

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 JUIN 1926.

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 » (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. TROCLET.

MESSIEURS,

Le projet soumis au Parlement a pour but, dit l'Exposé des motifs, « d'autoriser le Gouvernement à unifier les concessions octroyées à la *Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions* et à la *Société anonyme des Tramways Liégeois*, par voie de convention ».

Une première explication est nécessaire dès le début de ce rapport :

La moitié au moins des lignes exploitées par la *Société des Tramways Liégeois* lui sont **seulement affermées**, car l'armement de la ligne, — les voitures, les voies ferrées, l'équipement électrique, les dépôts, ateliers, — *appartiennent à la Ville de Liège*. Il s'agit ici de lignes qui sont presque exclusivement établies sur le seul territoire de la Cité. Elles sont de très grand rapport et la Ville en retire chaque année des sommes importantes; en y ajoutant la part de la Ville sur les lignes gouvernementales, qui est de beaucoup plus petite proportionnellement, au compte de 1924 des recettes et dépenses de l'administration communale, l'appoint net a été de 982,016 francs.

Le projet de convention et les documents mis à la disposition de la Chambre ne mettant pas suffisamment ce point en lumière, nous avons voulu, au seuil de ce rapport, dire tout de suite qu'indirectement on voulait enlever à la Ville quatre lignes de transports qui lui appartiennent en propre et sur lesquelles elle a la prédominance, même si elle en remet l'administration à une compagnie fermière. Ici donc, nous sommes en pleine régression, puisque les tramways appartenant à un pouvoir public seraient désormais confondus, sans profit pour la Ville, au contraire, avec ceux d'une société particulière et serviraient d'appoint à des intérêts privés.

(1) Projet de loi, n° 120 (S. E. 1925).

(2) La *Section centrale*, présidée par M. Pirmez, était composée de MM. Galopin, Troclet, Bologne, Delacollette, Merlot, De Bruyne (Auguste).

Première partie : Les différentes phases de la question.

Il n'y a pas que cet abandon du bien public qui semble étrange en cette affaire. Les circonstances qui la ramènent à nouveau devant la Chambre, sont spécialement suggestives.

Pour la clarté du récit, rappelons que les lignes « Place Saint-Lambert-Ans », « Place Saint-Lambert-Fléron », « Place Saint-Lambert-Bonne Femme » sont exploitées par la *Compagnie Est-Ouest*, qui possède également le tronçon « Grivegnée-Trooz ».

La concession de ligne « Grivegnée-Trooz » expire en 1941 et la concession des trois premières lignes — une des parties essentielles du contrat — expirait le 31 mai 1921.

Par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement a acquis tous les droits sur les voies ferrées, leurs dépendances et leurs équipements électriques, sans avoir rien à payer de ce chef. Il peut, en outre, reprendre en totalité ou en partie et ce, à dire d'experts, les autres objets mobiliers ou immobiliers.

C'est à l'occasion de l'expiration du contrat de la ligne Est-Ouest-Ans-Liège-Beyne-Fléron que la question, qui nous occupe, a été posée.

L'Intercommunale liégeoise des Tramways.

Avant la fin du contrat, dès 1920, la Ville de Liège a examiné le problème de l'unification. Elle s'est arrêtée au projet de créer une Intercommunale pour l'exploitation des lignes de l'Est-Ouest, qui traversent la cité de part en part, sur un parcours de kilomètres. En 1934, à l'expiration du contrat des « Tramways Liégeois » elle aurait réalisé, en apportant les lignes des tramways communaux, l'unification la plus parfaite qu'il soit possible de réaliser.

Dans ce but, elle réunit les représentants des communes intéressées dans la question de l'Est-Ouest, savoir : Chênée, Fléron, Beyne-Heusay, Forêt-Trooz, Bressoux, Grivegnée, Ans et Liège. A cette époque, ou depuis, toutes ces administrations ont marqué leur assentiment.

Le 8 décembre 1920 — donc avant l'échéance du contrat — le Gouvernement nomme une Commission d'étude chargée d'examiner une nouvelle formule des Tramways Liégeois et Est-Ouest. Par le fait même de la constitution de cette Commission, implicitement, le Gouvernement exprimait l'avis que la formule ancienne ne répondait plus à la situation.

Cette Commission était composée non seulement de délégués des pouvoirs publics et appartenant à toutes les nuances des opinions politiques, mais encore de personnalités compétentes, n'en professant aucune. Elle avait pour président M. Gaston Grégoire, Gouverneur de la Province, et pour membres : MM. Maertens, directeur général de la voirie communale, délégué du Gouvernement ; Lagasse de Locht, également délégué du Gouvernement, et Gevaert, membre du Comité consultatif des Tramways, représentant lui aussi le Gouvernement ; MM. Debarsy, député permanent ; Tombeur, échevin de la Ville de Liège ; Goblet, conseiller communal de Liège ; Seeliger, échevin de Liège ; Dejardin, bourgmestre de Beyne-Heusay, et Pirard, bourgmestre de Trooz, membres représentant les provinces et les communes ; MM. Noirfalise, directeur général de la Société anonyme des Tramways Liégeois, et Harmel, directeur de la Société anonyme des

Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions, membres représentant les concessionnaires; MM. Talbot et Thissens, tous deux délégués du personnel des Tramways; MM. Van Ceulen, chef de division de l'Administration de la voirie communale, secrétaire, et Raick, chef de bureau à l'Administration provinciale de Liège, ff. de secrétaire.

La première question que se posa la Commission fut de savoir dans quel sens elle orienterait ses travaux. Le Département de l'Agriculture lui avait, en effet, comme sans doute le veut l'usage, proposé comme programme l'étude de toutes les questions de concessions ou de régies. Mais MM. Goblet et Seeliger demandèrent tout de suite que le programme fût précisé; M. Seeliger, alors échevin des finances de la Ville de Liège, attira spécialement l'attention des représentants du Ministère de l'Agriculture sur le fait que les intérêts de la ville de Liège n'étaient pas suffisamment sauvegardés par les anciens procédés. Il estimait qu'on pourrait facilement se passer des sociétés concessionnaires et exploiter les tramways en régie.

M. Goblet, notre ancien collègue, chef incontesté de la droite au Conseil communal, appuya les arguments développés par M. Seeliger. « Il tient, dit le procès-verbal, à signaler que la Commission du budget de la Ville, qui se compose de la majorité des conseillers communaux, a admis unanimement la thèse que M. Seeliger vient de développer. C'est donc, en réalité, l'avis du Conseil communal de Liège tout entier que vous venez d'entendre. »

Pour abréger, passons sous silence le détail d'une intervention de M. l'échevin Tombeur (libéral) signalant, avec raison, que ce n'est pas tant la voirie qui fait l'importance d'une concession de tramways que la population qu'elle dessert.

A la fin de la réunion, M. Goblet insiste de nouveau et fait cette observation qui situe le débat :

« M. Goblet, lui aussi, est *adversaire de la régie des chemins de fer*, mais, au contraire, il est *partisan de la régie des tramways*, à Liège, où la régie n'a jamais soulevé la moindre difficulté ni aucune discussion au sein du Conseil communal tripartite. Nos diverses régies soldent en bénéfice, à l'exception de la régie du nettoyage public, mais ici, nous avons été forcés de faire ce service en régie, le concessionnaire ayant abandonné son entreprise. L'exploitation par adjudication publique avait, du reste, donné des résultats désastreux.

» En ce qui concerne le *Service du gaz*, là aussi le concessionnaire a abandonné. Nous exploitons donc en régie et nous gagnons de l'argent.

» Il en est de même de la régie des eaux alimentaires.

» Depuis que nous exploitons les tramways communaux en régie, nous réalisons également des bénéfices, c'est-à-dire que notre exploitation nous donne les redevances auxquelles nous avons droit. »

Cette discussion se prolongea durant plusieurs séances.

