

| Chambre des Représentants |                           | Kamer der Volksvertegenwoordigers |                        |
|---------------------------|---------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Session de 1931-1932      | N° 178                    |                                   | Zittingsjaar 1931-1932 |
|                           | SÉANCE<br>du 23 mars 1932 | VERGADERING<br>van 23 Maart 1932  |                        |

## PROJET DE LOI

tendant à établir un régime définitif  
de tarification uniforme sur tous les chemins de fer belges

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

L'article 14 de la loi du 25 août 1891, sur le contrat de transport, stipule que les prix et les conditions du transport sont fixés sur les chemins de fer concédés par leur administration, dans les limites du cahier des charges, et sous l'approbation du Ministre compétent, sauf les dérogations consenties en vertu d'une loi spéciale.

En conformité de l'article premier de la loi du 24 mai 1882, le Gouvernement peut autoriser des dérogations aux clauses des cahiers des charges des concessions de chemins de fer, lorsque ces dérogations ont pour objet d'appliquer aux chemins de fer concédés, en tout ou en partie, les bases et les conditions réglementaires des tarifs en vigueur sur les chemins de fer de l'Etat.

L'article 2 stipule que cette loi n'aura d'effet que jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1884, si elle n'est renouvelée.

La loi du 24 mai 1882 a été successivement prorogée par plusieurs lois et, en dernier lieu, par celle du 22 juillet 1931, jusqu'au 30 juin 1932

..

La loi du 28 juin 1893, article 2, autorise le Roi à déléguer au Ministre des Chemins de fer le pouvoir qu'il détiend en vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 24 mai 1882.

L'arrêté royal du 19 juillet 1893 a opéré cette délégation.

..

Depuis 1926, le Ministre des Transports s'est appuyé sur les dispositions prérappelées pour étendre aux compagnies concessionnaires, à leur demande, les bases et les conditions réglementaires des tarifs réglés par le Conseil d'administration de la Société Nationale des Che-

## ONTWERP VAN WET

tot invoering van een definitief regime  
van eenvormige tarifiering op al de Belgische spoorwegen

## MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Bij artikel 14 der wet van 25 Augustus 1891, op de vervoerovereenkomsten, is voorzien dat de prijzen en bepalingen voor het vervoer op de vergunde spoorwegen door het beheer van die spoorwegen worden vastgesteld binnen de perken van het lastkohier en onder goedkeuring door den bevoegden Minister, behoudens de afwijkingen, toegestaan krachtens een bijzondere wet.

Overeenkomstig artikel één der wet van 24 Mei 1882, kan de Regeering afwijkingen van de bepalingen der lastkohieren betreffende spoorwegvergunningen toestaan, wanneer die afwijkingen ten doel hebben de grondslagen en bepalingen der op de Staatsspoorwegen van kracht zijnde tarieven geheel of gedeeltelijk op de vergunde spoorwegen toe te passen.

Artikel 2 bepaalt dat die wet slechts toepasselijk zal zijn tot 1 Juli 1884, indien haar geldigheidsduur niet verlengd wordt.

De verlenging van de wet van 24 Mei 1882 werd achtereenvolgens goedgekeurd bij verscheiden wetten en laatste-lijk, bij die van 22 Juli 1931, die vervalt op 30 Juni 1932.

..

Krachtens artikel 2 der wet van 28 Juni 1893, kan de Koning aan den Minister van Spoorwegen de bevoegdheid overdragen die Hij bezit krachtens artikel 1 der wet van 24 Mei 1882.

Die overdracht van bevoegdheid is geschied bij Koninklijk besluit van 19 Juli 1893.

..

Sedert 1926 heeft de Minister van Verkeerswezen op voormelde bepalingen gesteund om op de vergunninghoudende maatschappijen die het aanvroegen, de grondslagen en bepalingen toe te passen van de tarieven, die door den Raad van beheer der Nationale Maatschappij van Bel-

mins de fer belges conformément à l'article 16 de la loi du 23 juillet 1926.

Cet article réserve au Gouvernement le droit d'exiger l'abaissement ou d'interdire le relèvement des tarifs applicables sur les lignes exploitées par la dite Société Nationale.

\*\*

Les considérations qui ont déterminé le vote et les prorogations successives de la loi du 24 mai 1882 s'inspirent de la nécessité d'établir et de maintenir l'uniformité dans les tarifs de transport par chemin de fer.

