

ART. 3. La durée du dépôt dans le magasin spécial est de cinq jours au plus.

Les marchandises non déclarées et non enlevées avant l'expiration de ce délai sont transférées dans le magasin régi par le chapitre XII de la loi générale des douanes du 26 août 1822. Elles doivent acquitter le droit fixé par l'article 2, indépendamment des droits de magasin exigibles d'après le tarif général approuvé par l'arrêté royal du 10 décembre 1898.

ART. 4. Sont exempts du droit :

Les objets adressés au roi, aux départements ministériels et aux ministres accrédités auprès du gouvernement belge; les emblèmes officiels à l'usage des consulats; les colis officiellement réclamés par l'autorité judiciaire; les emmagasinages effectués au nom de l'administration des douanes.

ART. 5. Le droit est perçu au moyen de timbres adhésifs créés par la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles. Ces timbres énoncent leur valeur représentative et sont débités par les agents de la société dans les bureaux à ce désignés.

ART. 6. Les déclarations en douane servent de base à la perception du droit; les timbres y sont appliqués par les importateurs.

Avant d'être remises à la recette des douanes, les déclarations doivent être présentées pour contrôle aux agents de la société qui oblitérent les timbres au moyen d'un cachet gras à date.

ART. 7. Les mesures à prendre en vue d'assurer la perception régulière du droit sont déterminées par la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles, d'accord avec l'administration des douanes.

ART. 8. Les infractions aux dispositions qui précèdent sont punies de l'amende fixée par l'article 58, § 1^{er}, de la loi du 4 mars 1846.

276. — 31 octobre 1907. — Loi du 18 août 1907 (1) relative à la reprise, par l'Etat belge, des concessions de péages octroyées à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale (2). (Monit. du 31 octobre 1907.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

(1) Cette loi n'a pu être rapportée à sa date dans la *Pasinomie*.

(2) *Session de 1905-1906.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 9 mai 1906, n° 195, p. 609 à 617.

Session de 1906-1907.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du

Art. 1^{er}. Est approuvée la convention conclue le 5 mai 1906 entre le Ministre des finances et des travaux publics et le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, d'une part, Henry Vernet, Esq., et Francis R. Y. Radcliffe, Esq., K. C., respectivement président et membre du conseil d'administration de la société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale, d'autre part, en vue de la reprise, par l'Etat belge, des concessions de péages octroyées à la société prénommée.

Art. 2. Afin d'assurer l'exécution de la susdite convention, il est ouvert :

1^o Au ministère des finances :

A. Pour être rattachés au budget de la dette publique pour 1906 :

a. Un crédit de trente-sept mille deux cent dix-sept francs sept centimes (fr. 37,217.07) pour les intérêts à 3 p. c., afférents à l'année 1906, de la somme de 1,240,569 fr. formant la partie du prix de rachat à liquider en capital (art. VII, litt. A, 3^o, et art. VIII, litt. A, de la convention).

Ce crédit formera l'article 8bis du dit budget.

b. Un crédit de sept cent nonante-sept mille trois cent vingt-cinq fr. (797,325 fr.) destiné à assurer, en 1906, le service des intérêts et de l'amortissement des obligations de la société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale.

Cet article formera l'art. 26bis du budget.

c. Un crédit d'un million trois cent vingt-sept mille neuf cents fr. (1,327,900 fr.) destiné à assurer, en 1906, le service des intérêts et de l'amortissement des actions de la dite société.

Ce crédit formera l'article 26ter du budget.

22 mai 1907, n° 142, p. 472 à 495. — Amendements. Séance du 17 juillet 1907, n° 198.

Annales parlementaires. — Discussion et vote. Séances des 19 et 24 juillet 1907, p. 1635 à 1657, 1709, 1710.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport, n° 97, p. 81.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séances des 7 et 8 août 1907, p. 426 à 430 et 456. (Note du *Moniteur*.)

B. Pour être rattachés au budget de la dette publique de l'exercice 1907 :

a. Un crédit de trente-sept mille deux cent dix-sept francs sept centimes (fr. 37,217,07) pour les intérêts à 3 p. c. afférents à l'année 1907, de la somme de 1.240,569 francs, mentionné au 1^o, littéra *A, a*, du présent article.

Ce crédit formera l'article *8bis* du dit budget.

b. Un crédit de sept cent nonante-sept mille huit cent vingt francs (fr. 797,820) destiné à assurer en 1907 le service des intérêts et de l'amortissement des obligations de la société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale.

Ce crédit formera l'article *25bis* du même budget.

c. Un crédit d'un million trois cent vingt-huit mille huit cent trois fr. (1.328,803 fr.) destiné à assurer en 1907 le service des intérêts et de l'amortissement des actions de la même société.

Ce crédit formera l'article *25ter* du même budget.

C. Pour être rattachés au budget des recettes et des dépenses extraordinaires de l'exercice 1907 :

a. Un crédit de douze cent quarante mille cinq cent soixante-neuf francs (1,240,569 fr.) pour le paiement de la partie du prix de rachat à liquider en capital (art. VII, *A, 3^o*, et VIII, *A*, de la convention);

b. Un crédit de trois millions cinq cent quarante-cinq mille huit cent trente et un francs (fr. 3,545.831) pour le rachat du matériel de traction et de transport de l'outillage et du mobilier des lignes de la dite compagnie (art VI, 2^o, et art. VII, *B*, de la convention);

2^o Au ministère des chemins de fer, postes et télégraphes :

A. Pour être rattachés au budget de ce département pour l'exercice 1907 :

a. Un crédit de huit cent soixante et un mille francs (fr. 861,000) pour le rachat des approvisionnements, des marchandises et des objets en fabrication (art VI, 3^o, et VII, *B*, de la convention);

b. Un crédit de cinquante mille francs (50,000 fr.) pour abornement des lignes autres que celles de Menin à Roulers reprises en exécution de la dite convention;

B. Pour être rattachés au budget des dépenses extraordinaires de l'exercice 1907, un crédit de six millions cinq cent mille francs (6,500,000 fr.);

a. Pour le paiement des travaux et des fournitures de matériel immédiatement indispensables pour la bonne exploitation des lignes rachetées;

b. Pour le remboursement à la société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale des dépenses effectuées par elle depuis la date à laquelle le rachat prend cours, tant en travaux de premier établissement qu'en achat et construction de matériel et d'outillage.