La séance dont je viens de citer des extraits est celle du 28 décembre 1920. En lisant les procès-verbaux, on remarque que si, au début des travaux de la Commission, il y a eu quelque flottement, bientôt les membres, rompus aux affaires publiques, sont entrés dans le vif de la question, en s'entourant de tous les documents possibles, que M. Goblet avait eu soin de réclamer dès le premier jour.

Un an se passe et, le 13 décembre 1921, nous nous trouvons en présence de l'adhésion du Gouvernement au projet d'exploitation intercommunale.

Dans l'intervalle, le Gouvernement, par arrêté royal du 31 mai 1921, décide que la *Société anonyme des Tramways Est-Ouest* continuerait, jusqu'à disposition ultérieure, l'exploitation des lignes dont il s'agit.

L'accord parfait existait entre tous les membres de la Commission. D'ailleurs, un document qui est le résultat des délibérations de la Commission gouvernementale, débute ainsi :

« Entre l'État Belge et la Compagnie intercommunale liégeoise de Tramways — elle est donc déjà constituée dans l'esprit de la Commission — il a été convenu ce qui suit : »

Un article prévoit la reprise du matériel. Puis vient un avant-projet de statuts de la Compagnie intercommunale. Tout montre qu'il s'agit d'une exploitation en régie. L'article 2 est formel sur ce point. D'autres articles contiennent toutes les stipulations ordinaires des statuts de sociétés anonymes ou coopératives en ce qui concerne la gestion de l'entreprise sociale. Il y est question d'un fonds de roulement, d'un magasin d'approvisionnements et l'article 16 porte ceci :

» Le Conseil peut confier la question des affaires journalières à un directeur.

» Le Conseil nomme et révoque tous les fonctionnaires et employés. Il règle leurs attributions, fixe leurs appointements.

» La nomination et la révocation des conducteurs, des percepteurs et des ouvriers appartient au directeur ».

Ici apparaissent donc bien les modalités de l'administration ; celle-ci, dans la pensée de la Commission est confiée à l'Intercommunale ; mais la faculté de remettre la gestion journalière à un directeur fait aussi ressortir l'intention d'en faire une régie industrielle et non une régie bureaucratique.

Voici, à la même époque, le début du projet de convention proposé par les délégués du Gouvernement :

« Convention entre l'État Belge et la Compagnie intercommunale.

» La Compagnie intercommunale dûment désignée ci-après par les mots « la Compagnie » prend à bail, pour une durée de trente ans... les voies de tramways et leur équipement, appartenant précédemment à la Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions et dont la propriété passera à l'État Belge.

» Ces voies et leur équipement sont décrits à l'inventaire.

» La Compagnie s'engage à maintenir ces voies et leur équipement en bon état d'entretien et à les renouveler au fur et à mesure des besoins, de manière qu'en tout moment et notamment en fin de bail, ce matériel réponde entièrement à sa destination.

» La Compagnie s'engage, en outre, à verser annuellement au Trésor, par terme trimestriel, le prix de location, fixé à 104,000 francs par an ».

Ce texte signifie bien qu'il s'agit de constituer une Compagnie Intercommunale chargée d'exploiter les lignes dont la concession était arrivée à expiration. Les droits de chacun dans la Compagnie Intercommunale sont déjà bien délimités et le matériel appartenant à l'État est loué à l'Intercommunale.

On était si loin que, déjà, la Ville de Liège avait décidé de demander option d'achat sur un terrain devant servir aux hangars et autres installations, au cas

où la Compagnie Est-Ouest aurait fait des difficultés pour remettre à l'Intercommunale les seuls bâtiments dont elle reste propriétaire.

L'unanimité pour une Intercommunale.

Le 11 juillet 1921, *le Conseil communal* de Liège, sauf les réserves de trois membres, *vote à l'unanimité une délibération consacrant l'exploitation des lignes Liège-Ans-Fléron et Bonne-Femme par une Intercommunale*. La loi sur l'association des communes n'étant pas encore votée, le Conseil communal de Liège, d'après les suggestions venues du Ministère, sollicite unanimement de la Législature le vote d'une loi autorisant les communes intéressées à constituer une Intercommunale d'exploitation des lignes Place Saint-Lambert-Ans, Place Saint-Lambert-Fléron et Place Saint-Lambert-Bonne-Femme, dont la concession est venue à expiration le 31 mai 1921.

Répondant à quelques réserves qui avaient été faites, l'échevin des services industriels, M. Fraigneux, un libéral, déclarait :

« Si nous demandons que l'on nous accorde la possibilité de constituer cet organisme (l'Intercommunale), c'est dans le but de lui confier l'exploitation en régie de ces lignes de tramways. Il ne peut y avoir de doute à cet égard. »

M. Seeliger, échevin des finances, résumait très bien la situation en ajoutant :

« Si nous vous demandons de constituer une Société intercommunale, c'est pour la charger de l'exploitation en régie des lignes dont la concession est expirée... *En attendant que les autres concessions viennent à échéance, nous vous proposons de faire exploiter, par l'Intercommunale, les trois lignes Est-Ouest.* »

M. Goblet, chef du parti catholique, qui n'est pas, en principe, partisan des régies, disait très haut :

« *Pour le moment, l'intérêt public exige impérieusement la création d'une Intercommunale. Tel a été d'ailleurs l'avis de toute la Commission : délégués de la Ville et des Communes, représentants du Ministre, tout le monde, sauf naturellement les directeurs des sociétés qui se sont abstenus, a estimé que cette solution seule permettait de sortir d'embarras.* »

Le 30 janvier 1922, sur la proposition du Collège des bourgmestres et échevins, le Conseil communal de Liège votait, encore unanimement, un crédit de 50,000 francs pour « frais préliminaires à la reprise de lignes de l'Est-Ouest par une Intercommunale ».

Excepté les concessionnaires qui s'abstenaient, on se trouvait donc devant une unanimité, chose rare en pareille circonstance. De l'avis de l'échevin compétent de la ville de Liège, M. Fraigneux, il n'y avait pas de doute : « l'exploitation en régie s'imposait ».

C'était aussi l'opinion du gouvernement, qui annonçait la désignation d'experts pour évaluer le matériel d'installation dont il est devenu propriétaire.

Cette unanimité n'est-elle pas impressionnante? Sur place, tous ceux qui ont la responsabilité se prononcent — après examen de la question — pour l'exploitation des lignes Est-Ouest par une Intercommunale où l'État, la Province, la Ville et onze communes de l'agglomération liégeoise trouveraient leur intérêt et auraient leur mot à dire.

Une loi a été votée par la Chambre.

Devant une telle unanimité et réalisant la promesse que nous avons faite à l'Hôtel de ville de Liège, nous déposâmes, avec nos collègues, MM. Julien Dreze, Paul Tschoffen, F. Galopin, J. Dejardin et Jos. Bologne, une proposition de loi sur le bureau de la Chambre des Représentants, relative à cet objet. Les signataires de cette proposition de loi, tendant à autoriser l'association des communes de l'arrondissement de Liège en vue de l'exploitation des lignes de Tramways, avaient, pour la circonstance, fait la trêve des partis.

Le 26 juillet, au nom de l'unanimité de la Commission spéciale composée de MM. Mabille, président, Hubin, Hallet, Lemonnier et Winandy, M. Max Hallet, rapporteur, concluait à l'adoption de la proposition.

Le 21 août 1921, la Chambre des Représentants adopte la proposition à l'unanimité des 122 membres présents.

Transmise au Sénat, la loi votée à la Chambre fut soumise à la Commission de l'Intérieur et de l'Hygiène, composée de MM. Ligy, président; Dubost, Delannoy, le baron de Mevius, De Visch, Ducastel, Huysman-van den Nest, Lekeu, Mahieu, Ryckmans, Seeliger, Serruys, Van Cauwenberg, Vande Moortele, Vinck et Asou.

