

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1929-1930	N° 292		Zittingsjaar 1929-1930
	SÉANCE du 11 Juin 1930	VERGADERING van 11 Juni 1930	

PROJET DE LOI

autorisant la Société nationale des Chemins de fer belges à se substituer à l'État pour l'exécution de la convention du rachat de la concession du chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas dans la direction de Terneuzen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

La ligne de Gand à Terneuzen comprend deux sections : la section belge d'une longueur de 26 1/2 km., allant de Gand à la frontière et la section néerlandaise d'une longueur de 14 1/2 km., allant de la frontière néerlandaise à Terneuzen.

La concession belge a été accordée par arrêté royal du 26 avril 1864, en conformité de la loi du 12 août 1862, pour un terme de 90 années prenant cours le 26 avril 1867 et expirant le 25 avril 1957. A cette époque, aux termes de l'article 52 du cahier des charges, l'État aurait été subrogé à tous les droits du concessionnaire, moyennant paiement de la valeur des approvisionnements et du matériel.

Le Gouvernement estimant, tant au point de vue de l'intérêt économique du pays que du rendement financier de la ligne, qu'il ne se recommandait pas d'attendre la fin de la concession, a décidé son rachat immédiat.

En effet, cette ligne est prospère. Des industries se développent de plus en plus dans la région qu'elle dessert. D'ici quelques années, si on donne à cette exploitation toute l'extension qu'elle comporte, elle sera une des plus productives du pays. D'ailleurs l'augmentation croissante des bénéfices d'exploitation atteste de cette prospérité : de 1 million de francs à exploitatielwinsten, die in 1921 nauwelijks 1 miljoen millions en 1928.

Au point de vue économique, il est indispensable que les installations ferroviaires soient mises à la hauteur des exigences d'un trafic toujours croissant, et il importe d'éviter que le concessionnaire réalise, de moins en moins, les extensions et améliorations nécessaires, au fur et à mesure qu'approche la date d'expiration de la concession.

C'est pourquoi le Gouvernement, usant du droit que lui confère l'article 59 du cahier des charges, a signifié le 25 avril 1929 à la Société anonyme du Chemin

WETSONTWERP

waarbij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen er toe gemachtigd wordt in de plaats te treden van den Staat voor de uitvoering van de overeenkomst betreffende de naasting van de vergunning van den spoorweg Gent-Nederlandsche grens, in de richting van Terneuzen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De lijn Gent-Terneuzen bestaat uit twee vakken : het eene, 26 1/2 km. lang, op Belgisch grondgebied, van Gent tot de grens; het andere, 14 1/2 km. lang, op Nederlandsch grondgebied, van de Nederlandsche grens tot Terneuzen.

De vergunning voor het Belgisch vak werd, overeenkomstig de wet van 12 Augustus 1862, bij Koninklijk besluit van 26 April 1864 verleend voor een termijn van 90 jaar, ingaande 26 April 1867 en eindigende 25 April 1957. Luidens artikel 52 van het lastkohier zou de Staat op dien laatsten datum, tegen betaling van de waarde van de voorraden en van het materieel, in al de rechten van den vergunninghouder treden.

Oordeelend dat het, zoo voor de economische belangen van het land als voor de financiële opbrengst van de lijn, geen aanbeveling verdient het einde van de vergunning af te wachten, heeft de Regeering besloten tot onmiddellijke naasting over te gaan.

De toestand van die lijn is inderdaad gunstig te noemen. In de streek welke zij bedient ontwikkelen zich meer en meer allerlei bedrijven. Indien men aan haar exploitatie al de noodige uitbreiding geeft, zal zij binnen enkele jaren een der meest renderende lijnen zijn van gansch het land. Die voorspoed blijkt trouwens uit de voortschrijdende stijging van de exploitatielwinsten; die in 1921 nauwelijks 1 miljoen frank, en in 1928 meer dan 3 1/2 bedroegen.

Van een economisch standpunt uit, is het volstrekt noodzakelijk dat de spoorweginrichtingen aangepast worden aan de eischen van een steeds groeiend verkeer en dient te worden voorkomen dat, naarmate het einde van de vergunning nadert, de vergunninghouder steeds minder en minder de noodige uitbreidingen en verbeteringen zou aanbrengen.

Om die redenen heeft de Regeering, gebruik makend van het bij artikel 59 van het lastkohier toegekend recht, op 25 April 1929 aan de Naamlloze Ven-

de fer de Gand à Terneuzen, sa décision de racheter sa concession belge.

