

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1957-1958.

22 FÉVRIER 1958.

Projet de loi relatif à la reprise définitive des chemins de fer concédés de Mariembourg à la frontière de France et de Mariembourg à Hastière et à l'incorporation de ces chemins de fer dans le réseau de la Société nationale des Chemins de fer belges.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La concession du chemin de fer de Mariembourg à Chimay, avec prolongement jusqu'à la frontière de France, a été autorisée par la loi du 28 mai 1856.

D'autre part, la loi du 2 juin 1861 a autorisé le Gouvernement à concéder un chemin de fer de Mariembourg vers Dinant; le terminus de cette ligne a, dans la suite, été fixé à Hastière.

Aux premiers concessionnaires de la ligne de Mariembourg à la frontière de France, s'est substituée la Compagnie du Chemin de fer de Chimay, dont la constitution a été autorisée par arrêté royal du 16 septembre 1856. Cette même compagnie a été déclarée concessionnaire définitive de la ligne de Mariembourg à Hastière par arrêté royal du 12 juin 1862.

La concession afférente à la ligne de Mariembourg-Chimay-frontière de France est venue à expiration le 15 octobre 1948.

La fin de la concession de la ligne Mariembourg-Hastière est fixée au 1^{er} septembre 1961.

Aux termes des cahiers des charges régissant les concessions dont il s'agit, le Gouvernement sera, à l'expiration de celle-ci, subrogé à tous les droits du concessionnaire et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel tels qu'ils existeront à cette époque, le prix du

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1957-1958.

22 FEBRUARI 1958.

Wetsontwerp betreffende de definitieve overname van de geconcessioneerde spoorwegen Mariembourg-Franse grens en Mariembourg-Hastière en betreffende de opname van die spoorwegen in het net van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Tot het concessionneren van de spoorweg Mariembourg-Chimay, met verlenging tot aan de Franse grens, werd machtiging verleend bij de wet van 28 Mei 1956.

Aan de andere kant werd de Regering bij de wet van 2 Juni 1861 gemachtigd om een spoorweglijn Mariembourg-Dinant te concessionneren; later is Hastière als eindpunt van die lijn vastgesteld geworden.

De eerste concessiehouders van de lijn Mariembourg-Franse grens zijn vervangen geworden door de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », tot de oprichting waarvan machtiging werd verleend bij koninklijk besluit van 16 September 1856. Die zelfde maatschappij is definitief concessiehouder van de lijn Mariembourg-Hastière verklaard geworden bij koninklijk besluit van 12 Juni 1862.

De concessie van de lijn Mariembourg-Chimay-Franse grens is verstreken op 15 October 1948.

Het einde van de concessie van de lijn Mariembourg-Hastière is vastgesteld op 1 September 1961.

Luidens de lastkohieren die voor bedoelde concessies gelden, treedt de Regering, bij de verstrijking van deze laatste, in al de rechten van de concessiehouder en komt zij onmiddellijk in het bezit van de baan en dezer materieel, zoals een en ander op dat tijdstip zal bestaan, met dien

matériel, fixé par expertise contradictoire, étant à payer au concessionnaire, à moins — ajoute le cahier des charges de la concession de la ligne de Mariembourg à la frontière — que le concessionnaire préfère ne pas s'en dessaisir.

Or, par acte d'huissier en date du 27 juillet 1940, la Compagnie du Chemin de fer de Chimay a signifié à l'Etat belge qu'elle renonce à la faculté de ne pas se dessaisir du matériel à l'expiration de la concession et qu'elle s'engage à céder tout son matériel à l'Etat, au prix à fixer par expertise contradictoire.

Les caractéristiques de base des concessions dont il s'agit ne diffèrent donc guère de celles qui se retrouvent généralement dans les concessions afférentes à d'autres lignes de chemins de fer et, notamment, à la ligne de Malines à Terneuzen dont la reprise a été ratifiée par la loi du 31 mars 1952.

* * *

Les promoteurs du chemin de fer de Chimay avaient fondé beaucoup d'espoir sur le développement industriel et commercial qu'engendreraient des moyens faciles de transport et de communication.

Ils avaient également en vue la création d'une ligne internationale reliant Paris à Cologne et au-delà, via Chimay, Dinant, Namur et Liège.

Aucun de ces espoirs ne s'est réalisé : la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse n'a vu aucune industrie se développer notablement, dans sa partie sud, et, d'autre part, les relations rapides et massives entre la France et l'Allemagne se sont, pour la plupart, établies par d'autres itinéraires.

Aussi, dès 1870, la Compagnie de Chimay s'est-elle trouvée aux prises avec de sérieuses difficultés financières et une première « convention d'aterrage » a dû être passée avec les obligataires en 1872.

La guerre de 1940 a créé de nouvelles difficultés, au point que la Société Nationale des Chemins de fer belges a été amenée à consentir des avances de fonds aux fins de permettre à la Compagnie de Chimay de continuer l'exploitation.

Par convention du 23 décembre 1942, la Compagnie de Chimay s'est engagée à rembourser ces avances par priorité dès que sa situation financière le permettrait. En garantie de ce remboursement, la Compagnie donnait notamment en gage sa créance en dommages de guerre et sa créance sur l'Etat pour rachat de son matériel au moment de la cessation de son exploitation.

verstande dat de contradictoir door deskundigen vastgestelde prijs van het materieel aan de concessiehouder dient betaald, tenware — voegt het lastkohier betreffende de concessie van de lijn Mariembourg-Franse grens hieraan toe — de concessiehouder verkiest het niet van de hand te doen.