De la sorte, le public, les industriels, les commerçants sont desservis par les chemins de fer concédés exactement dans les mêmes conditions que par les chemins de fer de l'Etat.

Soucieux de maintenir l'unité tarifaire en toute éventualité, et notamment en cas d'abaissement des tarifs de la Société Nationale des Chemins de fer belges, le Gouvernement s'est efforcé d'établir un régime réalisant, d'une manière définitive, l'unification des tarifs sur les chemins de fer belges.

A cet effet, il a obtenu un accord de principe des compagnies concessionnaires d'après lequel celles-ci s'engagent à accepter l'extension à leurs lignes de toutes les modifications qui seront apportées dans l'avenir aux tarifs applicables sur les lignes de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Le projet de loi qui est soumis à vos délibérations a pour objet d'autoriser le Gouvernement à conclure les conventions nécessaires avec la Compagnie du Chemin de fer du Nord, fermière des lignes dites du « Nord belge », la Compagnie du Chemin de fer de Chimay et la Compagnie du Chemin de fer international de Malines-Terneuzen.

\*\*

Ces conventions stipulent, en outre, qu'en cas d'application d'un tarif qui n'aurait pas obtenu l'approbation ministérielle, l'exploitant sera tenu de payer — à titre de clause pénale — une amende sans préjudice des autres sanctions prévues par les cahiers des charges.

D'autre part, les frais de contrôle à supporter par les concessionnaires en vertu des cahiers des charges sont, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1931, majorés de façon à tenir compte de la dévalorisation de notre monnaie; ils sont portés à la somme de 280 francs par an et par kilomètre exploité, taux fixé pour la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Enfin, pour ce qui est spécialement de la Convention à intervenir avec la Compagnie du Nord, le dernier alinéa de l'article premier fait allusion au procès pendant devant le Tribunal civil de Bruxelles, au sujet de la durée de la concession Liège-Namur-Givet; selon que prévaudra la

gische Spoorwegen worden vastgesteld overeenkomstig artikel 16 der wet van 23 Juli 1926.

Bij dat artikel is aan de Regeering het recht voorbehouden verlaging te eischen of verhooging te verbieden van de tarieven, toepasselijk op de door die Nationale Maatschappij geëxploiteerde banen.

\*\*

De overwegingen die aanleiding hebben gegeven tot het aannemen en het achtereenvolgens verlengen van de wet van 24 Mei 1882 zijn ingegeven door de noodzakelijkheid eenvormigheid te brengen en te behouden in de tarieven voor het spoorwegvervoer.

Aldus worden het publiek, de industrieëlen en de handelaars door de vergunde spoorwegen juist onder dezelfde voorwaarden bediend als door de Staatsspoorwegen.

De Regeering, bezorgd voor het behouden van de tariefs-eenheid in alle mogelijke gevallen, en bijzonder in geval van verlaging van de tarieven der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, heeft een regime willen vastleggen dat, voorgoed, eenheid in de tarieven op de Belgische Spoorwegen brengt.

Hiertoe heeft zij een beginselakkoord verkregen met de vergunninghoudende Maatschappijen, krachtens welk die Maatschappijen ook op hunne lijnen al de wijzigingen zullen toepassen die voortaan zullen worden aangebracht in de tarieven van kracht op de lijnen der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Het U ter bespreking voorgelegd ontwerp van wet heeft ten doel aan de Regeering machtiging te verleenen voor het sluiten van de noodige overeenkomsten met de « Compagnie du Chemin de fer du Nord », waaraan de lijnen van den « Nord-Belge » verpacht zijn, de Maatschappij van den Spoorweg van Chimay en de Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen.

\*\*

Bij die overeenkomsten is, buitendien, bepaald dat, in geval een niet door den Minister goedgekeurd tarief wordt toegepast, de exploitant gehouden is — als straf — een boete te betalen, onverminderd de andere bij de lastkoben voorzien sancties.

Anderzijds, worden de krachtens de lastkobieren door de vergunninghouders te dragen kosten van toezicht van en met 1 Januari 1931 dermate verhoogd dat met de waardevermindering van onze munt rekening wordt gehouden; zij worden gebracht op 280 frank per jaar en per geëxploiteerden kilometer, welk bedrag voor de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is bepaald.

