvernement ne pourra examiner utilement cette question que lorsqu'il sera entré en possession effective des lignes de la Compagnie de la Flandre occidentale.

