

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 9 FÉVRIER 1927

Rapport de la Commission de l'Agriculture, chargée de l'examen du Projet de Loi relatif à l'unification des concessions des lignes de tramways exploitées par la « Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions », ainsi que par la « Société anonyme des Tramways Liégeois ».

(Voir les n^{os} 120 (session extraordinaire de 1925), 355 (session de 1925-1926) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 8, 9 juillet et 2 décembre 1926; des 14 et 20 janvier 1927.)

Présents : MM. le baron RUZETTE, président; DE COCK DE RAMEYEN, HÉNAULT, LION, MOUSTY, MULLIE, le baron VAN ZUYLEN et le baron DE MOFFARTS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Quatre fois déjà les Chambres législatives ont voté des lois autorisant le Gouvernement à approuver des conventions avec des sociétés de tramways de Gand, Bruxelles, Charleroi, Liège-Seraing. Cette fois il demande la même autorisation au sujet de concessions exploitées par la « Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions », ainsi que par la « Société anonyme des Tramways Liégeois ».

Si le Pouvoir législatif doit intervenir, c'est parce que la loi du 8 juillet 1875 sur les tramways exige en son article 3 l'adjudication publique. Le Pouvoir concédant, c'est-à-dire, selon l'étendue des concessions et la voirie empruntée : les conseils communaux, les députations permanentes, les conseils provinciaux ou le Gouvernement, ne peut pas proroger *sans adjudication publique* des concessions en cours, ni concéder des lignes nouvelles distinctes.

D'autre part, les lois votées depuis la guerre, notamment celle du 29 avril 1921, plusieurs fois prorogée, n'autorise que des accords pour la prorogation

ou l'affermage *provisoire* des concessions qui viendraient à expiration.

Il est anormal d'exiger l'intervention législative chaque fois que le Gouvernement est appelé à approuver une convention relative à des concessions de tramways; il serait préférable de voter une loi l'habilitant d'une façon générale et en attendant il serait plus rationnel de lui donner les pouvoirs qu'il demande, sans examiner le fond de la convention, sans discuter ses avantages et ses inconvénients, nous bornant à combler une lacune dans la législation en vigueur. Nous sortons de notre rôle normal en jugeant si le conseil communal de Liège a bien ou mal compris les intérêts de la ville. En cette matière les conseillers communaux sont plus compétents, mieux documentés que nous, et ont une responsabilité plus directe. Le Parlement ne doit pas devenir une sorte de cour d'appel devant laquelle la minorité d'un conseil communal pourrait se pourvoir contre les décisions de la majorité.

C'est sous le bénéfice de cette observation que nous examinerons cependant la convention qui a été discutée à la

Chambre des Représentants avec une grande ampleur et beaucoup d'animation, parce qu'en réalité il s'agissait d'une dispute d'école : celle de l'exploitation en régie des services publics.

Résumons aussi succinctement que possible une affaire que la longueur des rapports et des discours n'a pas contribué à rendre plus claire.

La situation des concessions de tramways dont nous aurons à nous occuper est la suivante : elles sont au nombre de quatre exploitées par deux sociétés :

1^o Une concession communale desservant la ville de Liège seule; elle comprend quatre lignes; elle viendra à expiration en 1934;

2^o Une concession gouvernementale comprenant les lignes reliant le centre de la ville à certaines communes suburbaines : Angleur, Herstal, Vivegnis, Wandre; elle expirera en 1934 également.

Ces deux concessions appartiennent à la « Société des Tramways Liégeois »;

3^o Une concession gouvernementale comprenant les lignes reliant Liège à Ans et Fléron, ainsi que le prolongement jusqu'à « Bonne-Femme », elle est expirée depuis le 31 mai 1921;

4^o Une autre concession, gouvernementale également, relative à la ligne de Liège (Bonne-Femme) à Trooz; elle prendra fin en 1941.

Ces deux dernières appartiennent à la « Société des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions ».

Ces diverses concessions se trouvent dans des situations différentes non seulement au point de vue de leur expiration, mais encore à celui de leur propriété.

La ville de Liège est propriétaire en totalité, matériel fixe et roulant, du réseau de la première concession. L'Etat est propriétaire, par suite de l'expiration de la concession, des installations réalisées en voirie des lignes formant la concession n^o 3. Il deviendra propriétaire des mêmes installations et du matériel roulant des concessions n^o 2 et 4 à leur expiration, c'est-à-dire en 1934 et 1941.