Ten slotte, wat bijzonder de met de « Compagnie du Nord » te sluiten overeenkomst betreft, wordt in het laatste lid van artikel één gezinspeeld op het bij de Burgerlijke Rechtbank van Brussel aanhangig gemaakt geding omtrent den duur van de vergunning Luik-Namen-Givet.

thèse de l'Etat ou celle de la compagnie, la date d'expiration de cette concession se placera en 1941 ou en 1953.

*Le Ministre des Transports,*

Ph. VAN ISACKER.

## 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 présentera, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

### ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec la Compagnie du Chemin de fer du Nord, la Compagnie du Chemin de fer de Chimay et la Compagnie du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen, les conventions ci-annexées concernant l'unification des tarifs sur les chemins de fer belges.

Donné à Bruxelles, le 23 Mars 1932.

ALBERT.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Transports,*

Ph. VAN ISACKER.

die vergunning zal in 1941 of in 1953 vervallen, naar gelang het standpunt van den Staat of dat van de Maatschappij zal zegevieren.

*De Minister van Verkeerswezen,*

Ph. VAN ISACKER.

## WETSONTWERP

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !*

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen zal, in Onzen Naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet indienen, waarvan de inhoud volgt :

### EENIG ARTIKEL.

De Regeering is er toe gemachtigd met de « Compagnie du Chemin de fer du Nord », de Maatschappij van den Spoorweg van Chimay en de Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen bijhoorende overeenkomsten te sluiten welke eenheid moeten brengen in de tarieven op de Belgische spoorwegen.

Gegeven te Brussel, den 23 Maart 1932.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Verkeerswezen,*

Ph. VAN ISACKER.

## PROJET DE CONVENTION

Entre

le GOUVERNEMENT BELGE, représenté par Monsieur le Ministre des Transports,

d'une part,

et la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD, fermière de l'exploitation des lignes concédées de Erquelines-Marchienne-au-Pont, Liège à Namur et son prolongement de Namur à la frontière de France vers Givet, Mous à la frontière de France vers Hautmont, représentée par MM. dûment qualifiés par une délibération du Conseil d'administration en date du

d'autre part :

lesdites parties contractantes étant dénommées ci-après, la première par le terme « le concédant », la seconde par le terme « l'exploitant »,

Il a été dit et convenu ce qui suit, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, d'une part, et par une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, d'autre part, savoir :

## ARTICLE PREMIER.

L'exploitant s'engage à accepter l'extension aux lignes précitées des modifications que la Société Nationale des Chemins de fer belges apportera dans l'avenir à ses tarifs tant généraux que spéciaux, applicables sur toutes les lignes de son réseau, étant entendu qu'il sera appelé par ladite Société à formuler ses observations éventuelles au cours de l'instruction ouverte sur les dites modifications.

L'engagement ci-dessus ne fait pas obstacle au maintien de tarifs existants, intérieurs aux lignes de l'exploitant et d'application limitée à une ou plusieurs relations explicitement dénommées, non plus qu'à la création de nouveaux tarifs de cette nature, après approbation par le Ministre des Transports.

Dans le cas où l'exploitant appliquerait une tarification qui n'aurait pas obtenu l'approbation ministérielle prévue par l'article 14 de la loi du 25 août 1891, il sera tenu de payer au concédant, à titre de clause pénale, une amende égale à 50 p. c. des taxes ou des quotes-parts de taxes qui auraient dû normalement être appliquées, sans préjudice des autres sanctions prévues par les cahiers des charges.

Ledit engagement est valable pour toute la période pendant laquelle l'exploitant continuera à exploiter l'une des lignes précitées et pour autant que la Société Nationale des Chemins de fer belges conservera l'exploitation des lignes qui lui sont actuellement confiées par la loi du

## ONTWERP VAN OVEREENKOMST

Tusschen

de BELGISCHE REGEERING, vertegenwoordigd door den Heer Minister van Verkeerswezen,

ten eene,

en de « COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD » waaraan de exploitatie verpacht is van de vergunde banen : Erquelines-Marchienne-au-Pont, Luik-Namen en dezer verlenging Namen-Fransche Grens naar Givet, Bergen-Fransche Grens naar Hautmont, vertegenwoordigd door de heeren

daartoe behoorlijk gemachtigd bij een beraadslaging van van den Raad van Beheer,

ten andere;

genoemde contracteerende partijen hierna aangewezen zijnde, de eerste als « de vergunningverleener », de tweede als « de exploitant »,