Le 20 septembre 1921, M. Magnette, vice-président du Sénat, insistait pour la discussion immédiate du projet de loi, ne voulant pas mettre la « ville de Liège et les communes voisines dans une situation de dépendance à l'égard de certains exploitants ».

Le 7 février 1922, M. Asou, sénateur libéral de Tournai, déposa son rapport qui concluait ainsi :

« La Commission de l'Intérieur n'a aucune objection à présenter contre le projet de loi et ne peut que conclure à son adoption par le Sénat. »

L'honorable rapporteur insista auprès de la Chambre Haute pour que le projet fût voté d'urgence.

M. Berryer, alors Ministre de l'Intérieur, fit remarquer que la loi sur l'association des communes allait être soumise au Sénat, et que dans ces conditions, il ne serait pas nécessaire de voter le projet spécial. M. Ruzette, Ministre de l'Agriculture, appuya M. Berryer pour assurer que l'association des communes allait être légalement permise et qu'un projet fragmentaire devenait sans objet.

M. le rapporteur Asou et M. Seeliger insistèrent, mais au milieu de la confusion créée par cet incident, la proposition de loi fut repoussée par 56 voix contre 52 et 1 abstention, la plupart des membres votant simplement contre l'urgence ou la nécessité de faire une loi spéciale. La preuve en est qu'au cours du débat qui a eu lieu sur l'urgence, aucun des deux ministres ayant pris la parole, n'attaqua le fond de la proposition. Au contraire, ils furent d'accord pour reconnaître l'urgence du vote de la loi générale permettant à toutes les communes du pays de s'associer pour exploiter en régie des services publics déterminés.

On piétine sur place; puis, revirement inattendu.

Donc, en février 1922, la cause de l'Intercommunale paraissait acquise.

Que s'est-il passé depuis? A quels efforts doit-on un revirement dans certaines sphères? Nous ne savons que ce que les débats publics nous ont appris.

Remarquons tout d'abord l'abstention de M. le sénateur Digneffe qui, dans l'intervalle du dépôt de la proposition et de la discussion devant le Sénat, était devenu bourgmestre de la ville de Liège.

Nous étions le 7 février 1922. Dès le 3 mars, M. le bourgmestre Digneffe écrivait au nom du Collège échevinal une lettre à M. le Ministre, lui demandant une représentation plus étendue de la Ville de Liège dans la Commission créée par le Gouvernement pour étudier la question. Un échevin et le bourgmestre de Liège furent adjoints à la Commission.

Si on veut être édifié sur les premiers efforts faits pour obtenir un changement de front, il faut lire l'interpellation qui eut lieu au sujet de cette lettre, au Conseil communal, le 31 mars 1922.

Nous croyons pouvoir dire ici qu'il n'y a guère d'exemple d'une question où tant de personnes responsables aient donné un avis favorable et où, cependant, des influences inconnues sont parvenues à entraver la réalisation d'une proposition presque unanimement réclamée et de lui en substituer une autre tout à fait différente.

La question réapparaît sous un autre aspect.

En tous cas, tout paraissait dormir quand, le 15 février 1923, M. Galopin posa la question suivante à M. le Ministre de l'Agriculture :

« Depuis plusieurs années, la concession des tramways Est-Ouest de Liège et environs est terminée. Pour examiner le mode d'exploitation nouvelle de cette importante ligne, une Commission a été constituée. Cette Commission était composée de délégués du Gouvernement, de la province, de la Ville de Liège et de plusieurs communes de l'agglomération liégeoise; elle tint plusieurs séances et paraissait sur le point d'aboutir. Voudriez-vous me dire depuis quelle date cette Commission ne s'est plus réunie? Pour quel motif? Qui est responsable de cette situation?

» La concession de l'Est-Ouest étant terminée, le Gouvernement accorda une prolongation tout en stipulant que la Compagnie de l'Est-Ouest avait droit à un préavis de six mois, à dater du jour de la reprise éventuelle et, depuis, l'exploitation de cette ligne donne des bénéfices importants. Revient-il à l'État ou aux autres pouvoirs publics, une part de ces bénéfices en compensation du droit de prorogation accordé à la société des tramways?

» Du fait de la concession, les voies de ce tramway sont propriété de l'État. Quel est le montant de location payé par la Société pour utilisation de ces voies? »

Voici la réponse que fit le Gouvernement à l'honorable député de Liège :

« La Commission d'études pour les tramways de Liège s'est réunie la dernière fois le 10 mars 1922.

» On y avait envisagé la création d'une Société intercommunale dont le capital serait souscrit pour la plus grande partie par la Ville de Liège. Cette Société aurait eu à solliciter la concession, sous le régime de la législation ordinaire sur les tramways ou en vertu d'une loi spéciale.

» Depuis lors, la Ville de Liège a mis à l'étude de nouveaux projets au sujet

desquels aucune décision n'est prise. Il m'a paru inutile de convoquer la Commission avant que la Ville de Liège n'eût pris une décision de principe.

» La Commission n'a voulu envisager aucun accord avec la Société Est-Ouest autre que celui relatif à la reprise des installations.

» L'accord existant entre le Gouvernement et le concessionnaire peut être résilié quand le Gouvernement le jugera opportun, moyennant préavis de six mois. L'exploitation se fait sur la base des conditions des cahiers des charges, modifiées provisoirement en vertu de la loi du 30 juin 1922. Ces conditions ne comportent pas le partage des bénéfices, ni le prix de location du matériel à remettre au Gouvernement, à l'expiration de la concession provisoirement prorogée. »

Il est à remarquer qu'à partir de la lettre de M. le Bourgmestre demandant l'élargissement du nombre des délégués de la Ville, la Commission gouvernementale ne se réunit plus qu'une fois ; c'était pas la peine vraiment d'en vouloir modifier la composition. Parlant de cette dernière séance du 10 mars 1922, M. Goblet déclara au Conseil communal de Liège : « Nous avons reçu en pleine figure une grenade de dimension. Très gravement, le délégué du Gouvernement, M. Maertens, nous dit : Vous savez, nous ne sommes encore nulle part ».

Alors, pourquoi n'a-t-on plus réuni cette Commission ?

Au même moment, devant le Conseil communal de Liège, après avoir rappelé que le délégué du Gouvernement voulait alors imposer l'adjudication, M. Goblet, qui est un maître du barreau liégeois, démolit juridiquement cette prétention, et exposa que le principe de l'adjudication serait faussé, car, vu les circonstances, seules les sociétés concessionnaires pouvaient soumissionner.

Une nouvelle proposition.

Dans ces conditions, il apparaissait clairement que la reprise, par les pouvoirs publics, du matériel leur appartenant s'imposait, quitte même à en affermer l'exploitation. Il n'en fut rien. On abandonna l'idée de l'adjudication, mais non dans un but d'intérêt public ; on fit place à une autre combinaison aboutissant à la remise de la main à la main à une compagnie des réseaux appartenant aux pouvoirs publics. C'était pis, car le principe de l'adjudication n'était même pas sauf. On voulait éviter l'adjudication pour ne pas avantager la société concessionnaire ; c'était logique, mais supprimer l'adjudication pour lui donner un privilège, cela paraît extraordinaire.

Voici comment les faits se sont déroulés : Il fut révélé au Conseil communal de Liège, le 12 mars 1923, que le 24 juillet 1922 les représentants de la *Société des Tramways Est-Ouest* avaient communiqué de nouvelles propositions d'exploitation.