Cet article 59 est ainsi conçu :

« Le Gouvernement se réserve le droit de racheter le chemin de fer concédé.

» Il ne pourra être fait usage de ce droit, qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

» On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisé à raison de 5 p. c. et on y ajoutera une prime de 15 p. c. ».

Les négociations relatives au rachat ont été terminées le 20 mai 1930, date à laquelle les fondés de pouvoirs de la Société anonyme du Chemin de fer de Gand à Terneuzen ont accepté les conditions suivantes :

1° L'indemnité de rachat est fixée forfaitairement à 36 millions, valeur au 1^{er} avril 1930;

2° La compagnie s'engage à renoncer à réclamer ultérieurement un supplément d'indemnité pour quelque motif que ce soit;

3° Le personnel belge de la concession utilisé en Belgique et qui, à la date du 1^{er} avril 1930, n'avait pas atteint l'âge de 65 ans sera repris à des conditions au moins équivalentes à celles dont il jouissait au service de la compagnie;

4° Les pensionnés de la Compagnie conserveront les avantages dont ils bénéficiaient;

5° Le matériel et les approvisionnements seront rachetés à dire d'experts.

*
**

La Société anonyme du Chemin de fer de Gand à Terneuzen ne tenant qu'une seule comptabilité pour la ligne entière, il a fallu déterminer pour les cinq années envisagées (1924-1928), les résultats d'exploitation de la section belge du réseau.

Ces résultats sont identiques au tableau ci-après, en millions de francs :

Années.	Recettes totales.	Dépenses totales.	Produit net.	Recettes de la section belge.	Dépenses de la section belge.	Produit net de la section belge.
1924	4.6	3.4	1.2	3.5	2.2	1.3
1925	4.6	3.8	0.8	3.5	2.5	1.—
1926	6.7	5.2	1.5	5.2	3.5	1.7
1927	8.8	6.4	2.4	6.8	4.3	2.5
1928	10.3	6.8	3.5	7.9	4.5	3.4
Ensemble :	35.0	25.6	9.4	26.9	17.0	9.9

soit un produit net annuel moyen de 2 millions environ pour la section belge.

nootschap van den spoorweg Gent-Terneuzen kennis gegeven van haar beslissing de Belgische vergunning te naasten.

Dit artikel 59 luidt aldus :

« De Regeering behoudt zich het recht voor den vergunden spoorweg te naasten.

» Van dit recht mag slechts gebruik gemaakt worden nadat de spoorweg gedurende twintig jaar is geëxploiteerd; de naasting geschiedt alsdan onder de volgende voorwaarden :

« Berekend wordt de netto-opbrengst van de laatste zeven exploitatiejaren; daarvan wordt afgetrokken de netto-opbrengst van de twee minst gunstige jaren en het gemiddelde van de opbrengsten der vijf overblijvende jaren wordt gekapitaliseerd tegen 5 t. h., waarna een premie van 15 t. h. wordt toegevoegd. »

De onderhandelingen omtrent de naasting werden afgesloten op 20 Mei 1930, op welken datum de gevolmachtigden van de Naamlooze Vennootschap van den spoorweg Gent-Terneuzen de volgende voorwaarden aanvaardden :

1° De naastingsvergoeding is voor het geheel bepaald op 36 miljoen, waarde 1 April 1930;

2° De maatschappij ziet er van af later, om het even welke reden, een aanvullende vergoeding te vragen;

3° Het in België gebezigd Belgisch personeel van de vergunning, dat op 1 April 1930 den leeftijd van 65 jaar niet had bereikt, zal overgenomen worden tegen voorwaarden die ten minste overeenkomen met die welke het bij de maatschappij genoot;

4° De gepensioneerden van de maatschappij zullen de voordeelen behouden welke zij aldaar hadden verworven;

5° Het materieel en de voorraden zullen genaast worden volgens verslag van deskundigen.

*
**

Wijl de Naamlooze vennootschap van den spoorweg Gent-Terneuzen slechts één boekhouding heeft voor heel de lijn, moesten de exploitatieuitkomsten van het Belgisch vak over de vijf in aanmerking genomen jaren (1924-1928) vastgesteld worden.