Bij deurwaardersakte van 27 Juli 1940, heeft de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay » echter de Belgische Staat betekend dat zij afziet van het recht om het materieel niet van de hand te doen bij de verstrijking van de concessie en dat zij zich er toe verbindt al haar materieel aan de Staat af te staan tegen de contradictoir door deskundigen vast te stellen prijs.

De grondkenmerken van bedoelde concessies verschillen dus niet veel van die welke doorgaans voorkomen in de concessies betreffende andere spoorweglijnen, en inzonderheid betreffende de lijn Mechelen-Terneuzen, waarvan de overname goedgekeurd werd bij de wet van 31 Maart 1952.

* * *

De promotors van de spoorweg van Chimay hadden verwacht dat nijverheid en handel een grote uitbreiding zouden nemen dank zij gemakkelijke vervoer- en verkeersmiddelen.

Zij hadden ook het aanleggen op 't oog van een internationale lijn die Parijs met Keulen en verder zou verbinden, via Chimay, Dinant, Namen en Luik.

Geen enkele van die verwachtingen is in vervulling gegaan : geen enkele nijverheid is in het zuidelijk gedeelte van de streek Tussen-Sambere-Maas tot een noemenswaardige ontwikkeling gekomen en, aan de andere kant, zijn het merendeel van de snelle en massale verbindingen tussen Frankrijk en Duitsland over andere wegen tot stand gekomen.

Reeds in 1870 had de « Compagnie de Chimay » dan ook met ernstige financiële moeilijkheden te kampen en in 1872 is een eerste « overeenkomst tot schuldregeling » met de obligatiehouders moeten gesloten worden.

De oorlog van 1940 is oorzaak van zoveel nieuwe moeilijkheden geweest dat de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen zich genoopt gezien heeft geldvoorschotten toe te staan om de « Compagnie de Chimay » toe te laten de exploitatie voort te zetten.

Bij overeenkomst van 23 December 1942 heeft de « Compagnie de Chimay » de verbintenis aangegaan die voorschotten bij voorrang terug te betalen zodra haar financiële toestand dit zou mogelijk maken. Als waarborg voor die terugbetaling gaf zij inzonderheid als pand haar schuldvordering wegens oorlogsschade en haar schuldvordering op de Staat wegens naasting van haar materieel op het ogenblik van het staken van haar exploitatie.

A la fin de 1947, les difficultés de la Compagnie, de Chimay s'avèrent inextricables, sans le moindre espoir d'amélioration.

Cette Compagnie a ainsi été amenée, en attendant la reprise définitive de ses lignes, à les donner en location, moyennant 1 franc l'an, à la S.N.C.B. avec effet au 1^{er} février 1948.

* *

Les négociations en vue de la reprise définitive ont abouti aux deux conventions annexées au présent projet de loi.

Ces négociations ont été conduites de telle manière que, finalement, les créances de la S.N.C.B. sur la Compagnie de Chimay ont pu se compenser avec la valeur des biens que celle-ci a cédés anticipativement à la S.N.C.B.

Il ne restait, dès lors, qu'à régler en ordre principal, la question des dommages de guerre occasionnés aux biens de la Compagnie de Chimay et la reprise du personnel et des pensionnés.

Pour ce qui concerne les dommages de guerre, les services compétents de l'Etat, en partant des valeurs unitaires admises pour la S.N.C.B. et la Compagnie de Malines-Terneuzen, ont fixé l'indemnité à allouer à la Compagnie de Chimay à la somme forfaitaire de 7.800.000 francs, somme qui est reprise à l'article 1^{er} de la convention du 31 mai 1957 passée avec ladite Compagnie.

La liquidation de cette indemnité devrait pouvoir s'opérer rapidement, car elle permettra, en y ajoutant d'autres postes de l'actif de la Compagnie de Chimay, de rembourser les 37.111 obligations à amortir, à leur valeur nominale de 300 fr.

Par contre, les actionnaires, qui n'ont jamais touché de dividende, ne retrouveront rien de leur mise.

Au cours des négociations touchant la reprise définitive, l'attention a été également attirée sur le fait que, légalement, la Compagnie de Chimay n'était pas tenue de constituer des réserves mathématiques pour les pensions et que, d'autre part, la S.N.C.B. n'est pas en mesure, étant données les difficultés financières avec lesquelles elle est aux prises, de supporter les charges de pensions dérivant pour elle de l'incorporation, dans ses effectifs, du personnel de Chimay.

A ce propos, il convient de rappeler que la reprise du chemin de fer de Malines-Terneuzen s'est opérée moyennant le versement, par l'Etat, d'une provision de 32 millions, le solde des charges de pensions consécutives à cette reprise étant à régler dans l'ensemble des relations financières entre l'Etat et la S.N.C.B. et en tenant compte de l'évolution des conditions d'exploitation en même

Einde 1947 was het blijkbaar dat de « Compagnie de Chimay » de moeilijkheden niet kon te boven komen en er niet de minste hoop op verbetering bestond.

Zij heeft zich alzo genoopt gezien, in afwachting van de definitieve overname van haar lijnen, deze aan de N.M.B.S. in huur te geven tegen 1 fr. 's jaars, te rekenen van 1 Februari 1948.

* *

Ingevolge de onderhandelingen met het oog op de definitieve overname werden de twee bij onderhavig ontwerp van wet behorende overeenkomsten gesloten.

Die onderhandelingen zijn zodanig gevoerd geworden dat, tenslotte, de schuldvorderingen van de N.M.B.S. op de « Compagnie de Chimay » zijn kunnen vergoed worden door de waarde van de goederen welke deze laatste bij voorbaat aan de N.M.B.S. afgestaan heeft.