Art. 3. Les dépenses rattachées au budget des dépenses extraordinaires en vertu de l'article 2 de la présente loi, *sub* 1^o, littéra *C*, et 2^o, littéra *B*, seront couvertes au moyen de l'emprunt.

Art. 4. Le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour arrêter, en recettes et en dépenses, les résultats de la gestion assurée par la société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale, pour compte de l'Etat, à partir du 1^{er} janvier 1906 jusqu'au jour de la prise de possession effective de ces chemins de fer par l'Etat et pour effectuer le versement du solde dans les caisses du trésor.

Le Gouvernement est également autorisé à déterminer le mode de comptabilité à adopter jusqu'à la fin de l'année 1907 pour l'exploitation de ces chemins de fer.

Une compte spécial de gestion sera rendu aux Chambres en même temps que le compte de la gestion des chemins de fer de l'Etat.

Art. 5. En cas de reprise par le Gouvernement français de la section à la frontière belge, concédée de Hazebrouck à la société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale, ou en cas de transfert de la concession de cette section à une autre société avec l'approbation du dit Gouverne-

ment, le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes est autorisé à conclure des conventions en vue de régler les conditions de la reprise ou du transfert et celles de l'usage et de l'exploitation de la dite section.

Art. 6. La naturalisation ordinaire des agents de nationalité étrangère attachés à l'exploitation des chemins de fer repris par l'Etat en vertu de la présente loi sera exempte du droit d'enregistrement, pourvu qu'elle soit demandée dans les deux années de la promulgation de cette loi.

Art. 7. Par dérogation à l'article 48, § 3, de la loi du 10 avril 1890 sur la collation des grades académiques, les agents portant le titre d'ingénieur dans les services techniques des chemins de fer repris par l'Etat en vertu de la présente loi pourront éventuellement être dispensés de justifier de la possession du diplôme légal d'ingénieur des constructions civiles ou d'ingénieur civil des mines.

Art. 8. Il pourra être dérogé, en ce qui concerne les agents des chemins de fer repris en vertu de la présente loi, qui passeront au service de l'Etat, aux dispositions du titre II de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles et ecclésiastiques.

Art. 9. La présente loi sera exécutoire à partir du jour de sa publication au *Moniteur*.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, M. G. HELLEPUTTE; le Ministre des finances, M. J. LIEBAERT; le Ministre des sciences et des arts, M. le B^{on} DESCAMPS; le Ministre de la justice, M. J. RENKIN.)

Convention relative à la reprise, par l'Etat belge, des concessions de péages octroyées à la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale.

Entre les soussignés :

De première part, le comte Paul de Smet de Naeyer, Ministre des finances et des travaux publics, et Julien Liebaert, Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, agissant au nom de l'Etat belge;

De deuxième part, Henry Vernet, Esq. et Francis R. Y. Radcliffe, Esq., K. C., respectivement président et membre du Conseil d'administration de la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale, agissant au nom de cette société;

A été faite la convention suivante, en vue de la reprise, par l'Etat belge, des concessions de péages octroyées à la société de deuxième part.

ART. 1^{er}. La reprise comprend :

1^o Les concessions des lignes suivantes :

a. En Belgique (1) :

Bruges à Poperinghe, par Thourout, Roulers, Courtrai, Menin et Ypres, avec embranchement d'Ingelmunster à Deynze, par Thielt;

Poperinghe à la frontière française, dans la direction de Hazebrouck

Roulers à Ypres;

Menin à Roulers;

b. En France (2), sous la réserve de ce qui est stipulé ci-après à l'article XI;

Hazebrouck à la frontière belge;

2^o La remise ou cession à l'Etat de tous les terrains, ouvrages d'art, voies, bâtiments, ateliers, remises, dépendances, etc., etc., affectés ou destinés à l'usage des chemins de fer mentionnés plus haut et de leurs dépendances, même les terrains et installations ci-dessus spécifiés non portés aux plans approuvés par le Gouvernement pour l'établissement de ces lignes. Sont seuls exceptés de la cession, les terrains acquis uniquement à titre d'excédents d'emprise, pour autant qu'ils soient situés en dehors des limites fixées par les plans de construction et d'abornement approuvés, et qu'ils n'aient pas été affectés ultérieurement ou ne soient pas destinés à l'usage des chemins de fer.

Sont aussi compris dans la cession :

a. Le bâtiment occupé à Bruges par la direction de la société prénommée, marché du Vendredi, n° 12D, et rue du Porc, cadastrés section D, numéros 1488d et 1488e;

b. Les terrains situés en la même ville, utilisés partiellement par le magasin central et ses dépendances et cadastrés section C, numéros 1451f et 1452c.

(1) Ces concessions ont été accordées par les arrêtés royaux ci-après rappelés, aux clauses et conditions des conventions et cahiers des charges également rappelés : Bruges à Poperinghe, etc. : arrêté royal du 21 mai 1845, convention et cahier des charges du 19 du même mois; arrêté royal du 4 février 1852, convention du 28 janvier 1852;

Poperinghe à la frontière : arrêté royal du 3 avril 1864 convention du 30 mars 1864.

Roulers à Ypres : arrêté royal du 25 août 1864, convention du 14 mars 1864;

Menin à Roulers : arrêté royal du 14 octobre 1887, convention du 12 juillet 1887 et cahier des charges visé dans cette convention.

(2) Cette concession a été accordée par décret impérial du 19 décembre 1866 aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges de même date. (Note du *Moniteur*.)

Le Gouvernement réservera toutefois dans le bâtiment occupé actuellement par la société, marché du Vendredi, n° 12D, et mettra gratuitement à la disposition de celle-ci, un local suffisant pour les bureaux de la liquidation, et ce pour une durée maximum de deux ans à partir de la date de la reprise effective des lignes par l'Etat ;

3° La cession du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier des ateliers, stations, magasins, bureaux, remises, trains, enfin de tous objets mobiliers et outils quelconques appartenant à la société concessionnaire et affectés ou destinés à l'exploitation des lignes, tels que ce matériel, outillage, mobilier, figureront à des inventaires qui seront dressés contradictoirement, indiquant la situation au 31 décembre 1905 ;

4° La cession des approvisionnements, des marchandises et des objets en fabrication qui appartiennent à la société à la date du 31 décembre 1905, tels que ces objets figureront aux inventaires qui seront dressés contradictoirement.