Le nouveau Collège échevinal crut devoir prendre sur lui de ne point poursuivre la mise sur pied de l'Intercommunale votée par le Conseil communal d'avant les élections de 1921 et votée un deuxième fois par le nouveau Conseil communal issu du dernier scrutin. Il étudia, au contraire, pendant deux années, les propositions des compagnies ; de tant de tractations contraires aux décisions antérieures du Conseil communal et de la Chambre des Représentants, surgirent de nouvelles propositions que les compagnies adressèrent à M. le Ministre de l'Agriculture le 29 mai 1923. Ces propositions renversant tout ce qui avait été fait jusque là furent transmises à la ville de Liège par dépêche de

M. le Gouverneur de la province en date du 6 juillet 1923. Le Collège échevinal étudia encore la question pendant plusieurs mois et le 26 juillet 1924, une convention à conclure avec les sociétés des tramways fut présentée au Conseil. La majorité du Conseil accepta, cette fois, la proposition des compagnies, non sans avoir laissé insérer les mots : « Intercommunale de contrôle ». Malheureusement, cette faïote commission de contrôle de trois membres voit dans le projet de convention aujourd'hui soumis à la Chambre des Représentants, ses pouvoirs considérablement réduits. Il est formellement stipulé que « les Commissions ne peuvent s'immiscer dans la direction de l'exploitation, ni dans l'administration de la Société ». Son action consiste à « faire rapport au Ministre au sujet de ces constatations ».

Nous voilà loin de l'Intercommunale chargée de l'exploitation en régie de tramways de l'agglomération liégeoise, telle qu'elle fut comprise par tous les pouvoirs constitués jusqu'en 1922.

Disons encore que ce projet de convention fut adopté dans une séance de nuit par le Conseil communal de Liège, le 24 juillet 1924, par 21 voix contre 14, et l'abstention de M. Digneffe bourgmestre qui déclara : « Je me suis abstenu parce que je puis me considérer comme intéressé indirectement dans cette affaire. » Trois conseillers communaux étaient absents, à 11 heures du soir, au moment du vote.

Il aura suffi de suivre attentivement les diverses phases — et nous n'avons rappelé que les principales — par lesquelles cette question a passé pour se rendre compte que des forces occultes ont agi contre l'exploitation par les pouvoirs publics et dans l'intérêt public, des tramways de l'agglomération liégeoise.

Il nous a semblé que la Chambre démocratique du 11 avril 1925 ne pouvait rester indifférente à cette situation dont nous lui soumettons l'exposé résumé et objectif.

Deuxième partie : *Examen de la Convention proposée.*

Mais nous passerions peut-être facilement sur cette étrange et suggestive histoire de la question des tramways au pays de Liège, si la convention qu'on nous propose était avantageuse pour les intérêts des communes, de la province, de l'Etat, des voyageurs et du personnel. Mais il n'en est rien.

Posons tout d'abord le problème en rappelant les lignes en cause, la date d'expiration des concessions et les conditions de fin de contrat :

1° Les lignes de l'Est-Ouest dont la concession est venue à expiration depuis mai 1921.

Ces lignes sont :

la ligne place Saint-Lambert-Ans;

la ligne place Saint-Lambert-Fléron;

la ligne place Saint-Lambert-Bonne-Femme.

Au total : 5 kilomètres 121 mètres d'axe de voirie occupée sur le territoire de la ville de Liège (1).

Il ne reste plus à la Société Est-Ouest que la concession de la partie de ligne Bonne-Femme-Trooz.

De par le cahier des charges de la première concession, les voies ferrées, les lignes aériennes et les feeders sont devenus, gratuitement, la propriété de l'Etat. Celui-ci ayant le droit de reprendre, en totalité ou en partie, à dire

(1) Nous ne possédons pas les chiffres officiels relatif au territoire des communes de Fléron, Beyne et Ans.

d'experts, des objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation I, il a été procédé, en 1921, à l'expertise prévue. Il en est résulté que, moyennant 3 millions de francs, l'État entrerait en possession du matériel roulant nécessaire à l'exploitation, comme aussi des remises aux voitures et des ateliers de la rue Frédéric Nyst.

C'est donc cette somme qu'aurait à payer, à l'Est-Ouest, l'Intercommunale de Tramways dont la constitution avait été décidée en 1921, par le Conseil communal;

2° La ligne Bonne-Femme-Trooz, dont la concession expire en 1941, est régie par un cahier des charges spécial dont l'article 56 porte :

« A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits du concessionnaire et entrera immédiatement en possession de la ligne et de ses dépendances (usines, remises, ateliers, poteaux, fils, etc.), ainsi que du matériel roulant, tels qu'ils existeront à cette époque, sans avoir rien à payer de ce chef au concessionnaire.

» Cette clause sera entendue dans le sens le plus large en faveur de l'État. »

L'article 59 permet aussi un rachat anticipatif, à toute époque, moyennant paiement, au concessionnaire, d'une somme de 1.000 francs par kilomètre et par année restant à courir augmentée de l'acquisition, à dire d'experts, du matériel fixe et roulant de l'exploitation.

Voilà ce qui concerne l'Est Ouest.

3° Les Tramways Liégeois ont, en affermage, jusqu'en 1934, le **Réseau communal**, *propriété de la Ville*, c'est-à-dire les lignes :

Place Leman-Guillemins-Place-Saint-Lambert-Corromeuse (ligne n° 1);

Guillemins-Gare Vivegnis à Liège (ligne n° 3);

Place de la République-la Bonne-Femme-Grivegnée (ligne n° 2);

Place des Déportés-Place Delcour-Guillemins-Place Paul Janson (ligne n° 4).

La longueur de l'axe de voirie occupée par le réseau communal est de 16 kilomètres 510 mètres.

4° La Société des Tramways Liégeois est en même temps concessionnaire du **Réseau gouvernemental** (lignes 5, 6, 7, 8 et 9), c'est-à-dire :

Place du Théâtre-Vivegnis;

Place du Théâtre-Wandre;

Place Saint-Lambert-Renory;

Place Saint-Lambert-Angleur;

Guillemins-Longdoz.

La longueur de l'axe de voirie occupée sur le territoire de la Ville de Liège est de 8 kilomètres 680 mètres (1).

En 1934, tout le Réseau communal (lignes 1, 2, 3 et 4) revient gratuitement à son propriétaire, la Ville de Liège.

A la même date, pour ce qui concerne le réseau gouvernemental, le pouvoir concédant entre, gratuitement, en possession des voies ferrées et de leurs dépendances, du matériel roulant de toute nature, des usines de production de force, matériel fixe, bâtiments et terrain de ces usines.

Le matériel fixe des voies et leurs dépendances tels que poteaux, fils feeders, font retour aux divers pouvoirs auxquels appartiennent les diverses catégories de la voirie empruntées par les dites voies.

Au total, rien que sur le territoire de la Ville de Liège, les pouvoirs publics seraient, en 1934, en possession de 30 kilomètres 311 mètres de lignes armées. En ajoutant les lignes des territoires des autres communes il faut compter environ 60 kilomètres de lignes que l'on veut livrer pour trente-cinq années à des compagnies privées.

(1) Nous ne connaissons pas la longueur exacte des lignes du réseau gouvernemental sur le territoire des communes de Herstal, Wandre et Vivegnis.

*
*
*

Redevances. — De l'Est-Ouest, la Ville ne reçoit, pour l'instant, pour ainsi dire rien.

Des Tramways Liégeois, la Ville perçoit des redevances diverses dont le total, pour 1924, atteint près d'un million.

En quoi consiste le projet de convention ?

Le projet de convention consiste à remettre de la main à la main à un concessionnaire, en l'occurrence la *Société Est-Ouest* et la *Compagnie des Tramways Liégeois*, fusionnés pour la circonstance, une ligne arrivée à échéance, des lignes dont la concession cessera dans huit ans et les Tramways Communaux qui appartiennent à la Ville de Liège.