Is overeengekomen hetgeen volgt, behoudens goedkeuring van deze door een wet, enerzijds, en door een Algemeene Vergadering van de aandeelhouders der « Compagnie du Chemin de fer du Nord, anderzijds, te weten :

## ARTIKEL EÉN.

De exploitant gaat de verbintenis aan de wijzigingen, welke de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voortaan zal aanbrengen in haar zoowel algemeene als bijzondere tarieven die voor al de banen van haar net gelden, insgelijks op voormelde banen toe te passen, met dien verstande dat hij door voornoemde Nationale Maatschappij dient te worden verzocht zijn gebeurlijke opmerkingen te doen gelden in den loop van het over bedoelde wijzigingen ingesteld onderzoek.

Die verbintenis belet niet het behouden van bestaande tarieven, voor binnenverkeer van de banen van den exploitant, en die van beperkte toepassing zijn in een of meer uitdrukkelijk vermelde verkeer, evenmin als het invoeren van nieuwe tarieven van dien aard, na goedkeuring door den Minister van Verkeerswezen.

Ingeval de exploitant een tarifiering toepast, waarvoor geen ministerieele goedkeuring als voorzien bij artikel 14 der wet van 25 Augustus 1891 is verkregen, is hij gehouden, als straf, aan den vergunningverleener, een boete te betalen, gelijk aan 50 t. h. van de taksen of deelen van taksen die normaal hadden moeten worden toegepast, onverminderd de andere bij de lastkohieren voorziene sancties.

Bedoelde verbintenis is geldig voor gansch den termijn, gedurende welchen de exploitant een van voormelde banen blijft exploiteeren en voor zoover de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in de exploitatie van de haar thans bij de wet van 23 Juli 1926 toevertrouwde banen

23 juillet 1926. S'il en était autrement et notamment si le Gouvernement belge faisait application du droit de reprise prévu par l'article 12 de la loi du 23 juillet 1926 et par l'article 16 des statuts de la Société Nationale des Chemins de fer belges, l'exploitant pourra revenir sur les lignes précitées, tant en trafic intérieur qu'en trafic mixte, au régime de tarification prévu aux articles 32 à 36 inclus des cahiers des charges de la concession du Chemin de fer d'Erquelinnes à Marchienne-au-Pont et de la concession de la ligne de Liège à Namur et son prolongement vers Givet, ainsi qu'aux articles 35 et 37 à 40 du cahier des charges de la ligne de Mons à la frontière française vers Hautmont.

Toutefois, comme ces cahiers des charges, notamment dans leurs dispositions relatives aux tarifs, ne seront à ce moment, pas plus que maintenant, applicables tels quels, les parties détermineront d'un commun accord, en s'inspirant de la tarification commerciale qui était pratiquée en dernier lieu par la Société Nationale des Chemins de fer belges, la tarification qui, dans la limite des maxima du cahier des charges multipliés par un coefficient tenant compte de la variation de la valeur de la monnaie, sera appliquée sur les lignes Nord-Belge, jusqu'à l'expiration des concessions.

Les parties sont d'accord pour déclarer que l'arrangement ci-dessus ne préjuge en rien de la décision judiciaire relative au procès pendant entre l'Etat belge d'une part et d'autre part la Société Liège-Namur et extensions et la Compagnie du Nord, en ce qui concerne la durée de la concession Liège-Namur-Dinant-frontière française vers Givet.

#### ARTICLE 2.

Les frais de contrôle sont, par dérogation aux stipulations des articles 48 du cahier des charges du chemin de fer d'Erquelinnes à Marchienne-au-Pont et du cahier des charges de la ligne de Namur à Liège et son prolongement vers Givet, 29 du cahier des charges de la ligne de Mons à la frontière française vers Hautmont, fixés, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1931, à la somme de 280 francs par an et par kilomètre exploité.