Bleven derhalve nog enkel in hoofdzaak te regelen, de kwestie van de aan de goederen der « Compagnie de Chimay » veroorzaakte oorlogsschade en de overname van het personeel en de gepensioneerden.

Voor de oorlogsschade hebben de bevoegde Rijksdiensten, op grond van de voor de N.M.B.S. en de Maatschappij Mechelen-Terneuzen aangenomen eenheidswaarden, de aan de « Compagnie de Chimay » toe te kennen vergoeding vastgesteld op de forfaitaire som van 7.800.000 frank, welke som vermeld is in artikel 1 van de overeenkomst die met deze laatste maatschappij op 31 Mei 1957 gesloten werd.

Die vergoeding zou spoedig moeten kunnen uitbetaald worden, want, door er andere posten van het actief der « Compagnie de Chimay » aan toe te voegen, zal het mogelijk zijn de 37.111 af te lossen obligaties uit te keren tegen haar nominale waarde van 300 frank.

Daarentegen zullen de aandeelhouders, die nooit enig dividend getrokken hebben, niets van hun inbreng terugvinden.

Tijdens de onderhandelingen betreffende de definitieve overname, is de aandacht eveneens gevestigd geworden op het feit, dat de « Compagnie de Chimay » wettelijk niet gehouden was wiskundige reserves voor de pensioenen te vestigen en dat, aan de andere kant, de N.M.B.S., gelet op de financiële moeilijkheden waarmee zij te kampen heeft, niet in staat is de pensioenslasten te dragen die voor haar voortvloeien uit de opname, in haar effectieven, van het personeel van Chimay.

Dienaangaande dient in herinnering gebracht dat de spoorweg Mechelen-Terneuzen is overgenomen geworden tegen betaling, door de Staat, van een provisie van 32 miljoen, met dien verstande dat het saldo van de pensioenslasten ten gevolge van die overname moest geregeld worden in het gezamenlijke der financiële betrekkingen tussen de Staat en de N.M.B.S. en rekening gehou-

temps que des effets du plan de rationalisation en cours.

Il y a lieu de remarquer, tout d'abord, que le régime de pensions qui était en vigueur à cette dernière compagnie, avant la reprise, n'est pas comparable à celui de la Compagnie de Chimay.

En effet, à Malines-Terneuzen, tous les pensionnés émargeaient à un fonds de pension pour la totalité de leur pension alors qu'à Chimay tous les pensionnés bénéficient de la pension légale, quelques-uns recevant un complément de pension à charge de la Compagnie.

L'article 4 de la convention maintient pour les intéressés le bénéfice de la pension légale et des rentes acquises étant entendu que la Société Nationale leur liquidera un complément sur les bases utilisées pour l'établissement des pensions de son propre personnel.

Pour ce qui est des agents en activité au moment de la reprise, ceux-ci se verront octroyer par la S.N.C.B. une pension d'après le régime en vigueur à la Société Nationale, moyennant faculté pour celle-ci d'opérer les récupérations visées à l'article 4 du présent projet de loi, article qui est d'ailleurs analogue à l'article 3 de la loi du 20 mai 1949, étendant l'application du régime de la sécurité sociale à certains travailleurs occupés dans les administrations publiques.

Quant au surcroît de charges à en dériver pour la S.N.C.B., le Gouvernement a admis de mettre à la disposition de celle-ci, une somme — fixée à 7.500.000 francs — afin de lui permettre de faire face à ses nouvelles obligations pendant les premières années succédant à la reprise.

Le Gouvernement a cependant considéré que l'on ne peut plus dans le présent cas d'espèce, faire dépendre le règlement du solde de l'évolution de relations financières entre l'Etat et la S.N.C.B.

Pareils errements ne peuvent qu'introduire de nouveaux éléments de trouble dans la situation financière du chemin de fer et la compliquer davantage, alors que cette situation fait l'objet de vives préoccupations de la part du Gouvernement.

Dans cet ordre d'idées, et aux fins, d'autre part, de simplifier au maximum les écritures, le Gouvernement est d'avis qu'il y a lieu d'adopter la méthode exposée ci-après :

a) l'Etat admettant d'appliquer au personnel repris de Chimay (pensionné et en service) le régime de pensions en vigueur à la S.N.C.B., et ce à partir du 1^{er} février 1948, la S.N.C.B. détermine de concert avec les services ministériels compétents, le montant total des pensions dues au personnel de Chimay déjà pensionné; la différence

den met de evolutie van de exploitatievoorwaarden, alsmede met de uitwerking van het in uitvoering zijnde rationalisatieplan.

Eerst en vooral dient opgemerkt dat de pensioensregeling, die bij de maatschappij Mechelen-Terneuzen vóór de overname toegepast werd, niet te vergelijken was met die bij de « Compagnie de Chimay ».

Inderdaad, bij Mechelen-Terneuzen werd aan al de gepensioneerden het totaal bedrag van hun pensioen betaald uit een pensioenfonds, dan wanneer bij Chimay al de gepensioneerden het wettelijk pensioen genieten, terwijl enkelen een aanvullend pensioen ten laste van de maatschappij trekken.

Bij artikel 4 van de overeenkomst wordt voor de belanghebbenden het genot van het wettelijk pensioen en van de verworven renten behouden, onder beding dat de Nationale Maatschappij hun een aanvullend bedrag zal uitkeren op de grondslagen die voor het vestigen van de pensioenen van haar eigen personeel gelden.