La Société des Tramways Liégeois est propriétaire du matériel fixe et roulant de la concession n^o 2.

La Société Est-Ouest du même matériel de la concession n^o 4 et de celles de la concession n^o 3, sauf les installations des voies.

Donc quatre propriétaires, deux concessionnaires, trois dates d'expiration, trois concessions en cours, une expirée.

Qu'a-t-on voulu : Unifier; c'est-à-dire n'avoir plus qu'un exploitant, une même date d'expiration, en respectant les droits et les intérêts de tous.

On pouvait le faire en créant une société intercommunale ou en s'adressant à une société particulière.

Ni la loi sur les tramways, ni les cahiers des charges régissant les concessions n'avaient pu prévoir les conséquences d'une guerre telle que celle que nous avons subie. Aussi toutes les exploitations furent-elles en mauvaise posture dès que la nouvelle situation économique se manifesta. Des mesures législatives furent nécessaires pour permettre de modifier les contrats en cours; la loi du 29 avril 1921, notamment, autorisait le Gouvernement à poursuivre soit la résiliation des concessions et la réadjudication ou à conclure des accords pour la prorogation ou l'affermage provisoire des concessions qui viendraient à expiration.

En 1919 la situation des tramways de Liège n'était pas brillante, le matériel était délabré, les voies qui n'avaient pu être entretenues normalement pendant la guerre exigeaient de nombreuses réfections, le service était insuffisant.

Pour pouvoir faire face au trafic et desservir la population, il fallait donc trouver de nouveaux capitaux. Or, comme les sociétés n'avaient plus que quelques années de concession, l'amortissement de ces capitaux était impossible, il fallait remanier les concessions.

C'est pourquoi, dès mai 1919, la Société des Tramways Est-Ouest soumit au Ministre de l'Agriculture une demande tendant à obtenir l'autorisation d'abandonner ses concessions et la re-

mise en adjudication du réseau total augmenté de prolongements. Plus tard cette société négocia une fusion avec la Société des Tramways Liégeois, et en mars 1920, les deux sociétés déposèrent en commun un nouveau projet de réseau desservant Liège et sa banlieue.

Le projet n'ayant pas reçu l'agrément de la ville de Liège, dont les préférences étaient alors pour la création d'une société intercommunale, le Ministre de l'Agriculture institua le 8 décembre 1920 une commission chargée d'émettre, en ce qui concerne l'agglomération liégeoise, son avis au sujet du mode d'exploitation qu'il conviendrait d'adopter. Elle n'aboutit pas et ne prit aucune décision formelle. C'est à tort qu'il fut dit à la Chambre des Représentants qu'elle s'était prononcée à l'unanimité pour l'exploitation par une intercommunale; les procès-verbaux, notamment celui de la séance du 10 mars 1922, relatent les protestations de membres à ce sujet.

Entretemps une des concessions des Tramways Est-Ouest était arrivée à expiration en mai 1921. Aucune solution n'ayant été adoptée, le Ministre de l'Agriculture avait été obligé de proroger provisoirement la dite concession.

La Société Est-Ouest se trouvant dans une situation tout à fait anormale fit, le 22 juillet 1922, une nouvelle proposition ayant pour but de régulariser ses deux concessions. La proposition ne fut pas agréée par la ville de Liège et les deux sociétés Est-Ouest et Tramways Liégeois furent amenées à présenter en commun une nouvelle formule.

C'est cette proposition qui servit de base à l'élaboration de la convention qui, signée par le Gouvernement et la ville de Liège, fut discutée à la Chambre des Représentants et approuvée par 83 voix contre 58 et 12 abstentions, malgré le rapport défavorable de la Section centrale.

Sous la réserve faite plus haut, nous examinerons cette convention.

Nous avons dit que nous pensons que ceux qui l'ont combattue l'ont fait surtout parce qu'ils sont partisans des

exploitations en régie; c'est pour eux une question de principe. Nous croyons au contraire que le Sénat ne doit pas se prononcer, comme pourraient le faire des économistes ou des sociologues, sur le point de savoir si l'exploitation par des sociétés particulières est toujours préférable ou non à celle en régie. Mais examiner seulement si aucun intérêt général ne s'oppose à ce que nous donnions au Gouvernement l'autorisation nécessaire pour permettre à une convention déjà conclue entre parties de sortir ses effets.