Die uitkomsten zijn in onderstaande tabel opgegeven in miljoenen franken :

Jaar.	Gezamenlijke ontvangsten.	Gezamenlijke uitgaven.	Netto-opbrengst.	Ontvangsten op het Belgisch vak.	Uitgaven op het Belgisch vak.	Netto-opbrengst van het Belgisch vak.
1924	4.6	3.4	1.2	3.5	2.2	1.3
1925	4.6	3.8	0.8	3.5	2.5	1.—
1926	6.7	5.2	1.5	5.2	3.5	1.7
1927	8.8	6.4	2.4	6.8	4.3	2.5
1928	10.3	6.8	3.5	7.9	4.5	3.4
Samen :	35.0	25.6	9.4	26.9	17.0	9.9

dat is, een gemiddelde jaarlijkse netto-opbrengst van ongeveer 2 miljoen voor het Belgisch vak.

C'est ce produit net moyen qui a servi de base au calcul de l'indemnité de rachat.

Deux questions essentielles ont fait l'objet de longues discussions entre les négociateurs.

L'une est relative à la formule de capitalisation. D'après l'article 59 déjà cité du cahier des charges, l'indemnité de rachat s'obtient *en capitalisant le revenu net à 5 % plus une prime de 15 %*. Cette disposition signifie-t-elle qu'il faut capitaliser simplement le revenu net en le multipliant par 20, c'est-à-dire (100/5), plus une prime de 15 %; ou bien, faut-il tenir compte du nombre d'années restant à courir de la concession (28 ans), et déterminer la valeur actuelle de vingt-huit annuités égales au revenu net moyen, plus une prime de 15 %?

Les délégués de la Compagnie Gand-Terneuzen revendiquaient la première méthode, en invoquant notamment les errements anciens. Les délégués de l'Etat prétendaient que la seconde était la seule rationnelle, estimant que la thèse soutenue par la Compagnie ne pouvait logiquement être admise que pour une concession perpétuelle.

L'écart entre les deux conceptions représente une différence d'indemnité de plus de 9 millions.

L'autre question litigieuse était relative aux amortissements industriels du matériel.

Les délégués de l'Etat soutenaient que le revenu net moyen doit être obtenu en déduisant du produit net d'exploitation les amortissements industriels du matériel de la Compagnie. Les délégués de Gand-Terneuzen prétendaient qu'il ne faut porter aucun amortissement industriel en compte d'exploitation, que celui-ci supporte les dépenses de renouvellement du matériel, ce qui est conforme aux méthodes de comptabilisation en vigueur aux Chemins de fer de l'Etat à l'époque où la concession a été accordée à la Compagnie et même au moment où la Société nationale des Chemins de fer belges a été créée.

La différence des deux thèses comportait un écart de 9 ou de 7 millions environ, selon la méthode de capitalisation.

Si les revendications de Gand-Terneuzen avaient été admises, l'indemnité de rachat à payer à la Société anonyme du Chemin de fer de Gand à Terneuzen se serait élevée à plus de 45 millions.

Les deux parties ont transigé pour 36 millions de francs, ainsi qu'il est dit plus haut et il été entendu que cette indemnité comprend un versement par la Compagnie de 1,500,000 francs, représentant son intervention dans les pensions du personnel repris, indépendamment d'une somme de 528,000 francs dont elle disposait à ces fins et qui sera versée intégralement à l'Etat.

Het is op deze gemiddelde netto-opbrengst dat de naastingsvergoeding werd berekend.

Twee groote vraagstukken hebben aanleiding gegeven tot lange besprekingen tusschen de onderhandelaren.

Het eerste had betrekking op de kapitaliseeringsformule. Volgens het reeds aangehaald artikel 59 van het lastkohier, wordt de naastingsvergoeding bekomen door kapitalisering van de netto-opbrengst tegen 5 t. h. onder toevoeging van een premie van 15 t. h. Moet deze bepaling uitgelegd worden in dien zin, dat de netto-opbrengst eenvoudig dient gekapitaliseerd door ze te vermenigvuldigen met 20 (dat is 100/5) en er een premie van 15 t. h. aan toe te voegen; of moet rekening gehouden worden met het nog overblijvend aantal jaren (28) van de vergunning tot bepaling van de actuele waarde van 28 annuïteiten, gelijk aan de gemiddelde netto-opbrengst, waarna aan de uitkomst een premie van 15 t. h. wordt toegevoegd?

De afgevaardigden van de Maatschappij Gent-Terneuzen vroegen toepassing van de eerste methode; zij beriepen zich namelijk op vroegere gevallen. De afgevaardigden van den Staat hielden staan dat alleen de tweede methode oordeelkundig was en dat de door de maatschappij verdedigde stelling logischerwijze alleen kon aangenomen worden voor een vergunning zonder beperking van duur.

De twee opvattingen gaven een verschil van meer dan 9 miljoen.