Aan het personeel in werkelijke dienst op het ogenblik van de overname, zal de N.M.B.S. een pensioen verlenen volgens het bij de Nationale Maatschappij toegepast regime, op voorwaarde dat deze laatste het recht heeft de sommen te verhalen waarvan spraak is in artikel 4 van onderhavig ontwerp van wet, welk artikel trouwens overeenkomt met artikel 3 van de wet van 20 Mei 1949, waarbij de toepassing van het stelsel der maatschappelijke zekerheid wordt uitgebreid tot sommige arbeiders door de openbare diensten tewerkgesteld.

Voor de meerdere lasten welke de N.M.B.S. dientengevolge zal te dragen hebben, heeft de Regering er in toegestemd een som — vastgesteld op 7.500.000 frank — ter beschikking van de Nationale Maatschappij te stellen, opdat deze haar nieuwe verplichtingen gedurende de eerste jaren na de overname kunne nakomen.

De Regering heeft evenwel gemeend dat de regeling van het saldo in dit bijzonder geval niet meer afhankelijk mag gemaakt worden van de evolutie der financiële betrekkingen tussen de Staat en de N.M.B.S.

Dergelijke handelwijzen kunnen slechts aanleiding geven tot nieuwe oorzaken van stoornis in de financiële toestand van de spoorweg en hem nog ingewikkelder maken, dan wanneer de Regering ten zeerste om die toestand bezorgd is.

In deze gedachtengang en, aan de andere kant, ten einde de schrifturen in de hoogste mate te vereenvoudigen, is de Regering de mening toegedaan, dat de hierna uiteengezette methode dient toegepast :

a) daar de Staat er in toestemt de bij de N.M.B.S. geldende pensioensregeling op het overgenomen (gepensionneerd en in dienst zijnde) personeel van Chimay vanaf 1 Februari 1948 toe te passen, bepaalt de N.M.B.S., in overleg met de bevoegde ministeriële diensten, het totaal bedrag van de aan het reeds gepensionneerd personeel van Chimay

entre le montant de la pension suivant le statut S.N.C.B. et les ressources provenant de la pension légale, des versements complémentaires effectués au cours de l'utilisation au service de la Compagnie et de l'assurance maladie-invalidité, est prise en charge par l'Etat.

Pour les agents ayant effectué du service à la S.N.C.B., la répartition des charges entre l'Etat et la S.N.C.B. se fait forfaitairement sur la base du nombre d'années de service prestées à chacune des deux sociétés (Chimay et S.N.C.B.);

b) la S.N.C.B. fixe ensuite, d'accord avec les services ministériels compétents, pour les agents venant à être pensionnés dans l'avenir, la répartition et suivant les mêmes modalités (nombre d'années de services prestés à la Compagnie de Chimay et à la S.N.C.B.) la charge des pensions y afférentes. La part incombant à Chimay sera remboursée par l'Etat à la S.N.C.B.

c) l'Etat accorde à la S.N.C.B. la provision, dont question ci-dessus, de 7.500.000 francs à valoir sur le montant des pensions correspondant à des services prestés à la Compagnie de Chimay; après épuisement de ce montant, l'Etat inscrit annuellement au budget, les sommes nécessaires pour couvrir la S.N.C.B. des charges excédentaires lui imposées par la reprise.

Telle est la portée de l'article 5 du présent projet de loi.

* * *

En résumé, les problèmes essentiels qui se posaient au Gouvernement en relation avec la reprise définitive du chemin de fer de Chimay peuvent se résoudre de la façon suivante :

1^o La Compagnie de Chimay reçoit, du chef des dommages de guerre occasionnés à ses biens, une indemnité forfaitaire de 7.800.000 francs qui la mettra en mesure d'entrer immédiatement en liquidation et d'honorer les dettes auxquelles elle est strictement tenue;

2^o Le personnel ne sera pas moins bien traité que le personnel de la S.N.C.B.;

3^o La S.N.C.B. a pu compenser avec des postes de l'actif de la Compagnie de Chimay, les créances qu'elle avait sur celle-ci et elle reçoit, en outre, une provision de 7.500.000 francs pour compenser les charges de pensions qui dériveront pour elle de la reprise du dit personnel; à cette provision viendront s'ajouter les récupérations visées à l'article 4 du présent projet de loi.

Le solde des charges de pensions sera à déterminer dès que tous les éléments nécessaires auront

verschuldigde pensioenen, het verschil tussen het bedrag van het pensioen volgens het statuut van de N.M.B.S. en de inkomsten die voortkomen uit het wettelijk pensioen, uit de tijdens de tewerkstelling in dienst van de « Compagnie de Chimay » gedane aanvullende stortingen en uit de verzekering tegen ziekte en invaliditeit, wordt door de Staat te zijnen laste genomen.

Voor het personeel dat bij de N.M.B.S. in dienst geweest is, worden de lasten forfaitair tussen de Staat en de N.M.B.S. omgeslagen op grond van het aantal dienstjaren bij ieder van beide maatschappijen (Chimay en N.M.B.S.);

b) de N.M.B.S. bepaalt vervolgens, in overeenstemming met de bevoegde ministeriële diensten, de omslag voor de in de toekomst te pensionneren personeelsleden en, volgens dezelfde modaliteiten (aantal jaren dienst bij de « Compagnie de Chimay » en de N.M.B.S.), de daaraan verbonden pensioenslast. Het door Chimay te dragen gedeelte zal door de Staat aan de N.M.B.S. terugbetaald worden;

c) de Staat verleent aan de N.M.B.S. de provisie van 7.500.000 frank waarvan hiervoren sprake is en welke in mindering dient gebracht op het bedrag van de pensioenen wegens bij de « Compagnie de Chimay » gepresteerde diensten; na uitputting van dat bedrag worden de sommen, die nodig zijn om de N.M.B.S. te dekken voor de meerdere lasten welke zij ten gevolge van de overname te dragen heeft, jaarlijks door de Staat op de begroting uitgetrokken.