ART. II. La reprise sera considérée comme conclue et effectuée à la date du 1^{er} janvier 1906, quelle que soit la date de la prise de possession effective des chemins de fer par le Gouvernement. Cette prise de possession devra avoir lieu dans un délai de deux mois à partir de la date de la publication de la loi approuvant la présente convention.

A partir du 1^{er} janvier 1906 et jusqu'à la prise de possession effective, la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale continuera provisoirement à exploiter le réseau pour compte de qui il appartiendra. Cette exploitation se fera dans des conditions normales, régulières et conformes aux précédents.

Un compte, arrêté à la date de la reprise effective, renseignera les recettes et les dépenses afférentes à cette période d'exploitation et déterminera le solde à remettre, de ce chef, par la société, à l'Etat.

Les intérêts intercalaires sur les bénéfices de l'exploitation, calculés conformément à ce qui a été fait pour établir le prix de cession, seront portés au dit compte pour la durée de l'exploitation transitoire.

Les sommes revenant à l'Etat suivant compte définitif lui seront dues valeur au jour de la reprise effective, et payées avec intérêts à 3 p. c., à partir de cette date jusqu'à la date du paiement effectif.

Le paiement pourra être fait par versements successifs, mais il devra être entièrement soldé au plus tard dans les trois mois de la date de la reprise effective.

A partir de la date de la présente, l'Etat pourra procéder à la vérification des comptes relatifs à l'exploitation qui est affectée pour son compte; cette vérification devra se faire sans déplacement des documents de la compagnie.

ART. III. Comme conséquence de la reprise, à partir du 1^{er} janvier 1906, l'Etat entrera en pleine possession et jouissance des lignes faisant l'objet des

concessions, comme si ces concessions avaient pris fin par l'expiration de leur terme.

ART. IV. Les terrains, voies, ouvrages d'art, bâtiments, ateliers, bureaux, remises, dépendances, etc., etc., seront livrés au Gouvernement dans l'état d'entretien où ils se trouveront au moment de la reprise, en pleine propriété, quittes et libres de toutes charges, conformément aux plans approuvés par le Gouvernement et y compris les agrandissements effectués depuis; il en sera de même pour les terrains, voies, ouvrages d'art, bâtiments, ateliers, bureaux, dépendances, etc., etc., non portés aux plans approuvés.

Pour toutes les lignes (1), les titres de propriété en due forme, transcrits au bureau des hypothèques, et, en outre, pour la ligne de Menin à Roulers, les procès-verbaux de bornage signés par les riverains, seront remis à l'Etat, au plus tard dans le délai de trois mois à compter du jour de la publication de la loi approuvant la présente convention.

ART. V. L'Etat sera tenu, pour l'avenir, de l'exécution de toutes les conventions de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, concernant les relations de service, ainsi que des conventions avec les particuliers, pour autant que ces conventions aient été conclues conformément aux dispositions légales en vigueur.

La société communiquera à l'Etat, dans le délai de deux mois à partir de la date de la présente, les conventions que l'Etat aura ainsi à exécuter; toute convention qui n'aurait pas été communiquée à l'Etat, par la société, dans ce délai, sera formellement exclue de la reprise.

La société s'engage à rapporter à l'Etat la décharge de toutes les conventions exclues de la reprise aux termes du présent article, et sera seule responsable envers les tiers des conséquences de leur caducité.

L'Etat ne reprend aucune des obligations incombant à la société, de quelque chef que ce soit, quant au passé, sauf ce qui est dit à l'article X, premier alinéa.

ART. VI. Le prix de la reprise est fixé comme il suit :

1° *Du chef des concessions, etc. (art. 1^{er}, 1^o et 2^o)*, quarante-trois annuités vingt-six centièmes (43,26) de deux millions cent soixante-quatorze mille sept cent soixante et un francs (2,174,761 fr.), la première étant due pour l'année 1906;

2° *Du chef du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier (art. 1^{er}, 3^o)*, la somme de trois millions cinq cent vingt-sept mille six cent cinquante et un francs (3,527,651 fr.), étant entendu que cette somme sera éventuellement rectifiée d'après le résultat des inventaires à dresser pour la reprise de ces objets; le prix des objets trouvés en plus des quantités accusées par les relevés remis par la société à l'Etat sera ajouté à raison de trente-huit trois cent

(1) Il est entendu qu'il en sera de même pour le bâtiment situé à Bruges, Marché du Vendredi, n° 12D et rue du Porc et les terrains cadastrés section C, nos 1451f et 1452 en la même ville. (Note du *Moniteur*.)

cinquante-cinq millièmes pour cent (38,353 p. c.) de leur prix d'achat accusé par les inventaires, et celui des objets trouvés en moins sera retranché à raison du même tantième de leur prix d'achat accusé par les inventaires;

3° Du chef des approvisionnements, des marchandises et des objets en fabrication (art. 1^{er}, 4^o), la somme qui résultera des inventaires à dresser pour la reprise de ces objets. Le prix de ceux-ci sera fixé par des délégués des deux parties ou par des experts à désigner par elles, un troisième expert devant au besoin être nommé par le président du tribunal de première instance de Bruges.

ART. VII. Le paiement du prix de la reprise se fera comme il suit :

A. *En ce qui concerne l'annuité de rachat (article VI, 1^o) :*

1° L'Etat prend à sa charge le service des intérêts et de l'amortissement des trente-quatre mille huit cent trente-quatre (34,834) obligations de cinq cents francs (500 fr.) à l'intérêt de 3 pour cent (3 p. c.) de la société, qui restent à amortir à la date du premier janvier mil neuf cent six d'après les tableaux d'amortissement (4).

Aussitôt après la reprise définitive des lignes, la compagnie remettra à l'Etat : 1° les dits tableaux d'amortissement originaux; 2° une déclaration authentique mentionnant, par date des tirages effectués depuis le commencement de chaque emprunt, les numéros désignés à chaque tirage pour être remboursés; cette déclaration sera fournie par le notaire dépositaire des minutes des procès-verbaux des assemblées générales des actionnaires de la compagnie dans lesquelles les tirages ont eu lieu; 3° les urnes contenant les numéros des titres non encore désignés pour le remboursement;

2° A partir du premier janvier mil neuf cent six, l'Etat payera aux quarante-huit mille (48,000) actions ordinaires de la société un intérêt annuel de vingt et un (21) francs et remboursera ces titres à raison de sept cents (700) francs par action, conformément à un tableau d'amortissement à dresser par le département des finances; l'intérêt sera dû jusqu'à la date fixée pour le remboursement.