Pour unifier les concessions il fallait en premier lieu déterminer pour chacune d'elles la valeur au 1^{er} janvier 1925 des installations et du matériel dont l'Etat, la ville et les sociétés étaient propriétaires.

Les installations, qui avaient été payées avant la guerre, furent évaluées à leur coût multiplié par 2.386, coefficient fixé par un collège d'experts en ce qui concerne les lignes Est-Ouest dont la concession était venue à expiration. Le même coefficient fut adopté pour les autres lignes; il s'appliquait tant aux propriétés de la ville et de l'Etat qu'à celles des sociétés.

Les dépenses faites après la guerre furent portées à leur chiffre réel sans réévaluation.

Quelle valeur, au 1^{er} janvier 1925, fallait-il donner aux installations dont l'Etat ne deviendrait propriétaire qu'en 1934 et 1941 ? On convint que cette valeur serait égale aux amortissements mathématiques que les sociétés auraient dû faire à cette date du 1^{er} janvier 1925, sans s'inquiéter si les amortissements réels étaient supérieurs ou non. C'était équitable.

Ces valeurs déterminées, il fallait fixer ce que chacun apporte à la société concessionnaire.

L'Etat et la ville apportent la *jouissance*; soulignons ce mot, car des erreurs profondes ont été exprimées à ce sujet; la jouissance et non la propriété des installations qui leur appartiennent et

la concession proprement dite, c'est-à-dire le droit d'exploiter.

Les Tramways Liégeois et l'Est-Ouest apportent la propriété de tout ce que ces sociétés possèdent.

Les communes suburbaines n'apportent rien.

Mais il faudra des capitaux nouveaux. Qui les fournira ? Le concessionnaire à concurrence de 11 millions de francs, dont 7,615,659 francs pour une première tranche d'immobilisations et de 1,644,537 francs pour le fonds de roulement. Cette première tranche d'immobilisations avait été autorisée par le Ministre.

Pourquoi le concessionnaire seul ? Vraisemblablement parce que la ville de Liège et l'Etat n'ont pas désiré, vu l'état de leur trésorerie, investir quelques millions dans l'affaire. Ils auront d'ailleurs la faculté, s'ils jugent devoir en user, de participer aux augmentations de capital rendues nécessaires par des immobilisations nouvelles. Celles-ci devront d'ailleurs être autorisées par le Ministre.

Telle est la situation des capitaux. Voyons leur rémunération.

Le concessionnaire tient un compte de gestion ; l'article VI de la convention indique ce qu'il comporte.

Un comité de contrôle composé de trois délégués de l'Etat, de la ville de Liège et des autres communes desservies par les lignes, aidé éventuellement par des délégués, surveillance, vérification, etc., il a pour cela les pouvoirs les plus étendus.

Qu'il y ait ou non bénéfice, sauf cas de force majeure, le concessionnaire verse à l'Etat 7 p. c. du capital dont il est actuellement propriétaire plus une indemnité de 25,000 francs aux chemins de fer.

A la ville de Liège 1,025,000 francs par an jusqu'en 1935, 1,125,000 francs à partir de cette date ; à ces sommes s'ajoutent 175,000 francs, garantis comme part du boni du compte de gestion, sauf l'intérêt et l'amortissement des capitaux consacrés à l'amélioration

des installations du réseau communal appartenant à la ville. Au total donc : 1,200,000 francs porté à 1,300,000 francs, à partir de 1935. Cela représente 13 p. c. du capital dont la jouissance est apportée.

Aux autres communes 75,000 francs.

Si le résultat du compte de gestion le permet, le concessionnaire prélève ensuite 7 p. c. du capital considéré comme lui appartenant au 1^{er} janvier 1925, plus les capitaux investis ultérieurement.

Si, après ce prélèvement, le compte de gestion clôture encore en boni, celui-ci servira d'abord à suppléer au manquant des années antérieures et le surplus sera partagé comme suit :

10 p. c. au profit d'œuvres en faveur du personnel ;

90 p. c. à répartir entre les pouvoirs publics et le concessionnaire au prorata des capitaux de chacun d'eux.