Dit is de draagwijdte van artikel 5 van onderhavig ontwerp van wet.

* * *

Kortom, de essentiële problemen, die voor de Regering gerezen waren in verband met de definitieve overname van de spoorweg van Chimay, kunnen opgelost worden op de volgende wijze :

1^o de « Compagnie de Chimay » ontvangt, wegens de aan haar goederen veroorzaakte oorlogsschade een forfaitaire vergoeding van 7.800.000 frank, waardoor zij onmiddellijk zal kunnen in liquidatie gaan en de schulden voldoen welke zij volstrekt moet betalen;

2^o het personeel zal niet minder goed behandeld worden dan het personeel van de N.M.B.S.;

3^o de N.M.B.S. heeft met posten van het actief van de « Compagnie de Chimay » de schuldverderingen, welke zij op deze laatste had, kunnen vergoeden en bovendien krijgt zij een provisie van 7.500.000 frank om de pensioenslasten te vergoeden die voor haar uit de overname van bedoeld personeel voortvloeien; bij die provisie zullen de bij artikel 4 van onderhavig ontwerp van wet bedoelde te verhalen sommen gevoegd worden.

Het saldo van de pensioenslasten zal dienen bepaald zodra al de nodige elementen zullen kun-

pu être réunis. La S.N.C.B. se verra régler ce solde par inscriptions annuelles et successives au budget de l'Etat.

* * *

Il n'est pas sans intérêt de souligner également que la reprise du chemin de fer de Chimay met le point final à l'unification de notre grand réseau de chemins de fer.

La loi du 23 juillet 1926 dispose cependant, en son article 18 qu'aucune extension de ce réseau ne pourra être entreprise par la S.N.C.B. si elle n'y est autorisée par une loi.

D'autre part, l'article 4 des statuts de la Société Nationale stipule qu'elle pourra, d'accord avec l'Etat, administrer et exploiter toutes les lignes de chemin de fer construites ou à construire en Belgique.

C'est donc au pouvoir législatif qu'il incombe d'autoriser la Société Nationale à incorporer dans son réseau la ligne de Chimay.

Tel est, plus spécialement, le but de l'article 2 du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre aux Chambres Législatives.

Le Ministre des Communications,

nen bijeengebracht geworden zijn. De betaling van dat saldo aan de N.M.B.S. zal geschieden bij achtereenvolgende jaarlijkse uittrekkingen op de Rijksbegroting.

* * *

Het is niet van belang ontbloot eveneens te onderstrepen dat door de overname van de spoorweg van Chimay het groot spoorwegnet uiteindelijk één wordt.

In artikel 18 van de wet van 23 Juli 1926 is echter bepaald dat de N.M.B.S. geen uitbreiding van dat net mag ondernemen indien zij daartoe niet bij een wet wordt gemachtigd.

Anderzijds bepaalt artikel 4 van de statuten der Nationale Maatschappij dat deze, in overleg met de Staat, alle in België aangelegde of aan te leggen spoorwegen zal mogen beheren en exploiteren.

Aan de Wetgevende Macht behoort het aldus aan de Nationale Maatschappij machtiging te verlenen om de lijn van Chimay in haar net op te nemen.

Dit is meer bijzonder het doel van artikel 2 van het ontwerp van wet dat wij de eer hebben aan de Wetgevende Kamers voor te leggen.

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

Le Ministre des Finances, | De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

Projet de loi relatif à la reprise définitive des chemins de fer concédés de Mariembourg à la frontière de France et de Mariembourg à Hastière et à l'incorporation de ces chemins de fer dans le réseau de la Société nationale des Chemins de fer belges.

BAUDOIN,

ROI DES BELGES,

A tous, présent et à venir, SALUT.

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Finances sont chargés de présenter en Notre Nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Est ratifiée la convention annexée à la présente loi, passée le 31 mai 1957 entre l'Etat Belge et la S. A. Compagnie du Chemin de Fer de Chimay, en vue de la reprise définitive par l'Etat, avec effet rétroactif au 1^{er} février 1948, des lignes de Mariembourg à la frontière de France et de Mariembourg à Hastière.

ART. 2.

La Société Nationale des Chemins de fer belges est autorisée, conformément à l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926 et à l'article 4 de ses statuts, à incorporer dans son réseau à compter du 1^{er} février 1948, et pour toute la durée fixée à l'article 5 des dits statuts, les lignes dont question à l'article 1^{er} et ce conformément aux clauses et conditions de la convention du 31 mai 1957 annexée à la présente loi.

ART. 3.

Il est ouvert :

1^o au Budget Extraordinaire de 1958 un crédit de 7.800.000 francs sous l'article « Reprise par l'Etat, en exécution de la convention du 31 mai 1957, des lignes concédées à la Compagnie du Chemin de fer de Chimay ».

Cette somme représente la valeur agréée forfaitairement des dommages de guerre afférents au matériel roulant et autres objets sinistrés durant la guerre 1940-1945, ayant appartenu à ladite compagnie.

Wetsontwerp betreffende de definitieve overname van de geconcessioneerde spoorwegen Mariembourg-Franse grens en Mariembourg-Hastière en betreffende de opname van die spoorwegen in het net van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

BOUDEWIJN,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Financiën en op in Raad overlegd advies van Onze Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Financiën zijn gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ARTIKEL ÉÉN.

Wordt bekrachtigd de bij deze wet behorende overeenkomst op 31 Mei 1957 gesloten tussen de Belgische Staat en de N. V. « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », betreffende de definitieve overname door de Staat, met terugwerkende kracht op 1 Februari 1948, van de lijnen Mariembourg-Franse grens en Mariembourg-Hastière.