Le paiement des intérêts se fera le premier juillet et le deux janvier de chaque année; le remboursement le deux janvier et pour la première fois le deux janvier mil neuf cent sept, l'un et l'autre à la Banque Nationale, à Bruxelles, ou à ses agences en province. Toutefois, dans le cas où la loi approuvant la présente convention ne serait pas publiée au moins six semaines avant l'échéance du deux janvier mil neuf cent sept, les intérêts et le remboursement échus au premier juillet mil neuf cent six et au deux janvier mil neuf cent sept ne seraient payés que dans le délai de six semaines après la date de la publication de la dite loi (2).

Le tirage des titres à rembourser sera fait par l'Etat.

Les actions de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale recevront une estampille indiquant le taux de leur remboursement et le montant de l'intérêt annuel qui leur sera payé jusqu'à l'époque fixée pour leur remboursement d'après les résultats des tirages.

Les dépôts à faire entre les mains du caissier de l'Etat (Banque Nationale) par les adjudicataires de travaux ou de fournitures à faire pour le compte de l'Etat pourront être faits en actions estampillées, au taux des obligations trois pour cent (3 p. c.) de la Caisse d'annuités due par l'Etat.

A n'importe quelle époque, l'Etat aura la faculté de rembourser en une fois, à la valeur de sept cents francs (700 fr.), toutes les actions qui n'auraient pas encore été désignées pour être remboursées par les tirages au sort annuels; il sera tenu compte, éventuellement, des intérêts courus depuis le premier janvier précédent jusqu'au jour fixé pour le remboursement;

3° L'Etat payera à la société une somme de neuf cent nonante mille cinq cent soixante-neuf francs (990,569 fr.), valeur au premier janvier mil neuf cent six, déduction ayant été faite des sommes de deux cent cinquante mille (250,000) et de cinquante mille (50,000) francs, dont il sera question à l'article VIII ci-après. Ce paiement sera effectué, au choix du Gouvernement, en espèces ou en titres de la Dette publique de Belgique trois pour cent (3 p. c.), deuxième série, comptés au pair de leur valeur nominale, et dans le délai d'un mois à partir de la date de la reprise effective des lignes par le Gouvernement.

B. — *En ce qui concerne le prix du matériel, de l'outillage, du mobilier, des approvisionnements, marchandises, etc. (art. VI, 2^o et 3^o) :*

Le prix de ces objets sera payé, au choix du Gouvernement, en espèces ou en titres de la Dette publique de Belgique trois pour cent (3 p. c.), deuxième série, comptés au pair de leur valeur nominale, dans les trois mois à partir de la date de la reprise effective des lignes par le Gouvernement et avec les intérêts à trois pour cent (3 p. c.) à partir de cette date jusqu'à celle du paiement.

La société ne sera tenue d'accepter les titres de la Dette belge pour les deux paiements dont il s'agit ci-dessus que si le cours de la dite dette, à la bourse de Bruxelles, n'est pas inférieur à quatre-vingt-dix-neuf francs et cinquante centimes pour cent (99,50 p. c.).

ART. VIII. Sur la partie du prix de rachat mentionnée à l'article VII, A, 3^o, l'Etat retiendra :

A. Une somme de deux cent cinquante mille francs (250,000 fr.) à titre de garantie :

1° Que les lignes lui seront remises quittes et libres de toutes charges, comme il est dit à l'article IV; que les documents spécifiés au même article IV lui seront livrés et que la société lui procurera la décharge des conventions visées à l'article V. Toute réclamation

(1) Voy. premier arr. roy. du 31 octobre 1907.

(2) Voy. second arr. roy. du 31 octobre 1907.

des chefs ci-dessus devra, à peine de déchéance, être produite par l'Etat dans le délai de deux ans après la remise complète des documents dont il est question au dit article IV;

2° Du remboursement à l'Etat de sommes qui seraient dues du chef d'accidents non réglés jusqu'ici :

A l'expiration du délai de deux ans ci-dessus fixé, la garantie de deux cent cinquante mille francs (fr. 250,000), déduction faite des sommes nécessaires pour faire face aux réclamations auxquelles la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale n'aurait pas satisfait relativement au 1° et de la somme à rembourser conformément au 2°, sera payée à la Compagnie sans aucun retard. Les intérêts de la somme de deux cent cinquante mille francs (fr. 250,000) seront payés semestriellement à la Compagnie ;

B. Une somme de cinquante mille francs (50,000 fr.), moyennant laquelle la société sera exonérée de l'obligation de lui remettre les procès-verbaux de bornage des lignes autres que celle de Menin à Roulers.

ART. IX. Tous les décomptes des services mixtes et internationaux, les comptes du chef des conventions avec les particuliers, de la communauté des stations, etc., afférents à l'exercice mil neuf cent cinq (1905) ou aux exercices précédents seront liquidés comme si la présente convention n'avait pas été conclue ; toutes les dépenses afférentes à la période antérieure au premier janvier mil neuf cent six et qui n'auraient pas été liquidées à cette date resteront à la charge de la société.

En ce qui concerne les relations entre le réseau de l'Etat belge exclusivement et les lignes de la Compagnie de la Flandre occidentale exclusivement, les décomptes liquidés antérieurement à la date de la présente ne pourront plus être rectifiés que du chef d'erreurs matérielles.

ART. X. Les marchés conclus par la société avec des tiers pour la fourniture des approvisionnements (rails, billes, charbons, etc.) et non terminés à l'époque de la reprise effective des lignes par l'Etat seront repris par celui-ci pour son compte.

La société communiquera à l'Etat, dans le délai d'un mois à partir de la date de la présente, les contrats en cours, et à partir de la même date, elle ne contractera plus de nouveaux marchés ou ne renouvellera pas ceux existants sans avoir obtenu l'assentiment préalable du Gouvernement.

La société remettra à l'Etat, au moment de la reprise effective, celles de ses archives qui pourraient être utiles en vue de l'exploitation future. Si quelque difficulté s'élevait à ce sujet, elle serait soumise à deux experts ; chacune des deux parties en nommerait un et, en cas de partage, il serait nommé un tiers expert par le président du tribunal de première instance de Bruges.