Fait à                      le                      .

blijft voorzien. Ware zulks niet het geval en inzonderheid indien de Belgische Regeering moest gebruik maken van het recht van terugneming, voorzien bij artikel 12 der wet van 23 Juli 1926, en bij artikel 16 der Statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, dan kan de exploitant op voormelde banen, zoowel in binnen als in gemengd verkeer, terugkeeren tot het tarifeeringsregime voorzien bij artikelen 32 tot en met 36 van de lastkohieren betreffende de vergunning van den spoorweg Erquelinnes-Marchienne-au-Pont en betreffende de vergunning van de baan Luik-Namen en dezer verlenging naar Givet, zoomede bij artikelen 35 en 37 tot 40 van het lastkohier betreffende de baan Bergen-Fransche Grens naar Hautmont.

Daar die lastkohieren, bijzonder in hun bepalingen betreffende de tarieven, op dat oogenblik echter evenmin als thans zullen kunnen worden toegepast, zooals zij bestaan, zullen partijen, in gemeen overleg en met inachtneming van de laatstelijk door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen toegepaste handelstarifeering, de tarifeering bepalen welke, binnen de perken van de bij het lastkohier voorziene maxima vermenigvuldigd met een coëfficiënt die rekening houdt met de verandering van waarde van de munt, op de Noord Belge banen tot bij het verstrijken van de vergunningen zal worden toegepast.

Partijen zijn het eens om te verklaren dat voorgaande overeenkomst in niets vooruitloopt op de rechterlijke beslissing in het geding dat hangende is tusschen den Belgischen Staat, eenerzijds, en de Maatschappij Luik-Namen en uitbreidingen en de « Compagnie du Nord » anderzijds, aangaande den duur van de vergunning Luik-Namen-Dinant-Fransche grens naar Givet.

#### ARTIKEL 2.

De kosten van toezicht worden, in afwijking van het bepaalde bij artikelen 48 van het lastkohier betreffende den spoorweg Erquelinnes-Marchienne-au-Pont en van het lastkohier betreffende de baan Namen-Luik en dezer verlenging naar Givet, 29 van het lastkohier betreffende de baan Bergen-Fransche grens naar Hautmont van en met 1 Januari 1931 bepaald op 280 frank per jaar en per geëxploiteerden kilometer.

Opgemaakt te                      op

## PROJET DE CONVENTION

Entre

le GOUVERNEMENT BELGE, représenté par M. le Ministre des Transports,

d'une part,

et la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CHIMAY, concessionnaire des lignes de Mariembourg à Chimay, avec prolongement jusqu'à la frontière de France, et de Mariembourg vers Dinant, représentée par M.

dûment qualifié par une délibération du Conseil d'Administration en date du

d'autre part,

les dites parties contractantes étant dénommées ci-après; la première par le terme « le concédant », la seconde par le terme « le concessionnaire »,

Il a été dit et convenu ce qui suit, sous réserve de l'approbation des présentes par une Loi, d'une part, et par le Conseil d'Administration de la Compagnie du Chemin de fer de Chimay, d'autre part, savoir

## ARTICLE PREMIER.

Le concessionnaire s'engage à accepter l'extension aux lignes précitées des modifications que la Société Nationale des Chemins de fer belges apportera dans l'avenir à ses tarifs tant généraux que spéciaux applicables sur toutes les lignes de son réseau, étant entendu qu'il sera appelé par ladite Société à formuler ses observations éventuelles au cours de l'instruction ouverte sur lesdites modifications.

L'engagement ci-dessus ne fait pas obstacle au maintien de tarifs existants, intérieurs aux lignes du concessionnaire et d'application limitée à une ou plusieurs relations explicitement dénommées, non plus qu'à la création de nouveaux tarifs de cette nature, après approbation par le Ministre des Transports.

Dans le cas où le concessionnaire appliquerait une tarification qui n'aurait pas obtenu l'approbation ministérielle prévue par l'article 14 de la loi du 25 août 1894, il sera tenu de payer au concédant, à titre de clause pénale, une amende égale à 50 p. c. des taxes ou des quotes-parts de taxes qui auraient dû normalement être appliquées, sans préjudice des autres sanctions prévues par les cahiers des charges.