Est-Ouest n'a plus légalement qu'un petit tronçon à exploiter, les Tramways Liégeois auront bientôt terminé leur exploitation et on propose de leur accorder de nouvelles concessions jusqu'en 1960!

Des concessions, ne tenant plus qu'à un fil, se voient ainsi prolongées de 35 ans en donnant aux Compagnies des avantages considérables! Nous examinerons ce point dans un chapitre ultérieur.

D'autre part, en ce qui concerne les Tramways Liégeois, la nouvelle concession serait, pour la Compagnie, beaucoup plus avantageuse que l'ancienne.

Il y a lieu d'ajouter encore, qu'en abandonnant les Tramways Communaux, c'est un cadeau de plus que l'on fait aux concessionnaires ne possédant sur ce réseau aucun droit. C'est le bien de la commune cédé à des particuliers. C'est un exemple pernicieux et, sans précédent, croyons-nous.

Il est aussi à remarquer qu'une concession d'une ligne complètement nouvelle, allant du Pont des Grosses-Battes par le Boulevard longeant la rive droite de l'Ourthe et se prolongeant jusqu'à la limite des communes de Chênée et de Vaux-sous-Chèvremont, est du même coup *accordée illégalement sans adjudication.*

La part de capital de chacun des intéressés.

Reprenons ici l'Exposé des motifs qui résume ainsi ce point important :

« L'exploitation du réseau des Tramways unifiés de Liège se fait en communautés d'intérêts entre les Pouvoirs publics : Etat, ville de Liège et Communes, et le concessionnaire.

» Les parts des installations au 1^{er} janvier 1925 et servant de base à l'estimation des redevances, à l'établissement du compte de gestion et à la répartition des bénéfices sont définies comme suit :

» a) *Appartenant à l'Etat.* — Les installations situées sur la voirie dont il est devenu réellement propriétaire à l'expiration de la concession *Ans-Fléron* de la *Société des Tramways Est-Ouest*; ces installations sont évaluées à fr. 2,654,520 »

» b) *Au profit de l'Etat.* — La partie des installations des *Tramways Est-Ouest* et *Tramways Liégeois* correspondant aux amortissements que ces Sociétés auraient dû faire au 31 décembre 1924 et qui est estimée à 3,609,760 »

» c) *Appartenant à la ville de Liège.* — Toutes les installations de son réseau communal évaluées 9,113,124 »

» d) *Appartenant aux Pouvoirs publics.* — Les sommes représentant les participations nouvelles à consentir dans la suite par les Pouvoirs publics; 15,377,404 »

» e) *Appartenant aux concessionnaires.* — Les installations restant propriété des deux Sociétés les *Tramways Est-Ouest* et les *Tramways Liégeois*, c'est-à-dire du concessionnaire, évaluées à 12,488,059 »

» Le concessionnaire ajoutera à ce capital :

» 1° Le montant des immobilisations nécessaires pour réaliser les améliorations et transformations définies aux 1°, 2°, 3° et 4° du § 1^{er} de la présente Convention, et la réfection de la route de Liège à Aix-la-Chapelle, entre la cumulée 386 et le passage à niveau du chemin de fer à Fléron. Ce montant devra s'élever *au moins* à 11 millions de francs. Les dépenses successives constituant ces immobilisations se feront d'accord avec le Ministre.

» Les travaux divers s'élevant à fr. 7,615,659 94 conformément à l'autorisation ministérielle du 28 novembre 1924 constituant une première tranche de ces immobilisations.

» 2° Un fonds de roulement d'exploitation fixé forfaitairement à 1,644,537 »

» Ces sommes représentent, avec les immobilisations nouvelles autorisées par le Ministre, les capitaux investis par le concessionnaire. »

*
* *

De cet exposé, il résulte que le concessionnaire aura au moins 25 millions dans l'affaire quand tous les pouvoirs publics réunis n'en auront qu'une quinzaine.

Il est à remarquer que la convention parle d'*au moins* 11 millions de nouvelle immobilisation, ce qui fait croire que ce chiffre sera dépassé. En chiffres ronds, on peut dire que les capitaux investis par le concessionnaire seront de 25 à 30 millions.

La part du concessionnaire sera donc près du double de la part totale des pouvoirs publics réunis. C'est une abdication.

Il est à souligner que les 25 ou 30 millions du concessionnaire porteront intérêt à 7 %. Il en sera de même des sommes investies par l'État.

En ce qui concerne la ville de Liège, les intérêts seront remplacés par une redevance fixe et une part éventuelle et proportionnée dans les bénéfices; nous en parlerons plus loin.

*
* *

Quant aux évaluations de capitaux restant à amortir, des observations utiles pourraient être présentées. Nous n'en ferons qu'une :

Actuellement la *Société des Tramways Liégeois* inscrit chaque année à son bilan, pour intérêt et amortissement d'un capital obligations emprunté avant-guerre, la somme de 250,000 francs. Ce capital doit être complètement amorti en 1934. Pour évaluer le capital de chacun, on a multiplié les chiffres par le coefficient 2,386. Ne discutons pas sur ce point. *Ce qui est intéressant pour l'instant*, c'est que la partie non amortie des capitaux engagés est considérée comme appartenant aux compagnies. De ce fait, par la valorisation du capital restant, le nouveau concessionnaire chaque année prélèvera à son profit, à 7 %, sans compter les avantages à la diminution du taux d'amortissement, une somme d'environ 400,000 francs. L'Est-Ouest touchera de même un intérêt sur des installations évaluées à 2 ou 3 millions et dont elle n'aurait su que faire à la fin de la concession. C'est encore une recette de près de 200,000 francs. En réalité, c'est déjà un gain, pour les concessionnaires, d'un demi-million au moins par an. Si on y ajoute les capitaux valorisés de ce qui reste à amortir sur la ligne Place Saint-Lambert-Trooz, les prélèvements au profit du concessionnaire sont encore plus élevés.

Redevances.

Nous avons dit que la ville de Liège — traversée de part en part et en tous sens par toutes les lignes en cause — ne recevra pas d'intérêts pour les sommes qu'elle a investies dans les Tramways communaux. Elle aura droit à une redevance à peu près égale à celle qu'elle touche aujourd'hui.

M. Delville, ingénieur-industriel, échevin de la Ville, a écrit que « si la Ville ne devait recevoir que ce qu'elle retire de son réseau communal, il n'y aurait guère pour elle de raison d'adopter les propositions des sociétés!!! »

M. Delville a fini par approuver le projet de convention. Mais sa déclaration est importante. Dans ces conditions, voyons ce que la Ville reçoit aujourd'hui, ce qu'elle recevrait demain avec la nouvelle convention et ce qu'elle pourrait sans aucun doute espérer recevoir si aucun changement n'était apporté à la situation présente.

La convention proposée accorde à la Ville de Liège jusqu'en 1934, une somme de 1,025,000 francs, somme qui, à partir du 1^{er} janvier 1935, sera portée à 1,125,000 francs. On dit bien que le concessionnaire garantit, en outre, une part du boni du compte de gestion de 175,000 francs au moins par an, mais le texte de la convention ajoute immédiatement :

« Toutefois, cette somme de 175,000 francs pourra être diminuée du montant des charges annuelles d'intérêt et d'amortissement qui seront portées au compte de gestion, et qui seraient relatives à l'immobilisation des capitaux nécessaires pour améliorer les installations, tant fixes que mobiles, du réseau communal appartenant à la Ville. »

Comme il n'y a pas ici de cran d'arrêt, il faut s'attendre à voir réduire considérablement cette redevance supplémentaire. En la portant à 100,000 francs, nous faisons une bien large confiance au concessionnaire. En ajoutant cette somme à la première, nous obtenons une redevance totale 1,125,000 francs pour la Ville de Liège.