Het tweede vraagstuk had betrekking op de industriële afschrijvingen van het materieel.

De afgevaardigden van den Staat betoogden dat de gemiddelde netto-opbrengst dient berekend door de industriële afschrijvingen van het materieel der maatschappij af te trekken van de netto-exploitatatie-opbrengst. De afgevaardigden van Gent-Terneuzen beweerden dat geenerlei industriële afschrijving op de exploitatierekening dient geboekt en dat de uitgaven voor materieelvernieuwing ten laste van die rekening komen, zulks overeenkomstig de boekhoudingsmethoden die bij de Staatsspoorwegen bestonden ten tijde dat de vergunning aan de maatschappij werd verleend en zelfs ten tijde van de oprichting der Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Het verschil tusschen beide stellingen liep over een bedrag van ongeveer 9 of 7 miljoen, naar gelang van de kapitaliseeringsmethode.

Bij inwilliging van de eischen van Gent-Terneuzen zou de aan de Naamlooze Vennootschap van den spoorweg Gent-Terneuzen te betalen naastingsvergoeding meer dan 45 miljoen hebben bedragen.

De twee partijen zijn tot een vergelijk gekomen op een bedrag van 36 miljoen frank, zooals hierboven is gezegd, met dien verstande dat in die vergoeding is begrepen een door de maatschappij te verrichten storting van 1 1/2 miljoen frank, waarover zij tot dat doel beschikte en die geheel aan den Staat zal overgedragen worden.

*
**

Le Gouvernement a l'honneur de proposer d'incorporer cette ligne à la date du 1^{er} avril 1930, dans le réseau de la Société nationale des Chemins de fer belges qui accepte de se substituer complètement à l'Etat, pour exécuter les obligations relatives au rachat de la concession, étant entendu qu'elle obtiendra la jouissance de la ligne pendant toute la durée de sa concession propre, soit jusqu'en 2001.

L'Etat est l'actionnaire le plus important de la Société nationale des Chemins de fer belges. Son portefeuille d'actions ordinaires lui donne droit à la moitié des bénéfices qu'elle réalise et son portefeuille actuel d'actions privilégiées, à un quart, soit aux trois quarts en tout.

En cédant la jouissance de la concession à la Société nationale, l'Etat recevra, sans bourse délier, les trois quarts des bénéfices réalisés par la Société exploitante de la ligne.

Certes, si l'Etat n'avait pas usé de son droit de rachat, il fut devenu propriétaire de la concession en 1957. Il aurait joui, à cette époque, de la totalité des revenus de la ligne, mais il aurait eu à payer à la Compagnie la valeur du matériel et des approvisionnements.

La proposition du Gouvernement aura pour résultat que l'Etat recevra immédiatement les trois quarts des bénéfices de la ligne et il est vraisemblable qu'après 1957, grâce à l'impulsion que lui donnera la Société nationale des Chemins de fer belges, l'Etat en retirera des bénéfices supérieurs à ceux qu'il en aurait retirés s'il avait attendu l'expiration de la concession pour l'exploiter lui-même.

Il serait, au surplus, irrationnel de confier l'exploitation d'une ligne comportant 26 kilomètres de voies à une administration de l'Etat, tandis que la Société nationale exploite le réseau national.

La remise de la ligne à la Société nationale se justifie à tous les points de vue. Elle sera bien venue auprès des populations du Nord de la Flandre orientale.

*
**

La ligne Gand à la frontière néerlandaise a été exploitée par la Société anonyme du Chemin de fer de Gand à Terneuzen jusqu'au 31 mars 1930 et le Gouvernement a estimé qu'il convenait de laisser à celle-ci les bénéfices de cette exploitation.

Depuis le 1^{er} avril, cette ligne est exploitée par la Société nationale des Chemins de fer belges pour compte de l'Etat, en attendant que le Parlement se soit prononcé sur la proposition du Gouvernement. Une comptabilité séparée est tenue.

*
**

De Regeering heeft de eer voor te stellen bedoelde lijn op 1 April 1930 te doen opnemen bij het net der Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, die er in toestemt zich, voor de uitvoering van de verplichtingen betreffende de naasting der vergunning, ten volle in de plaats van den Staat te stellen, onder beding dat haar het genot der lijn wordt verleend voor gansch den duur van haar eigen vergunning, zegge tot in 2001.

De Staat is de grootste aandeelhouder in de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen. Zijn portefeuille van gewone aandelen geeft hem recht op de helft, en zijn portefeuille van preferente aandelen op een vierde, zegge te zamen op 3/4 van de winsten der Maatschappij.