Ledit engagement est valable pour toute la période pendant laquelle le concessionnaire continuera à exploiter l'une des lignes précitées et pour autant que la Société Nationale des Chemins de fer belges conservera l'exploitation des lignes qui lui sont actuellement confiées par la loi du 23 juillet 1926. S'il en était autrement et notamment si le Gouvernement belge faisait application du droit de reprise

## ONTWERP VAN OVEREENKOMST

Tusschen

de BELGISCHE REGERING, vertegenwoordigd door den Heer Minister van Verkeerswezen,

ten eene,

en de MAATSCHAPPIJ VAN DEN SPOORWEG VAN CHIMAY, vergunninghoudster van de banen Mariembourg-Chimay, met verlenging tot aan de Fransche grens, en Mariembourg-Dinant, vertegenwoordigd door den H.

daartoe behoorlijk gemachtigd bij een beraadslaging van van den Raad van Beheer

ten andere,

genoemde contracteerende partijen hierna aangewezen zijnde, de eerste als « de vergunningverleener », de tweede als « de vergunninghouder »,

Is overeengekomen hetgeen volgt, behoudens goedkeuring van deze door een Wet, eenerzijds, en door den Raad van Beheer van de Maatschappij van den spoorweg van Chimay, anderzijds, te weten :

## ARTIKEL EÉN.

De vergunninghouder gaat de verbintenis aan de wijzigingen, welke de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen voortaan zal aanbrengen in haar zoowel algemeene als bijzondere tarieven, die voor al de banen van haar net gelden, insgelijks op voormelde banen toe te passen, met dien verstande dat hij door voornoemde Nationale Maatschappij dient te worden verzocht zijn gebeurlijke opmerkingen te doen gelden in den loop van het over bedoelde wijzigingen ingesteld onderzoek.

Die verbintenis belet niet het behouden van bestaande tarieven, voor binnenverkeer van de banen van den vergunninghouder en die van beperkte toepassing zijn in een of meer uitdrukkelijk bepaalde verkeer, evenmin als het invoeren van nieuwe tarieven van dien aard, na goedkeuring door den Minister van Verkeerswezen.

In geval de vergunninghouder een tarifiering toepast, waarvoor geen ministerieele goedkeuring als voorzien bij artikel 14 der wet van 25 Augustus 1894, is verkregen, is hij gehouden, als straf, aan den vergunningverleener een boete te betalen, gelijk aan 50 t. h. van de taksen of deelen van taksen die normaal hadden moeten worden toegepast, onverminderd de andere bij de lastkohieren voorziene sancties.

Bedoelde verbintenis is geldig voor gansch den termijn, gedurende welken de vergunninghouder een van voormelde banen blijft exploiteeren en voor zoover de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in de exploitatie van de haar thans bij de wet van 23 Juli 1926 toevertrouwde banen blijft voorzien. Ware zulks niet het geval en inzonderheid indien de Belgische Regeering moest ge-

prévu par l'article 12 de la loi du 23 juillet 1926 et par l'article 16 des Statuts de la Société Nationale des Chemins de fer belges, le concessionnaire pourra revénir sur les lignes précitées, tant en trafic intérieur qu'en trafic mixte, au régime de tarification prévu aux articles 32 et 34 à 37 inclus du cahier des charges de la concession du Chemin de fer Mariembourg - Chimay avec prolongement jusqu'à la frontière de France, ainsi qu'aux articles 31 et 33 à 35 du cahier des charges de la ligne de Mariembourg vers Dinant.

Toutefois, comme ces cahiers des charges, notamment dans leurs dispositions relatives aux tarifs, ne seront à ce moment, pas plus que maintenant, applicables tels quels, les parties détermineront d'un commun accord, en s'inspirant de la tarification commerciale qui était pratiquée en dernier lieu par la Société Nationale des Chemins de fer belges, la tarification qui, dans la limite des bases du cahier des charges multipliées par un coefficient tenant compte de la variation de la valeur de la monnaie, sera appliquée sur les lignes de la Compagnie de Chimay jusqu'à l'expiration des concessions.

#### ARTICLE 2.

Les frais de contrôle sont, par dérogation aux stipulations des articles 26 du Cahier des charges du Chemin de fer de Mariembourg à Chimay avec prolongement jusqu'à la frontière de France, 25 du Cahier des Charges de la ligne de Mariembourg vers Dinant, fixés, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1931, à la somme de 280 francs par an et par kilomètre exploité.