Les apports au budget communal du fait des redevances et parts de bénéfices dans la *Société des Tramways Liégeois* et les *Tramways Communaux* a été, pour ces deux réseaux seulement de 848,000 francs en 1921; de 885,000 francs en 1922; de 981,000 francs en 1923; de fr. 1,037,337.46 en 1924. Ils sont évalués à fr. 2,225,221.28 pour 1926.

Dès la première année, la Ville de Liège toucherait donc moins, malgré l'adjonction de l'important réseau Est-Ouest, qu'elle ne touche maintenant avec deux réseaux seulement.

* *

En 1923, envisageant cette question, M. Henrion, ingénieur en chef des services industriels de la Ville de Liège, expose ce qui suit pour arriver à faire la comparaison entre les apports à la Ville dans le régime existant et dans celui proposé :

« Pour apprécier ce premier point, il faudrait déterminer quel total de redevances la Ville peut escompter pendant ces dix premières années et par son contrat actuel avec les Tramways Liégeois.

» Chaque année, on constate dans ces lignes, une progression de recettes. Elle est plus ou moins forte suivant les relations et la situation économique du pays. La majoration des salaires dans l'agglomération liégeoise a eu pour conséquence d'augmenter la recette des diverses lignes de Tramways.

» Sur le réseau communal, la recette peut encore progresser notablement. Il s'agit là d'un public se déplaçant facilement et prenant le tramway, même pour de faibles parcours.

» Au sujet de cette recette, il faut bien signaler ici l'attitude des Sociétés dans ces derniers temps. Dans leurs écrits, et pour appuyer leurs propositions, elles déclarent les services insuffisants et, d'autre part, lorsque la Ville a demandé aux Tramways Liégeois d'ajouter une deuxième remorque, le lundi, à la ligne n° 1, la Société en a d'abord contesté l'utilité, a réclamé des constats contradictoires et c'est après des discussions qu'elle s'est décidée, depuis quelques semaines, à ajouter cette seconde remorque du lundi pendant quelques heures. Verbalement, la chose a été demandée également pour le jeudi et le samedi. Rien n'a encore été fait dans ce sens. Cette seconde remorque serait utile tous les jours de la semaine de 11 $\frac{1}{2}$ h. du matin à 7 $\frac{1}{2}$ h. du soir. Ce supplément de places offertes déchargerait aussi les voitures de la ligne n° 3 qui, à certains moments, sont véritablement bondées.

» Sur la ligne n° 2, il serait possible de renforcer le service sans grands frais. Il n'y a là que quatre voitures en circulation pour six en service. Avec deux voitures en plus, on augmenterait le trafic de 50 %. L'exploitant dispose de 64 remorques et il en utilise 16 normalement et le lundi 30 pendant quelques heures. L'exploitant dispose de 60 motrices et il y en a 42 en service.

» Sur le réseau gouvernemental, il y a aussi une augmentation de recettes à prévoir. Pour le moment, l'exploitant y met les remorques suffisantes. L'exploitant y dispose d'une réserve de matériel de même ordre que celle dont il dispose sur le réseau communal.

» En résumé, ces deux réseaux sont loin d'être à saturation et le matériel actuel peut encore suffire, pendant de nombreuses années, aux augmentations de trafic.

» Remarquons d'ailleurs, que sur le réseau communal, la recette a progressé, de 1923 sur 1922, de plus de 7 %, alors qu'on avait rien fait pour la faire augmenter. Cette augmentation a été de 9 % sur le réseau gouvernemental.

» Avant-guerre, sur le réseau communal, de 1906 à 1913, soit pour sept exercices, la majoration de recettes avait été de 37 %, soit une moyenne de 5 $\frac{1}{4}$ % par an.

» Sur le réseau gouvernemental et pour la même période, la majoration avait été de 61 %, soit environ 9 % par an.

» Pour les deux exercices d'avant-guerre (1913 sur 1911) la majoration a été de 15.8 %, soit environ 8 % par an.

» Ce sont là des faits tirés du passé et qui peuvent servir de base pour apprécier l'avenir.

» Il ne serait pas excessif de prévoir une augmentation moyenne annuelle de 4 % pour le restant de la concession des Tramways Liégeois (1934). Toutefois, pour être modéré, il ne sera prévu que 3 %.

Tableau relatif à l'exploitation séparée de 1925 à 1934.

Années.	Total des recettes.	dépenses d'exploitation.	Total des redevances.
1925 . . .	10,444,319	9,076,113	991,540
1926 . . .	10,755,813	9,346,827	1,022,573
1927 . . .	11,070,769	9,620,498	1,054,060
1928 . . .	11,406,280	9,912,057	1,087,460
1929 . . .	11,744,024	10,205,557	1,121,192
1930 . . .	12,094,585	10,389,248	1,192,464
1931 . . .	12,454,909	10,698,876	1,209,472
1932 . . .	12,822,485	11,014,514	1,267,430
1933 . . .	13,203,855	11,345,111	1,306,609
1934 . . .	13,600,435	11,682,773	1,347,572
			11,620,372
		MOYENNE ANNUELLE. . .	1,162,037

» La ville recevrait ainsi, *en dix ans*, 11,620,372 francs, au lieu de 10,250,000 francs qui lui sont offerts. Différence : 1,370,372 francs.

» Ces calculs sont faits pour éviter tout aléa. Il est vraisemblable que l'augmentation des recettes sera de plus de 3 % par an. Ainsi, les Tramways Liégeois ont fait 4 millions de recettes en 1919, 6 millions en 1920 et 8 millions en 1921. Contre cette progression, on peut faire valoir ici les augmentations de tarifs, mais il faut tenir compte qu'avec la nouvelle formule, les tarifs augmenteront automatiquement chaque fois que les salaires et le prix de l'électricité augmenteront. »

Mais nous avons dit que sans l'Est-Ouest, la ville touche dans le régime existant — plus que ce qu'on lui propose. L'Est-Ouest serait-elle une mauvaise affaire, par hasard?... Oh! non! car depuis 1919, cette Société réalise en moyenne 720,000 francs par an de bénéfice net,

Donc, au point de vue redevance, le concessionnaire fait encore un bénéfice considérable au détriment de la caisse communale de la Cité ardente.

Au moment où les villes comme Liège paient encore les conséquences de la guerre, au lendemain des inondations qui sont venues grever à nouveau un budget en déficit, le Parlement ne voudra pas priver la grande ville wallonne de recettes importantes pour en faire cadeau à des sociétés particulières.

L'augmentation du capital est exagérée.

Pour légitimer les conditions draconiennes des concessionnaires, on invoque la nécessité d'augmenter le capital. Nous avons déjà vu que de ce côté, en se faisant payer les intérêts au taux de la valeur du franc en 1923 pour le capital non amorti souscrit avant-guerre, le concessionnaire gagnait plus d'un demi-million par an.

Mais en ce qui concerne le capital nouveau à investir dans l'affaire, dans un rapport adressé au Collège échevinal, M. l'Ingénieur en chef de la ville de Liège estime que le chiffre de 11 millions est exagéré. Il écrit :

« Et les sociétés prétendent vouloir dépenser en travaux et matériel au moins 10 millions dont la charge annuelle serait de plus de 800,000 francs. »

» Mais il y a un correctif : c'est qu'une partie de ces travaux nouveaux servirait à payer des dépenses d'exploitation, des frais de renouvellement.

» Voilà ce qui ne peut pas être et qui fausse les comptes.

» Lesdits frais de renouvellement — mis en charge du compte capital — proviennent de ce fait que l'Administration des Ponts et Chaussées ayant formulé le désir de voir les voies de la ligne de Fléron reportées au centre de la chaussée, les sociétés font virer, au compte capital, le renouvellement des voies existantes avec la partie de la dépense qui concerne la seconde voie, là où elle n'existe pas et qui, elle est bien du premier établissement.