ART. XI. La cession au Gouvernement belge de la concession de la section de Hazebrouck à la frontière belge n'est consentie que sous réserve de l'intervention directe ou de l'approbation du Gouvernement français. Afin de régler ce point, le Gouvernement

belge se mettra en rapport avec le Gouvernement français en vue d'obtenir la reprise par celui-ci de la concession de la dite section. Dans le cas où ce dernier Gouvernement opérerait cette reprise, comme dans le cas où il approuverait le transfert de la concession à une autre société, le prix du matériel, du mobilier, de l'outillage, des approvisionnements, etc., rachetés par le Gouvernement français ou la société cessionnaire, reviendra à l'Etat belge.

ART. XII. Par l'effet de la reprise par l'Etat des lignes concédées à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, cette société sera libérée, à dater du premier janvier mil neuf cent six, de tous impôts au profit de l'Etat, relatifs aux immeubles et à l'exploitation cédés ou remis à l'Etat ; celui-ci la garantit contre toutes poursuites du chef d'impôts quelconques au profit de la province ou des communes concernant les dits immeubles ou la dite exploitation. Toutefois, cette libération et cette garantie ne s'appliquent pas à l'impôt patente, seul impôt dont la charge incombera à la compagnie du chef des bénéfices résultant du rachat.

ART. XIII. La Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale procédera à sa dissolution et à sa liquidation immédiatement après la publication de la loi approuvant la présente convention et elle remettra à l'Etat, après la clôture de la liquidation, une expédition de l'acte authentique de cette clôture.

ART. XIV. La présente convention sera soumise à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale et à celle du pouvoir législatif ; elle sera nulle et non avenue et aucune des parties ne pourra s'en prévaloir vis-à-vis de l'autre si, d'une part, l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires n'est pas donnée au plus tard le dix juillet mil neuf cent six et si, d'autre part, celle du pouvoir législatif n'est pas obtenue au cours de la session législative de mil neuf cent six-mil neuf cent sept.

ART. XV. Les frais de timbre du présent acte seront à la charge de la société ; ceux de l'enregistrement incomberont à l'Etat.

Fait en double à Bruxelles, le cinq mai mil neuf cent six.

H. VERNET.

C^{ie} DE SMET DE NAEYER.

FRANCIS R.-Y. RADCLIFFE.

JUL. LIEBAERT

RAPPORT FAIT AU NOM DE LA SECTION CENTRALE DE LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS (1), PAR M. STANDAERT.

Situation juridique du concessionnaire.

Une concession de chemin de fer est un contrat qui se lie entre l'Etat et un concessionnaire, contrat en

(1) La section centrale, présidée par M. Harnignie, était composée de MM. Tack, Wanwermans, Nolf, Raemdonck, Hubert et Standaert.

vertu duquel ce dernier s'oblige à construire à ses frais, puis à exploiter une voie ferrée, et aux clauses et conditions d'un cahier des charges (4).

En retour de ces obligations, l'Etat 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'Etat 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'Etat; 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 même avec succès, qu'il devait être considéré comme immeuble par destination (5). 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 (6), mais par le motif péremptoire que dans le contrat de concession avec la Compagnie de la Flandre occidentale, l'Etat s'est engagé à payer au terme de la concession le prix du matériel, à dire d'expert. (Cahier des charges du 19 mai 1843, art. 40.)

De tout ce qui précède résulte que l'Etat 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'Etat 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'Etat 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 (7).

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.

Situation des agents.

La section centrale s'est préoccupée également de la situation qui sera faite aux agents et fonctionnaires de la Compagnie, ensuite 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'Etat.

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'Etat 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'Etat.

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'Etat.

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

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 p. c. sur l'ensemble des traitements des employés. En vertu de l'article 4 des statuts,

(1) Cass. belge, 30 mars 1882 (PASIC, 1882, I, 94); GIRON, *Droit administratif*, n° 335.

(2) Jules Gendebien, *Législation des chemins de fer en Belgique* (Belg. Jud., 1863, col. 1499); Req. Leclercq (PASIC, 1853, D).

(3) Req. Faider (PASIC, 1871, I, 318); Gendebien (*ibid.*, p. 1495); GIRON, t. I^{er}, n° 320.

(4) Cass. belge, 5 février 1853 (PASIC, 1853, I, 242); Bruxelles, 2 mars 1850 (*ibid.*, 1850, I, 124); Req. procureur général Leclercq (*ibid.*, 1853, I, 240). *Contra* : LAURENT, t. VI, n° 29 à 36. Voy. aussi t. XXX, n° 220.

(5) Trib. Turnhout, 2 novembre 1881 (PASIC, 1882, III, 33); Req. Bosch, avocat général (Belg. Jud., 1881, col. 405).

(6) Bruxelles, 10 juillet 1882 (PASIC, 1883, II, 11). Bassins houillers c. Compagnie de la Flandre occidentale; *Etude sur les concessions de chemin de fer* (Belg. Jud., 1881, col. 721).

(7) Belg. Jud., 1867, col. 577; EDM. PICARD, *Traité de l'expropriation*, t. I^{er}, p. 46 à 51; DELMARMOL, *Traité de l'expropriation*, nos 68 et 69.

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 contractées 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 1906.

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.

Exploitation de 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.

M. 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.

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 Vandenberghe 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 de 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.

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.

Séance de la Chambre des représentants du 19 juillet 1907.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — ... L'honorable M. Colaert a parlé, ainsi que M. Delbeke, du cautionnement des anciens employés de la Société des Bassins houillers.

Ceci est plus étranger encore que les questions précédentes aux conditions de rachat soumises à nos délibérations.

Le réseau de la Flandre occidentale était exploité

par la Société des Bassins houillers, lorsqu'en 1877 cette société fut déclarée en faillite.

La Société de la Flandre occidentale reprit aussitôt elle-même l'exploitation de son réseau : les employés qui avaient été au service des Bassins houillers et dont le cautionnement avait été englouti dans le désastre s'adressèrent à la Flandre occidentale pour en obtenir le remboursement. Le cas était assurément des plus malheureux, mais j'ignore absolument ce qui s'est passé à cette époque éloignée entre ces employés et la dite société; or, voici qu'aujourd'hui — trente ans après l'événement — on vient demander à l'Etat de prendre sur lui la conséquence des faits auxquels il n'a été ni directement ni indirectement mêlé. Il n'y a pas, si je puis m'exprimer ainsi, de rapport de successibilité entre la Société des Bassins houillers et l'Etat, car entre l'abandon par cette société du réseau de la Flandre et le rachat que nous faisons aujourd'hui de ce réseau il existe un hiatus de trente ans, une solution de continuité qui empêche d'établir aucune relation de droit ni même d'équité entre les faits d'alors et nos obligations actuelles.