ART. 2.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt er overeenkomstig artikel 18 der wet van 23 Juli 1926 en artikel 4 van haar statuten toe gemachtigd met ingang van 1 Februari 1948 en voor heel de bij artikel 5 van die statuten bepaalde duur, de lijnen waarvan sprake in artikel 1 in haar net op te nemen, overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van de bij deze wet behorende overeenkomst van 31 Mei 1957.

ART. 3.

Wordt uitgetrokken :

1^o op de Buitengewone Begroting voor 1958, een krediet van 7.800.000 frank onder het artikel « Overname door de Staat, ter uitvoering van de overeenkomst van 31 Mei 1957 van de aan de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay » geconcessioneerde lijnen ».

Die som vertegenwoordigt de forfaitair aangenomen waarde van de oorlogsschade aan het rollend materieel en andere tijdens de oorlog 1940-1945 geteisterde voorwerpen, welke aan voornoemde maatschappij hebben toebehoord.

2° au Budget Ordinaire de 1958, un crédit de 7.500.000 francs sous le libellé « Incorporation dans le réseau de la S.N.C.B. en exécution de la convention du 31 mai 1957 des lignes concédées à la Compagnie du Chemin de fer de Chimay, provision à valoir sur la charge supplémentaire de pensions assumée par la Société Nationale des Chemins de fer belges du chef de la reprise du personnel de cette compagnie ».

ART. 4.

Pour les agents de la Compagnie du Chemin de fer de Chimay, admis à la pension à partir de la date de la présente loi, les différents organismes assureurs rembourseront à la Société Nationale des Chemins de fer belges les réserves mathématiques des rentes déjà constituées, ainsi que la partie de la quote-part affectée aux pensions de vieillesse et de survie des cotisations personnelles et patronales, versées en vertu de l'arrêté-loi du 28 décembre 1944, qui excède les cotisations imposées par les lois relatives à l'assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré, ainsi que les cotisations personnelles et patronales versées au Fonds d'allocations pour employés pendant la durée de l'utilisation des intéressés par la « Compagnie du Chemin de fer de Chimay ».

ART. 5.

L'Etat supporte la charge supplémentaire de pensions afférente aux années passées par le personnel de la S. A. Compagnie du Chemin de fer de Chimay au service de ladite Compagnie et assumée par la Société Nationale des Chemins de fer belges du chef de la reprise du personnel de « Chimay ».

Donné à Bruxelles, le 10 février 1958.

2° op de Gewone Begroting voor 1958, een krediet van 7.500.000 frank onder de tekst « Opmining in het net der N.M.B.S., ter uitvoering van de overeenkomst van 31 Mei 1957 van de aan « Compagnie du Chemin de fer de Chimay » geëcessioneerde lijnen, welke provisie in minderdient gebracht op de bijkomende pensioenslast die de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen wegens de overname van het personeel van eerstgenoemde maatschappij te dragen heeft ».

ART. 4.

Voor het personeel van de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », dat vanaf de datum van deze wet gepensionneerd wordt, zullen de verschillende verzekeringsorganismen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wiskundige reserves van de gedeelte van het aandeel ten uitkeren, alsmede het gedeelte van het aandeel bestemd voor de ouderdoms- en overlevingspensioenen, in de persoonlijke en werkgeversbijdrage gestort krachtens de besluitwet van 28 December 1944, dat de bijdragen te boven gaat die door de wetten betreffende de verzekering tegen geldelijke gevolgen van ouderdom en vroegtijdig dood worden opgelegd, alsmede de persoonlijke en werkgeversbijdragen, in het Toelagenfonds voor bedienden gestort tijdens de duur der tewerkstelling van belanghebbenden door de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay ».

ART. 5.

De Staat neemt voor zijn rekening de bijkomende pensioenslast betreffende de jaren die het personeel van N. V. « Compagnie du Chemin de fer de Chimay » in dienst van deze maatschappij heeft doorgebracht en door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen gedragen wordt wegens de overname van het personeel van « Chimay ».

Gegeven te Brussel, 10 Februari 1958.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

CONVENTION.

Entre

l'Etat Belge, dénommé ci-après « l'Etat » représenté par MM. E. Anseele, Ministre des Communications, H. Liebaert, Ministre des Finances et O. Vanaudenhove, Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,

et

la S. A. Compagnie du Chemin de fer de Chimay, dénommée ci-après « Chimay » représentée par M. F. Delory et M. le Dr. A. Huyberegts, Administrateurs, habilités en vertu des pouvoirs leur attribués par décision de l'Assemblée Générale extraordinaire des actionnaires et obligataires, en date du 13 juillet 1953.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

L'Etat reprend avec effet rétroactif au 1^{er} février 1948, les concessions de chemin de fer de Mariembourg à la frontière de France et de Mariembourg à Hastière, dont est titulaire « Chimay », avec tous les droits et toutes les obligations que comporte l'exploitation, ainsi que le matériel roulant déjà utilisé par la Société Nationale des Chemins de fer belges, les machines-outils et les approvisionnements dont la reprise a été convenue par les deux parties dans les inventaires approuvés réciproquement, moyennant paiement par l'Etat de la somme forfaitaire de 7.800.000 francs, exonérée de la taxe professionnelle et de la taxe nationale de crise dans le chef de « Chimay » sur les bénéfices compris éventuellement dans ce montant.

ARTICLE 2.

« Chimay » renonce à toutes autres revendications envers l'Etat ou envers la Société Nationale des Chemins de fer belges.