A l'expiration de la concession, c'est-à-dire en 1960, date choisie parce qu'elle est également celle de l'expiration de la concession Liège-Seraing, les pouvoirs publics entreront gratuitement en possession des lignes et de leur armement, des immeubles et du matériel. De plus, ils peuvent, à partir de la dix-septième année, à la fin de chaque année, racheter la concession aux conditions fixées à l'article 11, c'est-à-dire moyennant remboursement des capitaux non amortis et indemnité.

Telles sont les grandes lignes de la convention qui instaure un régime nouveau de collaboration des Pouvoirs publics et des particuliers et qui, en fait, est une régie coïntéressée.

Ses caractéristiques sont donc :

1^o Collaboration de l'Etat, des communes, principalement de la ville de Liège et des sociétés ;

2^o Paiement aux Pouvoirs d'une redevance annuelle garantie, comme redevance pour les installations mises à la disposition du concessionnaire ;

3° Etablissement d'un compte de gestion contrôlé par les Pouvoirs publics;

4° Répartition des bénéfices entre l'Etat, la ville de Liège, les autres communes intéressées et les sociétés;

5° Prélèvement de 10 p. c. des bénéfices en faveur d'œuvres au profit du personnel.

La ville de Liège, sans apporter de capital nouveau, et l'Etat, sans avoir jamais effectué de débours, toucheront, chaque année, sans aucun risque, des revenus garantis et éventuellement une part de bénéfice; ils deviendront propriétaires de toutes les installations actuelles, ainsi que des améliorations qui y auront été apportées dans la suite, sans bourse délier, sauf en cas de rachat avant terme.

La convention aura effet au 1^{er} janvier 1925, son approbation aura pour conséquence de faire rentrer dans la caisse de l'Etat environ 420,000 francs, dans celle de la ville de Liège la différence entre ce qu'elle touche sous le régime encore en vigueur et ce qu'elle touchera d'après la convention, soit 341,000 francs de plus, dans celles des communes suburbaines 150,000 francs; ces chiffres comprennent les années 1925 et 1926.

Cette solution réalise l'unification des tramways de Liège à l'avantage des voyageurs, de l'amélioration des services, elle entraîne des réductions des frais d'exploitation, elle assure les capitaux nécessaires aux réfections, aux améliorations, aux extensions, notamment en vue de la future exposition, sans que les Pouvoirs publics doivent intervenir, mais en leur en laissant la faculté, elle garantit des rentrées importantes dans les caisses de l'Etat et de la ville de Liège, sans aucun risque pour eux, elle prévoit et réserve l'avenir, elle règle la question des tarifs et du personnel.

Nous pensons que c'est avec raison que la majorité du conseil communal de Liège, le Gouvernement et la Chambre des Représentants ont approuvé cette convention; en conséquence, la Commission de l'Agriculture, par 5 voix contre 3, vous propose d'adopter le projet de loi.

Le Président,
Bon RUZETTE.

Le Rapporteur,
Bon P. DE MOFFARTS.

BELGISCHE SENAAAT

COMMISSIEVERGADERING VAN 9 FEBRUARI 1927.

Verslag uit naam der Commissie van Landbouw, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp betreffende de eenmaking van de vergunningen der tramlijnen, door de « Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions » alsmede door de « Société anonyme des Tramways Liégeois » in bedrijf genomen.

(Zie de n^{os} 120 (buitengewone zitting 1925), 355 (zitting 1925-1926) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 8, 9 Juli en 2 December 1926, 14 en 20 Januari 1927.)

Aanwezig : de heeren Baron RUZETTE, voorzitter ; DE COCK DE RAMEYEN, HENAULT, LION, MOUSTY, MULLIE, Baron VAN ZUYLEN en Baron DE MOFFARTS, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Reeds viermaal hebben de Wetgevende Kamers wetten gestemd, waarbij de Regeering gemachtigd wordt overeenkomsten goed te keuren met trammaatschappijen van Gent, Brussel, Charleroi, Luik-Seraing. Thans vraagt de Regeering dezelfde machtiging betreffende de tramlijnen in bedrijf genomen door de « Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions », alsmede door de « Société anonyme des Tramways Liégeois ».