» Si l'on reconnaît vouloir faire ce virement en voies, n'est-on pas autorisé à présumer qu'il peut y avoir des choses de l'espèce sur d'autres postes?

» Une partie de la dépense indiquée de 10 millions serait relative à l'achat de nouvelles voitures motrices dont la justification serait l'organisation de services plus intensifs.

» Il convient de faire remarquer, à ce sujet, que sur la ligne de Fléron, la fréquence est de dix minutes comme sur la ligne Liège-Seraing. Cependant cette dernière ligne a à desservir des localités plus peuplées et où les déplacements sont plus nombreux. Sur la ligne d'Ans, la fréquence actuelle est de six minutes.

» Il n'est pas possible de prétendre que cette fréquence doit être augmentée immédiatement.

» En terminant cet examen comparatif des deux régimes, il faut encore signaler qu'en laissant continuer, en l'améliorant, l'exploitation actuelle des tramways liégeois, *les pouvoirs publics entreraient gratuitement en possession du matériel et des installations définies plus haut et qui représentent plusieurs millions.* »

Une autorisation anticipée.

Il résulte de cette citation que les Compagnies cherchent à investir le plus possible de capitaux dans l'affaire dans le but d'y dominer et, par des attaches financières toujours plus fortes, s'assurer de nouveaux avantages dans la combinaison. En ces matières, ligoter les pouvoirs publics est toujours une mauvaise affaire. Elle ne peut être bonne en ce cas que pour les compagnies exploitantes.

Dans ces conditions, nous avons le droit de regretter qu'en date du 28 novembre 1924, le Gouvernement de l'époque ait cru devoir autoriser la *Compagnie Est-Ouest*, dont la concession est arrivée à expiration depuis le mois de mai 1921, et qui, depuis lors, exploite à titre précaire, a procédé à des travaux divers dont le coût est évalué à fr. 7,615,659.94.

Nous venons de voir qu'en tout état de cause, qu'une partie de ces travaux incombait exclusivement à la *Compagnie Est-Ouest*, et qu'une autre partie n'était nullement indispensable pour l'instant.

Les Chambres législatives auraient le droit de se plaindre de l'attitude du Gouvernement de 1924 que nous venons de rappeler; l'autorisation accordée en 1924 préjuge du vote que le Parlement aura à émettre dans une affaire très importante. Ce n'est guère régulier. C'est en tous cas, un fait qui semblerait vouloir forcer la décision de la Chambre et du Sénat. C'est, de toutes façons, un précédent qu'il faudrait regretter.

Un moyen d'augmenter l'influence des compagnies.

Si l'on additionne les sommes diverses qui représentent le capital investi par les compagnies dans l'affaire, leur part, avons-nous dit, sera de l'ordre de 23 millions au minimum contre 17 millions au maximum aux pouvoirs publics, ville et État.

Il est à remarquer, d'autre part, que le projet de convention prévoit le « cas d'aliénation d'immeubles ou de matériel qui ne serait pas remplacé ». Dans cette éventualité « les parts des pouvoirs publics et du concessionnaire définies (au projet) seront modifiées en raison de ces aliénations ».

Qui proposera ces aliénations? Qui jugera que ces immeubles et ce matériel ne doivent pas être remplacés? Évidemment, la Compagnie exploitante. Certes, les pouvoirs publics pourront s'opposer à ces aliénations, mais leur situation sera difficile quand les exploitants jugeront que ces immeubles et ce matériel ne peuvent plus servir à l'exploitation. Par ce procédé, il sera aisé de diminuer l'influence déjà si réduite des capitaux des pouvoirs publics dans l'affaire.

Part prépondérante du capital des compagnies, facilité pour la Compagnie de modifier la proportion des parts des parties contractantes sont autant de faits qui doivent entrer ici en considération et qui doivent nous mettre en méfiance.

Les tarifs.

Le tarif minimum est fixé à 30 centimes et à 40 centimes en correspondance.

Les prix des billets s'établissent comme suit :

30 centimes pour les deux premières sections.

35 centimes pour les trois premières sections.

40 centimes pour les quatre premières sections.

Pour les trajets s'étendant sur plus de quatre sections, il est perçu une majoration de 10 centimes par groupe de deux sections supplémentaires, avec maximum de 80 centimes en parcours direct et de fr. 1.30 en correspondance.

Une section entamée se paie comme section entière.

Des abonnements réduisant le prix du coupon « de 50 % pour un voyage aller-retour par jour ouvrable » sont prévus pour les étudiants, les ouvriers et les petits employés se rendant à l'école ou au travail.

Les prix ci-dessus ont été établis en se basant sur le coût de la main-d'œuvre et des matières premières au moment de l'élaboration du cahier des charges, c'est-à-dire au 1^{er} janvier 1925.

Pour chaque variation de 0,337 de la somme A obtenue en ajoutant au salaire horaire moyen du personnel roulant le $\frac{1}{240}$ du prix moyen dans trois charbonnages du bassin de Liège à désigner par le Ministre, de la tonne de charbon lavé des catégories 0, 10 et 10-20 demi-gras 14 % de matières volatiles, 10 % de cendre, le prix moyen par voyageur transporté subira une variation correspondante de 2,5 centimes.

« Actuellement, dit le cahier des charges, le salaire horaire moyen étant de 2,893 francs et le prix de la tonne du charbon défini ci-dessus de fr. 114.17, la valeur de base A est de :

$$A = 2,893 + \frac{1}{240} 114.17 = 3,368. »$$

Donc, pour chaque variation de cette dernière somme (3,368) de 0,337, le prix du coupon sera augmenté de 2,5 centimes.

On remarquera tout de suite que le salaire joue le rôle important dans la détermination du prix des billets. La moindre augmentation accordée au personnel provoquera une élévation du tarif des transports. Les salaires portés à 35 centimes à l'heure en plus suffiraient pour provoquer une augmentation des tarifs assez conséquente.

Cela nous amène à demander, si l'augmentation de 2 1/2 centimes sur le prix moyen par voyageur transporté ne dépasse pas de beaucoup l'augmentation du prix de revient.

Un percepteur qui tient note du nombre de voyageurs transportés chaque jour nous a remis la statistique suivante pour l'année 1925.

LIGNE 3. — *Vivegnis-Guillemins.*

Année 1925. Mois.	Nombres d'heures effectuées.	Nombres de journées de travail.	Nombre moyen de voyageurs transportés par jour.
Février	207 heures	25 journées	478 voyageurs
Mars	222 id.	25 id.	496 id.
Mai	218 id.	24 id.	494 id.
Juin	204 id.	24 id.	474 id.
Juillet	205 id.	24 id.	533 id.
Août	201 id.	24 id.	474 id.
Octobre	231 id.	27 id.	500 id.
Novembre	221 id.	21 id.	527 id.
Décembre	219 id.	25 id.	503 id.

Si l'on tient compte qu'il manque trois mois, on peut dire que la moyenne par jour sur la ligne 3 est d'environ 500 voyageurs. Sur d'autres lignes le chiffre doit être plus élevé.

Pour augmenter le prix du coupon, nous avons vu qu'il suffisait d'augmenter les salaires de 35 centimes à l'heure. La ligne n° 3 n'emploie jamais de voiture-remorque, donc la compagnie paie ici le salaire d'un percepteur et d'un conducteur. Si on augmente le salaire horaire de 35 centimes, cela donne un accroissement de dépenses pour la Société de tramways de fr. $0.35 \times 8 \times 2 =$ fr. 5.60. En ajoutant 40 centimes provenant de l'augmentation des ouvriers du dépôt, nous obtenons une dépense supplémentaire de 6 à fr. 6.50 environ. Mais du fait de l'augmentation du prix moyen de 2 1/2 centimes par voyageur, la compagnie exploitante touchera $500 \times 2 \frac{1}{2} =$ fr. 12.50. Elle accordera 6 francs au personnel pour pouvoir toucher 12 francs de plus sur le porte-monnaie du voyageur.