De son côté, l'Etat déclare qu'il n'a plus aucune revendication à faire valoir envers « Chimay ». Il garantit « Chimay » contre toutes revendications ultérieures de la part de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

« Chimay » renonce irrévocablement à la créance en dommages de guerre formant l'objet des dossiers introduits auprès du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction et cédée à la Société Nationale des Chemins de fer belges par convention du 23 décembre 1942.

ARTICLE 3.

L'Etat reprend le personnel de « Chimay » qui n'avait pas encore atteint l'âge de 65 ans à la date du 1^{er} février 1948.

ARTICLE 4.

A partir du 1^{er} février 1948, l'Etat appliquera au personnel de « Chimay » en service ou déjà mis à la pension, ainsi qu'aux ayants droit de ce personnel, le régime de pensions en vigueur à la Société Nationale des Chemins de fer belges. Le dit régime n'est toutefois pas applicable aux agents temporaires et à leurs ayants droit.

Pour les agents déjà pensionnés, le montant des allocations qui leur reviennent en application du 1^{er} alinéa du présent article, sera diminué de l'ensemble des ressources dont les intéressés bénéficient :

- soit du chef de la pension légale et des autres versements effectués à leur profit au cours de leur utilisation par « Chimay »;
- soit du chef de l'assurance maladie-invalidité.

OVEREENKOMST.

Tussen

de Belgische Staat, hierna genoemd « de Staat », vertegenwoordigd door de hh. E. Anseele, Minister van Verkeerswezen, H. Liebaert, Minister van Financiën en O. Vanaudenhove, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw.

en

de N. V. « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », hierna genoemd « Chimay », vertegenwoordigd door de h. F. Delory en Dr. A. Huyberegts, Administrateurs, bevoegd verklaard krachtens de macht die hun verleend is bij de beslissing van 13 Juli 1953 van de Buitengewone Algemene Vergadering van de aandeel- en obligatiehouders,

is overeengekomen als volgt :

ARTIKEL EÉN.

De Staat neemt, met terugwerkende kracht op 1 Februari 1948, de concessies over van de spoorlijnen Mariembourg-Franse grens en Mariembourg-Hastière, waarvan « Chimay » houder is, met alle aan de exploitatie verbonden rechten en verplichtingen, alsmede het door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen reeds in gebruik genomen rollend materieel, de werktuigmachines en de voorraden waarvan de overname in de wederzijds goedgekeurde inventarissen door beide partijen werd overeengekomen, mits door de Staat de forfaitaire som wordt betaald van 7.800.000 frank, vrijgesteld van bedrijfsbelasting en nationale crisisbelasting in hoofde van Chimay op de eventueel in dit bedrag vervatte winst.

ARTIKEL 2.

« Chimay » ziet af van alle verdere aanspraken tegenover de Staat of tegenover de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Van zijn kant verklaart de Staat dat hij tegenover « Chimay » generlei aanspraken meer te maken heeft. Hij waarborgt « Chimay » voor alle verdere aanspraken vanwege de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen

« Chimay » ziet onherroepelijk af van de schuldvordering wegens oorlogsschade, waarvan sprake in de bij het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw ingediende dossiers en aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen overgedragen bij overeenkomst van 23 December 1942.

ARTIKEL 3.

De Staat neemt het personeel van « Chimay » over dat op 1 Februari 1948 de leeftijd van 65 jaar nog niet bereikt had.

ARTIKEL 4.

Vanaf 1 Februari 1948 zal de Staat op het nog in dienst zijnde of reeds gepensioneerde personeel van « Chimay », alsmede op de rechthebbenden van dat personeel het pensioenstelsel toepassen dat bij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen van kracht is. Dat stelsel is echter niet toepasselijk op de tijdelijke personeelsleden en hun rechthebbenden.

Voor de reeds gepensioneerde personeelsleden zal het bedrag van de toelagen, die hun bij toepassing van de 1^{ste} alinea van dit artikel toekomen, worden verminderd met het gezamenlijke van de inkomsten van de belanghebbenden :

- hetzij uit hoofde van het wettelijk pensioen en van de andere tijdens hun tewerkstelling door « Chimay » te hunnen bate gedane stortingen;
- hetzij uit hoofde van de verzekering tegen ziekte en invaliditeit.

ARTICLE 5.

Le paiement du montant indiqué à l'article 1^{er} aura lieu endéans les deux mois de la publication au *Moniteur* de la loi relative à la reprise des chemins de fer concédés de Chimay.

Signé en double exemplaire, à Bruxelles, le 31 mai 1957.

Le Ministre des Communications,

(s.) E. ANSEELE.

Le Ministère des Finances,

(s.) H. LIEBAERT.

*Le Ministre des Travaux Publics,
et de la Reconstruction,*

(s.) O. VANAUDENHOVE.

*Deux Administrateurs
de la Compagnie du Chemin de fer de Chimay,*

(s.) A. HUYBERECHTS.

F. DELORY.

ARTIKEL 5.

De betaling van het in artikel 1 vermeld bedrag zal geschieden binnen de twee maanden na de bekendmaking in het *Staatsblad* van de wet betreffende de overname van de geconcessioneerde spoorwegen van Chimay.

Ondertekend in twee exemplaren, te Brussel op 31 Mei 1957.

De Minister van Verkeerswezen,

(a.) E. ANSEELE.

De Minister van Financiën,

(a.) H. LIEBAERT.

*De Minister van Openbare Werken
en Wederopbouw,*

(a.) O. VANAUDENHOVE.

*Twee Administrateurs
van de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay »,*

(a.) A. HUYBERECHTS.

(a.) F. DELORY.

CONVENTION.