Zoo de Wetgevende Macht moet tusschenbeide komen, dan is het omdat de wet van 8 Juli 1875 op de tramwegen bij artikel 3 de openbare aanbesteding verplichtend maakt. De concessiegevende macht, zegge naar gelang de uitgestrektheid der concessies en de gevolgde wegen, de gemeenteraden, de bestendige deputaties, de provincieraden of de Regeering, kan *zonder openbare aanbesteding* geen loopende concessies verlengen noch afzonderlijke nieuwe lijnen concedeeren.

Van den anderen kant laten de sedert den oorlog gestemde wetten, inzonder-

heid die van 29 April 1921, meermaals verlengd, slechts overeenkomsten toe betreffende de verlenging of de *voorloopige* verpachting van concessies die mochten verstrijken.

Het is abnormaal de tusschenkomst der Wetgevende Macht te eischen telkens als de Regeering eene overeenkomst betreffende tramwegconcessies moet goedkeuren ; beter ware eene wet te stemmen, waarbij de Regeering in het algemeen hiertoe gemachtigd wordt, en in afwachting ware het redelijker haar de macht te verleen die zij vraagt, zonder den grond der overeenkomst te onderzoeken, zonder hare voor- en nadeelen te wikken en te wegen, en ons ertoe te bepalen eene leemte in de van kracht zijnde wetten aan te vullen. Wij gaan onze normale opdracht te buiten met te oordeelen of de gemeenteraad van Luik de stedelijke belangen goed of slecht heeft gediend. Op dit gebied zijn de gemeenteraadsleden beter bevoegd en ingelicht dan wij, en zij hebben eene meer rechtstreeksche verantwoordelijkheid te dragen. Het Parlement mag om zoo te zeggen geen beroepshof worden, bij hetwelk de min-

derheid van een gemeenteraad zich zou kunnen voorzien tegen de beslissingen der meerderheid.

Onder voorbehoud dezer opmerking, zullen wij echter de overeenkomst onderzoeken, die in de Kamer der Volksvertegenwoordigers breedvoerig en druk werd besproken, omdat het in feite een schooltivist gold: namelijk de exploitatie van de openbare diensten in eigen beheer.

Vatten wij zoo bondig mogelijk eene zaak samen, die door lange verslagen en redevoeringen niet aan klaarheid heeft gewonnen.

Ziehier de toestand der tramwegconcessies die ons bezighouden: zij zijn ten getale van vier, en worden in bedrijf genomen door twee maatschappijen:

1^o Eene gemeentelijke concessie, enkel slaande op het grondgebied der stad Luik; zij omvat veertien lijnen en verstrikt in 1934;

2^o Eene regeeringsconcessie, omvatende de lijnen die het centrum der stad verbinden met sommige aanpalende gemeenten: Angleur, Herstal, Vivegnis, Wandre; zij verstrikt eveneens in 1934. Deze twee concessies behooren tot de « Société des Tramways Liégeois »;

3^o Eene regeeringsconcessie, omvatende de lijnen die Luik verbinden met Ans en Fléron, alsmede de verlenging tot « Bonne-Femme »; zij is verstreken sedert 31 Mei 1921;

4^o Eene andere concessie, die insgelijks van de Regeering uitgaat, en slaat op de lijn Luik (Bonne-Femme) naar Trooz; zij verstrikt in 1941.

Deze twee laatste behooren tot de « Société des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions ».

Deze verschillende concessies verkeerden in verschillende toestanden, niet alleen wat den datum van het verstriken betreft, maar ook onder opzicht van haar eigendom.

De stad Luik bezit in vollen eigendom (vast en rollend materieel) het net der eerste concessie. Ingevolge het verstriken der concessie is de Staat eige-

naar van de op den openbaren weg verzezenlijkte installaties der lijnen, die tot de concessie n^r 3 behooren. Hij wordt eigenaar van dezelfde installaties en van het rollend materieel der concessies n^{rs} 2 en 4 bij het verstriken dezer, namelijk in 1934 en 1941.

De « Société des Tramways Liégeois » is eigenaarster van het vast en het rollend materieel der concessie n^r 2.

De « Société Est-Ouest » is eigenaarster van hetzelfde materieel van concessie n^r 4 en van dit van concessie n^r 3, behalve de lijnen.