Door den afstand van de vergunning aan de Nationale Maatschappij, zal de Staat, zonder uitgaven, 3/4 ontvangen van de winsten gemaakt door de Maatschappij die de lijn exploiteert.

Voorzeker zou de Staat, door geen gebruik te maken van zijn recht naasting, in 1957, eigenaar van de vergunning geworden zijn. Op dat tijdstip zouden al de inkomsten van de lijn hem ten goede komen, doch zou bij aan de Maatschappij Gent-Terneuzen de waarde van het materieel en van de voorraden hebben moeten vergoeden.

Het voorstel van de Regeering zal voor gevolg hebben dat de Staat onmiddellijk 3/4 van de winsten der lijn zal bekomen en het is waarschijnlijk dat na 1957, dank zij den stoot dien de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen aan den gang van zaken zal geven, den Staat een grootere winst zal te beurt vallen dan ingeval hij het einde van de vergunning had afgewacht om de lijn zelf te exploiteren.

Het zou voor het overige niet oordeelkundig geweest zijn de exploitatie van een lijn met 26 km. spoor aan een Staatsbeheer toe te vertrouwen, terwijl, van den anderen kant, de Nationale Maatschappij het geheele Staatsnet exploiteert.

De overgave van de lijn aan de Nationale Maatschappij is in alle opzichten gerechtvaardigd. Zij zal met voldoening worden vernomen door de bevolking van het noordergedeelte van Oost-Vlaanderen.

*
**

De lijn Gent-Nederlandsche grens werd tot 31 Maart 1930 geëxploiteerd door de Naamlooze Vennootschap van den Spoorweg Gent-Terneuzen; de Regeering heeft gemeend dat het paste haar de winst van die exploitatie te laten.

Sedert 1 April wordt die lijn, in afwachting dat het Parlement over het voorstel van de Regeering beslisse voor rekening van den Staat, geëxploiteerd door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, die er een afzonderlijke boekhouding heeft voor aangelegd.

En ce qui concerne la section néerlandaise de la ligne Gand-Terneuzen, elle a été cédée par la Société anonyme du Chemin de fer de Gand à Terneuzen à la Compagnie du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen qui en assure l'exploitation depuis le 1^{er} avril 1930.

*
**

La valeur totale du matériel et des approvisionnements repris est d'environ 10 millions de francs dont plus de 2 millions sont à charge de la Compagnie de Malines à Terneuzen pour l'exploitation de la section néerlandaise de la ligne.

Le Ministre des Transports,
M. LIPPENS.

PROJET DE LOI

ALBERT, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Transports est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société nationale des Chemins de fer belges est autorisée à se substituer à l'Etat pour l'exécution de la Convention du rachat de la concession du chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas dans la direction de Terneuzen.

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 partir du 1^{er} avril 1930 et pour toute la durée de sa propre concession, la ligne de Gand à la frontière des Pays-Bas dans la direction de Terneuzen.

Donné à Bruxelles, le 10 juin 1930.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Transports,

M. LIPPENS.

Het Nederlandse vak van de lijn Gent-Terneuzen werd door de Naamlooze Vennootschap van den spoorweg Gent-Terneuzen afgestaan aan de Maatschappij van den internationalen spoorweg Mechelen-Terneuzen, die sedert 1 April 1930 de exploitatie er van in hand heeft.

*
**

Het overgenomen materieel en de overgenomen voorraden hebben een totale waarde van ongeveer 10 miljoen frank, waarvan meer dan twee miljoen ten laste van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen komen voor de exploitatie van het Nederlandsche vak der lijn.

De Minister van Verkeerswezen,
M. LIPPENS.

WETSONTWERP

ALBERT, KONING DER BELGEN,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op voorstel van Onzen Minister van Vekeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen is er mee belast, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers, het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is er toe gemachtigd in de plaats te treden van den Staat voor de uitvoering van de Overeenkomst betreffende de naasting van de vergunning van den spoorweg Gent-Nederlandsche grens, in de richting van Terneuzen.

ART. 2.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is, overeenkomstig artikel 18 van de wet van 23 Juli 1926 en artikel 4 van haar statuten, er toegemachtigd, met ingang van 1 April 1930 en voor gansch den duur van haar eigen vergunning, bij haar net op te nemen de lijn Gent-Nederlandsche grens, in de richting van Terneuzen.

Gegeven te Brussel, den 10ⁿ Juni 1930.

ALBERT

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Verkeerswezen,