Fait à

le

bruik maken van het recht van terugneming, voorzien bij artikel 12 der wet van 23 Juli 1926 en bij artikel 16 der statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, dan kan de vergunninghouder op voormelde banen, zoowel in binnen als in gemengd verkeer, terugkeeren tot het tarifeeringsregime voorzien bij artikelen 32 en 34 tot en met 37 van het lastkohier betreffende de vergunning van den Spoorweg Mariembourg-Chimay, met verlenging tot aan de Fransche grens, zoomede bij artikelen 31 en 33 tot 35 van het lastkohier betreffende de baan Mariembourg-Dinant.

Daar die lastkohieren, bijzonder in hun bepalingen betreffende de tarieven, op dat oogenblik echter evenmin als thans zullen kunnen worden toegepast zooals zij bestaan, zullen partijen, in gemeen overleg en met inachtneming van de laatstelijk door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen toegepaste handelstarifeering, de tarifeering bepalen welke, binnen de perken van de bij het lastkohier voorziene grondslagen, vermenigvuldigd met een coëfficiënt die rekening houdt met de verandering van waarde van de munt, op de banen van de Maatschappij van den Spoorweg van Chimay tot bij het verstrijken van de vergunningen zal werden toegepast.

#### ARTIKEL 2

De kosten van toezicht worden, in afwijking van het bepaalde bij artikelen 26 van het lastkohier betreffende den spoorweg Mariembourg-Chimay, met verlenging tot aan de Fransche grens, 25 van het Lastkohier betreffende de baan Mariembourg naar Dinant, van en met 1 Januari 1931 bepaald op 280 frank per jaar en per geëxploiteerden kilometer.

Opgemaakt te

op

## PROJET DE CONVENTION

Entre

le GOUVERNEMENT BELGE, représenté par M. le Ministre des Transports,

d'une part,

et la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DE MALINES A TERNEUZEN, concessionnaire du chemin de fer de Malines, par Saint-Nicolas, à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Hulst, représentée par MM. , dûment qualifiés par une délibération du Conseil d'administration en date du

d'autre part,

lesdites parties contractantes étant dénommées ci-après, la première par le terme « le concédant », la seconde par le terme « le concessionnaire »,

Il a été dit et convenu ce qui suit, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, d'une part, et par une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen, d'autre part, savoir :

## ARTICLE PREMIER.

Le concessionnaire s'engage à accepter l'extension à la ligne précitée des modifications que la Société Nationale des Chemins de fer belges apportera dans l'avenir à ses tarifs tant généraux que spéciaux applicables sur toutes les lignes de son réseau, étant entendu qu'il sera appelé par ladite Société à formuler ses observations éventuelles au cours de l'instruction ouverte sur lesdites modifications.

L'engagement ci-dessus ne fait pas obstacle au maintien de tarifs existants, intérieurs à la ligne du concessionnaire et d'application limitée à une ou plusieurs relations explicitement dénommées, non plus qu'à la création de nouveaux tarifs de cette nature, après approbation par le Ministre des Transports.

Dans le cas où le concessionnaire appliquerait une tarification qui n'aurait pas obtenu l'approbation ministérielle prévue par l'article 14 de la loi du 25 août 1891, il sera tenu de payer au concédant, à titre de clause pénale, une amende égale à 50 p. c. des taxes ou des quotes-parts de taxes qui auraient dû normalement être appliquées, sans préjudice des autres sanctions prévues par le cahier des charges.

Ledit engagement est valable pour toute la période pendant laquelle le concessionnaire continuera à exploiter la ligne précitée et pour autant que la Société Nationale des Chemins de fer belges conservera l'exploitation des lignes qui lui sont actuellement confiées par la loi du 23 juillet

## ONTWERP VAN OVEREENKOMST

Tusschen

de BELGISCHE REGEERING, vertegenwoordigd door den Heer Minister van Verkeerswezen,

ten eene,

en de INTERNATIONALE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ MECHELEN-TERNEUZEN, vergunninghoudster van den spoorweg Mechelen-Nederlandsche grëns in de richting van Hulst, over St-Niklaas, vertegenwoordigd door de heeren

daartoe behoorlijk gemachtigd bij een beraadslaging van van den Raad van beheer,

ten andere,

genoemde contracteerende partijen hierna aangewezen zijnde, de eerste als « de vergunningverleener », de tweede als « de vergunninghouder »,

Is overeengekomen hetgeen volgt, behoudens goedkeuring van deze door een wet, enerzijds, en door een Algemeene Vergadering der aandeelhouders van de Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen, anderzijds, te weten :

## ARTIKEL EÉN.

De vergunninghouder gaat de verbintenis aan de wijzigingen, welke de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voortaan zal aanbrengen in haar zoowel algemeene als bijzondere tarieven die voor al de banen van haar net gelden, insgelijks op voormelde baan toe te passen, met dien verstande dat hij door voornoemde Nationale Maatschappij dient te worden verzocht zijn gebeurlijke opmerkingen te doen gelden in den loop van het over bedoelde wijzigingen ingesteld onderzoek.