Bijgevolg, vier eigenaars, twee concessiehouders, drie vervaldatum, drie loopende concessies, één concessie die verstreken is.

Welk doel heeft men nagestreefd? Eenmaken: namelijk voortaan één enkel bedrijf, één enkel datum van verval, mits eenieders rechten en belangen te eerbiedigen.

Hiertoe kon men geraken met eene intercommunale maatschappij op terichten of met zich tot eene private vennootschap te wenden.

Noch in de wet op de tramwegen, noch in de lastkohieren betreffende de concessies, kon men de gevolgen voorzien van een oorlog, zooals wij er eenen hebben medegemaakt. Ook bevonden zich al de bedrijven in een benarden toestand, zoodra de nieuwe economische voorwaarden zich deden voelen. Wettelijke maatregelen waren noodig om toe te laten de loopende overeenkomsten te wijzigen; de wet van 29 April 1921 inzonderheid machtigde de Regeering ofwel de verbreking der concessies en de wederaanbesteding na te streven, ofwel overeenkomsten te sluiten met het oog op de verlenging of voorloopige verpachting der concessies die mochten verstriken.

In 1919 was de toestand der Luiker tramwegen niet schitterend; het materieel was vervallen; de lijnen, die tijdens den oorlog niet normaal konden onderhouden worden, vergden talrijke herstellingen; de dienst was ontoereikend.

Om aan het verkeer het hoofd te

bieden en de bevolking te dienen, hoefden er dus nieuwe kapitalen gevonden. Daar de maatschappijen echter nog enkel over eene concessie voor enkele jaren beschikten, was de delging dezer kapitalen onmogelijk; de concessies dienden herzien.

Daarom diende de « Société des Tramways Est-Ouest », vanaf Mei 1919, bij den Minister van Landbouw een verzoek in om toelating te bekomen van hare concessies af te zien en het geheele net, samen met de verlengingen, te doen heraanbesteden.

Later onderhandelde deze maatschappij voor een versmelting met de « Société des Tramways Liégeois » en, in Maart 1920, legden de twee maatschappijen in gemeen overleg een nieuw ontwerp neer van een net dat Luik en omgeving zou bedienen.

Daar het ontwerp niet de instemming genoot van de stad Luik, die alsdan de voorkeur gaf aan de stichting eener intercommunale maatschappij, stelde de Minister van Landbouw, op 8 December 1920, een commissie in, belast voor wat de Luiker agglomeratie betreft, haar advies te geven over den aard der exploitatie die zou moeten aangenomen worden. Zij kwam tot geen uitslag en nam geen uitdrukkelijk besluit. Ten onrechte werd in den Senaat gezegd dat zij zich eenparig had uitgesproken voor de exploitatie door een intercommunale; de notulen, namelijk deze van de vergadering van 10 Maart 1922, vermelden het verzet van sommige leden in dit opzicht.

Middelerwijl was de eindtermijn voor een der concessies van de « Tramways Est-Ouest » in Mei 1921 gekomen en daar geen enkele oplossing aangenomen werd, moest de Minister van Landbouw bedoelde concessie voorloopig verlengen.

De « Société Est-Ouest », die zich in een volkomen abnormalen toestand bevond, deed op 22 Juli 1922 een nieuw voorstel om haar twee concessies te doen regelen. Het voorstel werd niet aangenomen door de stad Luik en de beide maatschappijen « Est-Ouest » en « Tramways Liégeois » werden er toe

gebracht samen een nieuwe formule voor te leggen.

Het is dit voorstel dat tot grondslag diende voor het opmaken van de overeenkomst die, ondertekend door de Regeering en door de stad Luik, in de Kamer der Volksvertegenwoordigers besproken en goedgekeurd werd met 83stemmen tegen 58 en 12 onthoudingen, ondanks het ongunstig verslag van de Middenafdeeling.

Onder voormeld voorbehoud willen wij deze overeenkomst onderzoeken.

Wij hebben gezegd te gelooven dat degenen die haar bestreden hebben het vooral deden omdat zij voorstanders zijn van exploitatie in overheidsbedrijf; voor hen is dit een beginselkwestie. Wij meenen integendeel dat de Senaat zich niet moet uitspreken zooals economisten en sociologen het zouden kunnen doen over de vraag of de exploitatie door bijzondere maatschappijen immer ja of neen boven deze in overheidsbedrijf te verkiezen is. Wij moeten alleen nagaan of geen algemeen belang er zich tegen verzet dat wij aan de Regeering de nodige machtiging verleenen om een reeds tusschen partijen gesloten overeenkomst te laten van kracht worden.