L'honorable M. Delbeke a parlé à ce propos de l'inscription d'une somme de 580,000 francs que la Société de la Flandre occidentale partagerait entre ses employés. J'ignore si le fait est exact; c'est assez dire qu'aucune clause de ce genre ne figure dans le contrat de reprise; j'ajoute qu'elle n'y aurait pas été à sa place car la Société a la libre disposition des sommes qui lui sont allouées.

Ce qu'ont dit à ce sujet les honorables MM. Colaert et Delbeke ne s'adresse donc pas à moi, mais à la Société de la Flandre occidentale dont ils ont attiré l'attention sur le point traité par eux. C'est chose à régler entre elle et les intéressés, nous n'avons ni le devoir ni le droit d'intervenir dans la question, elle nous est étrangère. Je ne l'ai d'ailleurs pas connue pendant les négociations et celles-ci sont closes; vous avez le contrat signé sous les yeux.

M. HORLAIT. — Mais la société qui a succédé à celle des Bassins houillers ne peut-elle être tenue à réparation?

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Vous reconnaîtrez qu'il n'incombe pas à l'Etat d'aller voir quelles étaient, il y a trente ans, les obligations de la Flandre occidentale, en supposant qu'il en existât.

M. HORLAIT. — Mais avant de payer pourtant?

M. STANDAERT, *rapporteur*. — Je crois pouvoir affirmer que la société est on ne peut mieux disposée.

M. HORLAIT. — Est-ce comme ministre des finances que vous parlez? Vous allez, Monsieur Liebaert, verser entre les mains des actionnaires le produit de la caisse. C'est vous qui êtes le ministre des finances, c'est vous qui tenez la caisse et qui la viderez entre les mains des actionnaires de la Flandre occidentale. Raison de plus pour qu'on vous prévienne s'il y avait un créancier privilégié.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Je vous répète que les négociations sont terminées et le contrat signé. Quand je viderai la caisse entre les mains des actionnaires, pour employer l'expression pittoresque de M. Horlait, j'exécuterai purement et simplement la loi que vous aurez votée, je leur donnerai ce qui leur revient d'après le contrat, sans un écu de plus, mais, eux, de leur côté, n'ont rien à me donner au delà de ce qui est stipulé.

M. HORLAIT. — Cela ne répond pas à la question que je vous ai posée.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — J'en viens au régime qui sera fait aux employés.

Sauf les commis, qui doivent, selon leurs aptitudes et leur degré d'instruction, être répartis à l'Etat entre le cadre des commis et le cadre des commis d'ordre, aucun fonctionnaire ou agent repris n'aura à subir d'examen à l'occasion de son entrée au service de l'Etat.

On considère comme commis, sans qu'ils aient à se

soumettre à l'examen, les employés dont le traitement dépasse le maximum du traitement de commis d'ordre de 2^e classe de l'Etat (fr. 2,200).

Ceux dont le traitement n'est pas supérieur à 2,200 francs conserveront également l'appellation de commis dans le cadre spécial du personnel repris de la Flandre occidentale, mais ils seront traités comme commis d'ordre.

Ils ne deviendront commis effectifs qu'à la suite d'examen de promotion à organiser, en s'inspirant des dispositions prises lors du transfert à l'Etat des agents des autres compagnies dont les lignes ont été rachetées dans ces dernières années.

Ces dispositions sont les suivantes:

Les commis ayant à la compagnie moins de dix ans d'ancienneté en cette qualité seront soumis à l'examen de promotion d'après le programme imposé aux commis d'ordre de l'Etat, programme qui comprend des matières scolaires et la connaissance des lois, arrêtés et règlements concernant l'administration des chemins de fer de l'Etat.

Les commis ayant à la compagnie dix ans et plus d'ancienneté en cette qualité seront soumis à l'examen de promotion d'après un programme spécial dont sont élaguées les matières d'enseignement et qui comporte des cotes plus réduites pour l'admissibilité.

Le nombre d'emplois à conférer est déterminé proportionnellement au chiffre des nominations qui ont été faites à l'Etat au profit des commis d'ordre de même ancienneté.

Ainsi que le gouvernement l'a déclaré en réponse à la 4^{te} question de la section centrale, il restera toutefois à s'assurer si les agents de la Flandre 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.

Ainsi qu'il résulte des indications qui précèdent, les chefs-gardes et les gardes n'auront pas à subir d'examen pour leur entrée à l'Etat en la même qualité.

J'aborde les conditions financières de la reprise, au sujet desquelles il reste peu de chose à dire...

A la séance du 24 juillet 1907, le projet a été adopté à l'unanimité des 100 membres présents.

Séance du Sénat du 7 août 1907.

M. DELANNOY. — ... Passant à la situation des fonctionnaires de cette compagnie (des chemins de fer de la Flandre occidentale), je voudrais signaler deux points qui ont grande importance.

Il conviendrait d'abord que les cautionnements fournis par certains agents leur fussent remboursés, d'autant plus que bien rares sont ceux qui ont droit à ce remboursement.

Il s'agit d'anciens fonctionnaires ayant versé un cautionnement pour leur gestion comptable à la Compagnie des Bassins houillers et avant. Cette société a été déclarée en faillite en 1877 et l'Etat reprenait en 1878 les lignes suivantes: Bruges-Blankenberge, Thourout-Ostende, Comines-Armentières, Ingelmunster-Anseghem, le nord de Gand et les Bassins houillers.

L'Etat, lors de ces reprises diverses, a remboursé les cautionnements après procès; il est malheureux de devoir le dire.

Quant à la Flandre, elle ne consentit pas à ce remboursement, sous prétexte qu'elle faisait un procès en revendication pour son matériel.

Elle disait, notamment, à ses fonctionnaires : Laissez-nous gagner ce procès et puis nous vous rembourserons les cautionnements.

Le procès gagné, il ne fut plus question de ce remboursement et bien mal avisé eût été l'agent qui aurait osé braver la direction de la Flandre. Le moment est venu de rendre justice à ces quelques vieux serviteurs — et j'espère que le gouvernement fera son devoir, tout son devoir.

Un second point très important est celui relatif à la caisse d'assurance et de retraite instituée au sein de cette compagnie.