Die verbintenis belet niet het behouden van bestaande tarieven, voor binnenverkeer van de baan van den vergunninghouder en die van beperkte toepassing zijn in een of meer uitdrukkelijk vermelde verkeer, evenmin als het invoeren van nieuwe tarieven van dien aard, na goedkeuring door den Minister van Verkeerswezen.

Ingeval de vergunninghouder een tarifeering toepast, waarvoor geen ministerieele goedkeuring als voorzien bij artikel 14 der wet van 25 Augustus 1891 is verkregen, is hij gehouden, als straf, aan den vergunningverleener een boete te betalen gelijk aan 50 f. h. van de taksen of deelen van taksen die normaal hadden moeten worden toegepast, onverminderd de andere bij het lastkohier voorziene sancties.

Bedoelde verbintenis is geldig voor gansch den termijn, gedurende welken de vergunninghouder voormelde baan blijft exploiteeren en voor zoover de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen in de exploitatie van de haar thans bij de wet van 23 Juli 1926 toevertrouwde

1926. S'il en était autrement et notamment si le Gouvernement belge faisait application du droit de reprise prévu par l'article 12 de la loi du 23 juillet 1926 et par l'article 16 des statuts de la Société Nationale des Chemins de fer belges, le concessionnaire pourra revenir sur la ligne précitée, tant en trafic intérieur qu'en trafic mixte, au régime de tarification prévu aux articles 34 et 36 à 39 inclus du cahier des charges de 1866.

Toutefois, comme ce cahier des charges, notamment dans ses dispositions relatives aux tarifs, ne sera à ce moment, pas plus que maintenant, applicable tel quel, les parties détermineront d'un commun accord, en s'inspirant de la tarification commerciale qui était pratiquée en dernier lieu par la Société Nationale des Chemins de fer belges, la tarification qui, dans la limite des bases du cahier des charges multipliées par un coefficient tenant compte de la variation de la valeur de la monnaie, sera appliquée sur la ligne du concessionnaire jusqu'à l'expiration de la concession.

#### ARTICLE 2.

Les frais de contrôle sont, par dérogation aux stipulations de l'article 15 du cahier des charges du Chemin de fer de Malines, par Saint-Nicolas, à la frontière des Pays-Bas, fixés, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1931, à la somme de 280 francs par an et par kilomètre exploité.

Fait en double à Bruxelles, le

banen blijft voorzien. Ware zulks niet het geval en inzonderheid indien de Belgische Regeering moest gebruik maken van het recht van terugneming, voorzien bij artikel 12 der wet van 23 Juli 1926 en bij artikel 16 der statuten van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, dan kan de vergunninghouder op voormelde baan, zoowel in binnen als in gemengd verkeer, terugkeeren tot het tarifieringsregime voorzien bij artikelen 34 en 36 tot en met 39 van het lastkohier van 1866.

Daar voormeld lastkohier, bijzonder in zijn bepalingen betreffende de tarieven, op dat ogenblik echter evenmin als thans zal kunnen worden toegepast zooals het bestaat, zullen partijen, in gemeen overleg en met inachtneming van de laatstelijk door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen toegepaste handelstarifiering, de tarifiering bepalen welke binnen de perken van de bij het lastkohier voorziene grondslagen vermenigvuldigd met een coëfficiënt die rekening houdt met de verandering van waarde van de munt, op de baan van den vergunninghouder tot bij het verstrijken van de vergunning zal worden toegepast.

#### ARTIKEL 2.

De kosten van toezicht worden, in afwijking van het bepaalde bij artikel 15 van het lastkohier betreffende den spoorweg Mechelen-Nederlandsche grens, over St-Niklaas, van en met 1 Januari 1931 bepaald op 280 frank per jaar en per geëxploiteerden kilometer.

In duplo opgemaakt te Brussel, op