Om de concessies een te maken moest eerst voor elk dezer de waarde vastgesteld worden, op 1 Januari 1925, van de instellingen en van het materieel waarvan de Staat, de stad en de maatschappijen eigenaar waren.

De instellingen die vóór den oorlog betaald werden, werden geraamd volgens haar bedrag vermenigvuldigd met 2,386, coëfficiënt bepaald door het College van deskundigen wat betreft de lijnen « Est-Ouest » waarvan de concessie verstreken was. Hetzelfde coëfficiënt werd aangenomen voor de overige lijnen; het werd toegepast zoowel voor de eigendommen van de stad en van den Staat als voor deze van de maatschappijen.

De uitgaven van na den oorlog werden zonder nieuwe beraming volgens haar echt bedrag overgenomen.

Welke waarde moest op 1 Januari 1925

gegeven worden aan instellingen waarvan de Staat slechts in 1934 of in 1941 eigenaar zou worden? Men neemt aan dat die waarde zou gelijk staan met de mathematische afschrijvingen die de maatschappijen zouden moeten gedaan hebben op bedoelden datum 1 Januari 1925, zonder na te gaan of de afschrijvingen al dan niet hooger waren. Dat ware billijk.

Deze waarden eens bepaald zijnde, moest vastgesteld worden hoeveel elkeen aan de concessiehoudende maatschappij bijbrengt.

De Staat en de stad geven het vruchtgebruik; onderlijnen wij dit woord, want ernstige dwalingen werden in dit opzicht uitgedrukt, waar het woord beteekent vruchtgebruik en niet eigendom van de instellingen die hen toebehooren, alsmede de eigenlijke concessie, dit wil zeggen het recht te exploiteeren.

De « Tramways Liégeois » en « Est-Ouest » brengen den eigendom aan van alles wat deze maatschappijen bezitten.

De aanpalende gemeenten brengen niets aan.

Er zullen echter nieuwe kapitalen noodig zijn. Wie zal ze bezorgen? De concessiehouder voor een bedrag van 11 millioen, waarvan 7,615,659 frank voor een eerste schijf van beleggingen en 1,644,537 frank voor het bedrijfskapitaal. Deze eerste schijf van beleggingen werd door den Minister toegestaan.

Waarom alleen de concessiehouder? Waarschijnlijk omdat de stad Luik en de Staat, wegens hun financiële toestand, niet wenschen eenige millioenen in de zaak te beleggen. Zij zullen trouwens het recht hebben, indien zij er gebruik willen van maken, deel te nemen aan de verhoogingen van kapitaal genoodzaakt door nieuwe beleggingen. Deze zullen overigens door den Minister moeten toegestaan worden.

Dit is de toestand der kapitalen. Hoe wordt hunne rente betaald?

De concessiehouder legt een bedrijfsrekening aan; artikel 6 van de overeenkomst bepaalt waarin zij bestaat.

Een comiteit van toezicht bestaande

uit afgevaardigden van den Staat, de stad Luik en de overige door de lijnen bediende gemeenten, desvoorkomend bijgestaan door afgevaardigden, houdt toezicht, gaat alles na, enz; daarvoor beschikt het over de meest uitgebreide volmachten.

Winst of geen winst, behalve in gevallen van overmacht, de concessiehouder betaalt aan den Staat 7 t. h. van het kapitaal waarvan hij thans eigenaar is, plus eene vergoeding van 25,000 frank aan de spoorwegen.

Aan de stad Luik, 1,025,000 frank per jaar tot in 1935, 1,125,000 frank vanaf dezen datum; bij die sommen komen 175,000 frank, gewaarborgd als boni van de bedrijfsrekening, behalve de rente der afschrijving van de kapitalen besteed aan de verbetering der inrichtingen van het gemeentenet. Te zamen dus: 1,200,000 frank, opgevoerd tot 1,300,000 frank vanaf 1935. Dat ver-tegenwoordigt 13 t. h. van het kapitaal dat werd ingebracht.

Aan de overige gemeenten 75,000 frank.