Entre

l'Etat Belge, représenté par MM. E. Anseele, Ministre des Communications, et H. Liebaert, Ministre des Finances, d'une part,

et

la Société Nationale des Chemins de fer belges représentée par MM. G. Claeys, Président du Comité Permanent, et M. De Vos, Directeur Général, d'autre part,

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société Nationale des Chemins de fer belges se substitue à l'Etat Belge pour l'exécution de la Convention du 31 mai 1957 conclue entre l'Etat Belge et la S. A. Compagnie du Chemin de fer de Chimay concernant la reprise par l'Etat Belge des lignes de Mariembourg à la frontière de France et de Mariembourg à Hastière, concédées à la Compagnie du Chemin de fer de Chimay.

ARTICLE 2.

Cette substitution a pour conséquence que tous les avantages et charges quelconques, directs ou indirects, qui résulteront de la reprise en question, seront transférés à la Société Nationale des Chemins de fer belges, étant entendu que le montant de 7.800.000 francs dont il est question à l'article 1^{er} de la convention du 31 mai 1957 sera liquidé par l'Etat Belge à la S. A. « Compagnie du Chemin de fer de Chimay ».

ARTICLE 3.

L'Etat Belge s'engage à payer à la Société Nationale des Chemins de fer belges la somme de 7.500.000 francs à titre de provision sur les réserves mathématiques pour les pensions à liquider aux intéressés dont il est question à l'article 4 de la convention du 31 mai 1957.

Fait en deux exemplaires, à Bruxelles, le 31 mai 1957.

Le Ministre des Communications,

(s.) E. ANSEELE.

Le Ministre des Finances,

(s.) H. LIEBAERT.

Au nom de la Société :

Le Directeur général,

(s.) M. DE VOS.

*Le Président du Comité
Permanent,*

(s.) G. CLAEYS.

OVEREENKOMST.

Tussen

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de HH. E. Anseele, Minister van Verkeerswezen, en H. Liebaert, Minister van Financiën, eensdeels,

en

de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, vertegenwoordigd door de HH. G. Claeys, Voorzitter van het Bestendig Comité, en M. De Vos, Directeur-Generaal, anderdeels,

is overeengekomen als volgt :

ARTIKEL ÉÉN.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen treedt in de plaats van de Belgische Staat voor de uitvoering van de tussen de Belgische Staat en de N. V. « Compagnie du Chemin de fer de Chimay » gesloten overeenkomst van 31 Mei 1957 betreffende de overname door de Belgische Staat van de spoorlijnen Mariembourg-Franse grens en Mariembourg-Hastière, waarvan de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay » concessiehouder is.

ARTIKEL 2.

Deze indeplaatsstelling heeft ten gevolge dat alle, om het even welke rechtstreekse of onrechtstreekse voordelen en lasten die uit de overname waarvan sprake zullen voortvloeien, op de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen overgedragen worden, met dien verstande dat het bedrag van 7.800.000 frank vermeld in artikel 1 van de overeenkomst van 31 Mei 1957 door de Belgische Staat aan de N. V. « Compagnie du Chemin de fer de Chimay » zal uitbetaald worden.

ARTIKEL 3.

De Belgische Staat verbindt er zich toe aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen de som van 7 miljoen 500.000 frank te betalen als provisie op de wiskundige reserves voor de pensioenen uit te betalen aan de belanghebbenden waarvan sprake in artikel 4 van de overeenkomst van 31 Mei 1957.

Opgemaakt in twee exemplaren te Brussel, 31 Mei 1957.

De Minister van Verkeerswezen,

(a.) E. ANSEELE.

De Minister van Financiën,

(a.) H. LIEBAERT.

Namens de Maatschappij :

De Directeur-Generaal,

(a.) DE VOS.

*De Voorzitter
van het Bestendig Comité,*

(a.) G. CLAEYS.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre des vacations, saisi par le Ministre des Communications, le 30 juillet 1957, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relatif à la reprise définitive des chemins de fer concédés de Mariembourg à la frontière de France et de Mariembourg à Hastière et à l'incorporation de ces chemins de fer dans le réseau de la Société Nationale des Chemins de fer belges », a donné le 8 août 1957 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La Chambre était composée de :

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président; G. HOLOYE et G. VAN BUNNEN, conseillers d'Etat; P. ANSIAUX et Ch. Van REEPINGHEN, assesseurs de la section de législation; M. JACQUEMIJN, greffier-adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. F. LEPAGE.

Le rapport a été présenté par M. A. DEPONDT, auditeur.

Le Greffier, — De Griffier,

(s.)
(get.) M. JACQUEMIJN.

Pour deuxième expédition délivrée au Ministre des Communications.

Le 14 août 1957.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

Sé (illisible)
Get. (onleesbaar)

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste vacatiekamer, de 30 Juli 1957 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de definitieve overname van de geconcessioneerde spoorwegen Mariembourg-Franse grens en Mariembourg-Hastière en betreffende de opname van die spoorwegen in het net van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen », heeft de 8 Augustus 1957 het volgend advies gegeven :

Opmerkingen zijn er bij het ontwerp niet te maken.

De Kamer was samengesteld uit :

De hh. F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter; G. HOLOYE, en G. VAN BUNNEN, raadsheren van State; P. ANSIAUX en Ch. VAN REEPINGHEN, bijzitters van de afdeling wetgeving; M. JACQUEMIJN, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de h. F. LEPAGE.

Het verslag werd uitgebracht door de h. A. DEPONDT, auditeur.

Le Président, — De Voorzitter,

(s.)
(get.) F. LEPAGE.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeerswezen.

De 14 Augustus 1957.

De Griffier van de Raad van State,