Le premier alinéa de l'article 4 porte ceci :

« La caisse a pour but de fournir à chacun de ses participants ou à ses ayants droit, sous les restrictions stipulées dans les articles ci-après, un patrimoine égal à cinq fois le montant du dernier traitement annuel dont a joui ce participant, y compris la valeur du logement s'il est logé aux frais de la société. »

Donc, le patrimoine se compose de cinq fois le montant du dernier traitement annuel, plus cinq fois 300 francs, si l'affilié est logé aux frais de la société.

Par conséquent, un participant à la caisse d'assurance logé aux frais de la société et qui jouit d'un traitement de 3.700 francs aura comme patrimoine cinq fois 3.700 francs ou 18.500 francs, plus 5 fois 300 francs pour son logement, soit 1.500 francs, total 20.000 francs.

Or, ce patrimoine sera insuffisant à l'âge normal de la mise à la retraite, fixé à 65 ans à l'Etat belge. A la Flandre, si l'on était valide, on restait en service jusqu'à 70 ans et même plus, et dans ce cas on touchait le traitement plein en continuant à subir les retenues réglementaires pour la caisse d'assurance. (Voir art. 7, litt. A.)

Cela est exact, puisque le chef de gare de Menin a été pensionné à 70 ans et celui d'Ypres qui a près de 71 ans est encore en fonctions.

L'âge de la retraite étant ainsi reculé de cinq ans et plus, l'affilié peut voir l'avenir avec sécurité. En effet, à 70 ans on peut se suffire avec une réserve de 20.000 francs; il n'en est pas de même avec cette réserve à l'âge de 65 ans. Ce patrimoine, en effet, placé à 3 p. c. n'assure qu'un revenu de 600 francs, ce qui est bien maigre.

Que compte faire l'Etat pour compenser cette différence d'âge de mise à la retraite? Il y a là un écart de 5 fois 4.000 francs dont on pourrait jouir à la Flandre occidentale et ne pas jouir à l'Etat belge.

C'est là un point capital pour les quelques anciens et fidèles fonctionnaires de la Flandre, affiliés à la caisse d'assurance à patrimoine entier et à demi-patrimoine.

A mon avis, il faudrait que l'Etat et la Flandre se missent d'accord pour solutionner cette question au mieux des intéressés et suivant l'esprit d'une saine équité.

Et voici, d'après moi, une formule qui serait de nature à concilier ces intérêts très respectables. Aux fonctionnaires qui sont âgés de 55 à 60 ans et qui comptent quarante années de service, il serait alloué les deux tiers du traitement d'activité, pendant la période transitoire de 65 à 70 ans.

Aux fonctionnaires de 50 à 55 ans, avec trente-cinq années de service, la moitié du traitement d'activité. Et aux fonctionnaires de 45 à 50 ans, avec trente années de service, le tiers du traitement d'activité.

Je soumets cette solution à l'honorable ministre des finances et j'espère qu'il voudra l'examiner avec la plus grande bienveillance.

Restent encore certains avantages dont jouissait le personnel de la Flandre et qu'il serait juste de lui garantir dans la mesure du possible.

Il y a notamment la stabilité de la résidence et le maintien des coupons de service pour les femmes et enfants sur les lignes reprises.

L'unanimité qui a été acquise au projet de reprise dans l'autre enceinte législative, le sera bien ici certainement. Elle doit procurer grande satisfaction à l'honorable ministre qui l'a négociée et j'espère que celui-ci voudra se montrer magnanime à l'égard du personnel repris et qui ne peut être lésé dans ses intérêts les plus chers.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — L'honorable M. Delannoy, traitant la question du personnel, en a parlé comme si nous avions encore à négocier avec la société et m'a demandé de me mettre d'accord avec elle. Mais il n'y a plus d'accord à conclure. Le contrat est conclu et signé, il est joint au projet de loi. Les négociations ont dû être tenues secrètes, chacun le comprend, mais lorsque les questions auxquelles a fait allusion l'honorable sénateur ont surgi, tout était terminé, car le public a été informé à la fois de mon intention de reprendre le réseau et du fait accompli de la reprise. Tout était terminé et définitivement conclu sous condition d'approbation par la législature.

M. DELANNOY. — Alors j'abandonne la compagnie pour ne plus reténir devant moi que l'Etat belge. Que celui-ci ait le geste généreux que je sollicite !

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — J'allais en venir à ce que peut faire l'Etat.

Il y a d'abord la résidence. Je l'ai dit à la Chambre, l'Etat s'inspirera des sentiments bienveillants dont nous usons au département des chemins de fer vis-à-vis des agents de l'Etat. Le maintien de leur résidence doit être la règle, afin d'éviter autant que possible de troubler les intérêts des familles. La stabilité de résidence est pour le plus grand nombre une affaire importante; il convient d'y avoir le plus grand égard. Cependant il peut y avoir un intérêt de service ou un intérêt disciplinaire à déplacer un agent, et il faut évidemment que l'administration reste maîtresse; l'important, c'est qu'on ne déplace pas par fantaisie et sans examiner avec bienveillance les demandes de maintien en place. Mon honorable prédécesseur et moi nous avons toujours agi paternellement à l'égard de nos subordonnés et mon honorable successeur est animé des mêmes sentiments.

Il y a ensuite les billets de circulation dont jouissent les familles des agents. La règle fidèlement suivie depuis les grandes reprises opérées en 1898 à l'initiative de M. Vandenpeereboom a été de maintenir aux agents repris les avantages dont ils jouissaient ou à leur donner une compensation équivalente. Telle sera encore la règle pour les agents repris de la Flandre occidentale, notamment en ce qui concerne les billets de famille.

Quant au cautionnement de certains agents repris des Bassins-Houillers, je ne m'en suis pas occupé pendant les négociations, pour le bon motif que j'ignorais leur cas et que rien ne l'avait signalé à mon attention. Il y a quelques employés — cinq ou six, paraît-il — qui sont encore en service et qui ont été victimes en 1877 de la faillite des Bassins-Houillers. Cette société exploitait à cette époque le réseau de la Flandre pour le compte de la compagnie de la Flandre occidentale. Celle-ci fut obligée de reprendre elle-même l'exploitation lors de la déconfiture des Bassins-Houillers, et elle reprit à son service les employés de la société défaillante. Au nombre de ces derniers il en était qui avaient versé un cautionnement en numéraire et, à la différence de ceux qui l'avaient fourni en titres, ils furent simplement considérés comme créanciers et payés en monnaie de faillite. Ce fut un désastre pour ces modestes agents.