Zoo het saldo der bedrijfsrekening het toelaat, neemt de concessiehouder vervolgens 7 t. h. af van het kapitaal, dat beschouwd wordt als hem toebehoorende op 1 Januari 1925, plus de later belegde kapitalen.

Zoo, na deze voorafneming, de bedrijfsrekening met een batig saldo sluit, dan zal dit eerst dienen om de verliezen der vorige jaren aan te vullen en het overige wordt verdeeld als volgt:

10 t. h. ten voordeele van de instellingen ten bate van het personeel;

90 t. h. te verdeelen tusschen de openbare besturen en den concessiehouder naar verhouding tot de kapitalen van elk hunner.

Na verloop der concessie, dat wil zeggen in 1960, welke datum werd gekozen omdat hij samenvalt met het vervallen van de concessie Luik-Seraing, zullen de openbare besturen kosteloos in bezit treden van de lijnen met hare toerusting, van de vaste goederen en

van het materieel. Bovendien kunnen zij, vanaf het zeventiende jaar, op het einde van elk jaar, de concessie afkopen tegen de voorwaarden voorzien bij artikel 11, dat wil zeggen mits terugbetaling van de niet afgeschreven kapitalen en mits een vergoeding.

Dit zijn de groote trekken van de overeenkomst, die een nieuw stelsel invoert van samenwerking tusschen de openbare besturen en particulieren en die feitelijk een overheidsbedrijf is met particuliere deelgenooten.

Hare kenmerken zijn dus :

1^o Samenwerking van den Staat, de gemeenten, voornamelijk de stad Luik, en de vennootschappen ;

2^o Uitbetaling aan de openbare besturen van eene jaarlijksche gewaarborgde retributie, als vergelding voor de inrichtingen die ter beschikking van den concessiehouder werden gesteld ;

3^o Opmaken eener bedrijfsrekening, nagezien door de openbare besturen ;

4^o Verdeeling der winsten tusschen den Staat, de stad Luik, de andere betrokken gemeenten en de maatschappijen ;

5^o Afhouding van 10 t. h. op de winsten ten voordeele van de instellingen ten bate van het personeel.

De stad Luik, zonder nieuw kapitaal in te brengen, en de Staat, zonder ooit geld te hebben voorgeschoten, zullen ieder jaar zonder eenig risico gewaarborgde inkomsten en eventueel een aandeel in de winst ontvangen ; zij treden kosteloos in het bezit van al de huidige installaties alsmede van de in de toekomst aan te brengen verbeteringen, behalve in geval van afkoop vóór den bepaalden termijn.

De overeenkomst heeft terugwerkende kracht op 1 Januari 1925 ; het goed-

keuren derzelve zal in de Staatskas ongeveer 420,000 frank doen storten, in de kas der stad Luik het verschil tusschen de som die zij trekt onder het nog van kracht zijnde stelsel, en die welke zij volgens de overeenkomst zal trekken, zegge 341,000 frank meer, en in de kas der aangrenzende gemeenten 150,000 frank ; deze bedragen slaan op de jaren 1925 en 1926.

Deze oplossing verwezenlijkt de eemaking der tramwegen van Luik ten voordeele der reizigers en der verbetering van den dienst ; zij geeft aanleiding tot vermindering der exploitatiekosten, en verzekert den inbreng van kapitalen, die noodig zijn voor herstellingen, verbeteringen en uitbreidingen, inzonderheid met het oog op de aanstaande tentoonstelling, zonder dat de openbare besturen hoeven tusschenbeide te komen, ofschoon dit recht hun wordt voorbehouden ; zij waarborgt belangrijke ontvangsten aan de Staatskas en aan de stad Luik, zonder eenig risico ; door deze oplossing wordt de toekomst geregeld en voorbehouden en wordt het vraagstuk van de tarieven en van het personeel opgelost.

Wij meenen dat het terecht is dat de meerderheid van den gemeenteraad van Luik, de Regeering en de Kamer der Volksvertegenwoordigers deze overeenkomst hebben goedgekeurd ; derhalve stelt de Commissie van Landbouw U met 5 tegen 3 stemmen voor het wetsontwerp goed te keuren.

De Voorzitter,
Bon RUZETTE.

De Verslaggever,
Bon P. DE MOFFARTS.