Au même moment l'Etat reprenait pour son compte certaines lignes des Bassins-Houillers et reprenait en même temps les employés en service sur ces

lignes; or, l'Etat ne fit aucune difficulté, contrairement à ce que pense l'honorable M. Delannoy, pour leur assurer le remboursement de ces cautionnements.

M. DELANNOY. — Certainement, il y eut procès.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Le procès ne pouvait être dirigé contre l'Etat qui n'était pas obligé de prendre ces employés à son service; il les reprenait volontairement, à titre purement gracieux, comme il agit toujours en cas de reprise, et en les reprenant il n'avait aucune obligation à leur égard.

Mais aujourd'hui il ne s'agit pas de reprendre des employés des Bassins-Houillers; la Société des Bassins-Houillers n'est pas notre cédante, elle est la cédante de notre cédante, nous ne sommes pas, si je puis dire, au degré successible pour qu'il puisse y avoir dans le chef de l'Etat aucune obligation à régler une affaire vieille de trente ans, à laquelle il est complètement étranger; il ne serait pas plus raisonnable de lui imposer cette obligation que de vouloir qu'il indemnise toutes les victimes de la faillite des Bassins-Houillers, créanciers de toutes catégories, parce que, trente ans après l'événement, il reprend d'une autre société des lignes que les Bassins-Houillers exploitaient à cette époque.

Il m'est revenu, au surplus, que la Société de la Flandre occidentale est des mieux disposées pour faire quelque chose en faveur des employés en question, à la condition qu'elle puisse le faire librement, qu'on n'essaie pas de la contraindre, et qu'elle ait le mérite de l'acte de générosité qu'elle poserait.

Disons en conclusion, si vous le voulez bien, que cette affaire ne concerne pas l'Etat et que nous n'avons pas à prendre de décision à cet égard. Le discours de l'honorable M. Delannoy n'est donc que l'expression d'un vœu.

M. DELANNOY. — Absolument.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Ce sera même l'expression d'un vœu autorisé, puisqu'il aura été produit au sein de la Haute Assemblée.

M. DELANNOY. — S'il était appuyé de votre autorité il aurait une double valeur.

M. J. VANDENPEERBOOM, *rapporteur*. — Nous l'appuyons.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Vous entendez que je n'y suis pas hostile; mais je me montre extrêmement réservé pour la raison que je viens de vous dire.

Je crois avoir répondu aux diverses observations présentées et je remercie à l'avance le Sénat du vote unanime qu'il voudra bien, je l'espère, émettre sur ce projet de loi comme l'a fait la Chambre.

M. DELANNOY. — Et la question des pensions, monsieur le ministre?

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Pardon, je l'oubliais. J'ai à peine besoin de le dire, nous nous sommes occupés de ce point important au cours des négociations; il est même de ceux qui ont été des plus délicats à résoudre à cause de la date récente des institutions de prévoyance dont se trouve maintenant doté le réseau de la Flandre.

Je prie l'honorable M. Delannoy de voir la réponse que j'ai faite à la 14^e question posée par la section centrale de la Chambre. Tout le système y est exposé.

Il en résulte que le choix est même laissé dans certains cas aux intéressés entre l'application de la loi sur les pensions et celle des statuts de la compagnie.

C'est, je pense, la meilleure de toutes les solutions; aussi n'ai-je entendu de la part des intéressés aucune réclamation se produire à ce sujet.

M. DELANNOY. — Pour ceux qui ont de nombreuses années de service, il y a une perte considérable qu'il ne serait pas juste de leur faire subir.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Mais si les statuts de la caisse de la Flandre occidentale ne leur semblent pas assez favorables, ils donneront la

préférence à la loi sur les pensions dans les conditions qu'expose ma réponse à la 14^e question, relatée dans le rapport de la section centrale de la Chambre des représentants.

M. DELANNOY. — Mais devront-ils faire des versements pour cela?

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — La caisse d'assurance et de retraite des employés de la Flandre occidentale, fondée le 1^{er} janvier 1901, sera reprise par l'Etat et continuera de fonctionner rigoureusement comme par le passé.

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, en vertu même de la reprise; et, moyennant un versement à faire par la compagnie, l'Etat considérera comme affiliés à *patrimoine complets* les fonctionnaires et agents qui, à raison de leur âge, n'ont été affiliés qu'à *semi-patrimoine*.

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 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, 3, 4 et 5 de la loi sur les pensions. 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.

Je crois qu'en y mettant la meilleure volonté du monde il n'eût pas été possible de faire mieux.

M. DELANNOY. — Il n'y a aucun tempérament, quant à l'âge de la retraite, aucune exception pour les vieux serviteurs?

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Quant à l'âge de la retraite, j'ai entendu critiquer bien des fois la société de la Flandre occidentale, à l'égal des autres sociétés concessionnaires, parce qu'elle maintenait trop longtemps ses fonctionnaires en service. C'était, disait-on, dans le but d'éviter une double dépense: la pension des retraités et la rémunération de leurs successeurs. Le maintien en service était précaire, la société ne s'engageait nullement à maintenir ses employés en fonctions au delà de la limite d'âge admise à l'Etat. Il ne sera donc pas porté atteinte aux droits de ces agents en leur appliquant les règles de l'Etat: rien n'empêche, d'ailleurs, d'y apporter certains tempéraments sous ce rapport si des situations particulières les commandaient.

M. J. VANDENPEERBOOM, *rapporteur*. — Le personnel des lignes reprises a toujours été traité avec la plus grande bienveillance par le gouvernement. Il en sera de même dans le cas actuel.

M. DELANNOY. — C'est tout ce que je demande.

M. LIEBAERT, *ministre des finances*. — Je crois pouvoir me porter fort pour mon successeur et dire que, d'une manière générale, le gouvernement appliquera au personnel de la société de la Flandre occidentale le régime de bienveillance qu'a admis l'honorable M. Vandenpeereboom, lorsqu'il a appliqué la loi de reprise du réseau du Grand Central, et que j'ai continué après lui.

M. DELANNOY. — Du moment où l'on tient compte des situations acquises, je me déclare satisfait.

— La discussion générale est close.

A la séance du 8 août 1907, le projet de loi a été adopté à l'unanimité des 67 membres présents.

277. — 31 octobre 1907. — Arrêté royal organisant le service des obligations émises par la société anonyme des Chemins