Si nous avions pris comme base une voiture avec remorque, le calcul serait beaucoup plus avantageux encore pour la Société. En effet, l'accroissement de dépense ne serait que d'un tiers et l'augmentation de la recette serait double; comme on le voit, l'opération est fructueuse, surtout pour la compagnie exploitante. La question est de savoir ce qu'en penseront les voyageurs.

D'autre part, la Compagnie exploitante se débarrasse ainsi du souci de réduire au minimum certains frais d'administration lorsqu'elle sera obligée d'augmenter les salaires du personnel. Finalement, c'est celui-ci qui sera rendu responsable des tarifs surélevés.

Le compte de gestion.

Le concessionnaire tient un compte de gestion. Il porte au débit : 1° les dépenses d'exploitation, y compris les allocations à la Caisse des pensions; 2° les impôts; 3° les redevances forfaitaires aux pouvoirs publics; 4° l'amortissement du capital investi par la Société exploitante, calculé au taux de 4 % et sur un nombre d'années tel que cet amortissement soit complet au

31 décembre 1960; 5° l'intérêt à 7 % de la part du capital investie par le concessionnaire; 6° l'allocation au fonds de renouvellement.

D'autres précautions encore sont prises pour garantir la conservation et l'intérêt du capital engagé par la Compagnie. Le projet de convention prévoit bien que, si le compte de gestion est déficitaire pendant un moment, le déficit sera supporté par le concessionnaire. Mais immédiatement il ajoute :

« En compensation, lorsque le compte soldera en boni, le concessionnaire prélèvera sur ce boni les sommes nécessaires pour suppléer au manquant des années antérieures, intérêts non compris. »

Le compte de gestion assure donc en tout état de cause l'intérêt à 7 % et l'amortissement des sommes engagées par la Compagnie.

Lorsqu'après avoir versé ainsi aux concessionnaires intérêts et amortissement, s'il reste un boni, il sera partagé comme suit :

10 % au profit d'œuvres créées ou à créer en faveur du personnel.

90 %, soit le reste, à répartir entre les pouvoirs publics et les concessionnaires au prorata de la valeur des capitaux de chacun d'eux.

Après avoir payé les frais d'administration et avoir assuré les redevances forfaitaires aux pouvoirs publics et les intérêts des sommes engagées par la Compagnie à 7 %, plus 4 % pour l'amortissement desdits capitaux, s'il reste un boni, la répartition se fera donc ainsi : sur un boni de 1,000 francs, 100 francs seront donnés à des œuvres créées par les patrons et dont nous ne savons rien; 364 francs, en chiffres ronds, seront versés aux pouvoirs publics : État, Ville de Liège et Communes intéressées; le concessionnaire recevra 536 francs.

Cette répartition déjà favorable à la Compagnie lui sera plus profitable encore si, comme nous l'avons vu, elle parvient à augmenter encore son influence financière dans l'affaire. C'est à quoi elle tendra puisque ses capitaux sont garantis contre toute perte éventuelle et qu'elle est assurée d'un intérêt de 7 %. En cette affaire, elle ne court aucun risque. Nous voilà loin des entreprises industrielles ordinaires, où l'industriel risque à chaque instant de perdre son capital. Il y a lieu de faire remarquer que l'industriel privé ne jouit pas d'un monopole, comme c'est le cas ici.

Les pouvoirs publics liés pendant trente-cinq ans.

Conditions draconiennes de rachat.

La durée de la concession est de trente-cinq ans; plus exactement, le contrat n'arrivera à expiration que le 31 décembre 1960. Si, par suite d'un cas de force majeure, le service venait à être interrompu pendant une période de plus de trois mois sur la moitié au moins du réseau, la concession est prolongée au minimum d'un an.

Il n'est pas possible, semble-t-il, d'admettre qu'une concession qui est ici presque un abandon de droit pour un réseau aussi important, puisse être accordée aujourd'hui pour trente-cinq années.

Mais, dira-t-on, la convention prévoit les conditions de rachat de la concession par les pouvoirs publics.

Plusieurs pouvoirs étant en cause, on se trouvera déjà devant un premier obstacle, celui de les mettre d'accord au même moment.

Mais cet obstacle n'est rien en comparaison des conditions financières qui figurent à l'acte de concession. Rappelons d'abord celles-ci :

« Après l'expiration de la dix-septième année, c'est-à-dire pour la première fois en 1942, les pouvoirs publics auront la faculté de racheter la concession à la fin de chaque année, moyennant préavis d'un an, à la condition de verser au concessionnaire :

» 1° A la date du rachat. — Le montant des capitaux investis par lui, tels qu'ils sont définis au § IV, ainsi que les capitaux qui auraient été investis dans la suite, d'accord avec le Ministre et qui n'auraient pas encore été amortis au moment de la reprise, suivant les comptes de gestion ;

» 2° A la fin de chacune des années suivantes, jusqu'à la fin de la concession, c'est-à-dire au 31 décembre 1960 :

» a) Une annuité égale à la moyenne des bénéfices attribués au concessionnaire pendant les trois derniers exercices, suivant ce qui est dit au § VI ;

» b) Une seconde annuité-prime égale à un certain pourcentage de recettes de la dernière année ; le taux de ce pourcentage est égal au taux moyen des augmentations des recettes pendant les dix derniers exercices, diminué de 1 %.

Un don de 5 millions.

Voyons tout d'abord la première condition qui stipule le versement au concessionnaire des capitaux investis par lui et non amortis.

A première vue, rien d'anormal ; tout le monde est d'accord pour trouver légitime le remboursement des capitaux non amortis. Mais dans le cas qui nous occupe, nous devons nous souvenir que les installations des lignes exploitées par la Société des Tramways Liégeois ⁽¹⁾ retournent gratuitement à l'État en 1934.

Lorsque ⁽²⁾ nous avons donné — en calculant trop modestement d'ailleurs — la perte de redevance que la ville de Liège ferait du fait de la remise immédiate du réseau communal et du réseau gouvernemental des Tramways Liégeois — et ce indépendamment de l'Est-Ouest — il a été tenu compte des charges d'amortissement en dix ans des installations de ces deux réseaux.

La propriété des lignes amortissables au profit de l'État qui fait partie du réseau gouvernemental, a été évaluée à 5,972,560 francs au taux de valorisation admis par l'expertise. « Et, dit l'ancien échevin des finances de la ville de Liège, c'est nonobstant l'amortissement total de cette propriété — qui, dans les écritures actuelles de la société, figure à sa valeur d'avant-guerre, c'est-à-dire pour 2,505,169 francs — que les revenus annuels de la ville de Liège, pendant les dix années à venir, s'élèveraient à 1,250,000 francs, soit à 225,000 francs de plus que nous offrent les Sociétés comme redevance forfaitaire *in fine*, pour l'exploitation de tous les réseaux. »

D'après la convention, cette somme de 5,972,560 francs, au lieu d'être amortie en dix ans, ne le sera qu'en trente-sept ans. « A 4 % le taux d'amortissement, cela représente une somme de 73,104 francs par an. Capitalisée à 4 %, cette

(1) Voir page 10 du présent rapport, ligne 29 et suivantes.

(2) Voir pages 13, 14 et 15 du présent rapport.

annuité, d'après un calcul fait par M. le sénateur Seeliger, aura acquis, après dix ans, une valeur de 877,685 francs ».

Ainsi donc, tandis que, pendant les dix premières années, les Sociétés auront versé à la Ville 225,000 francs de moins chaque année, elles resteront propriétaires, au bout de ces dix années, d'une valeur non amortie de 5,094,874 francs, alors que, dans le régime actuel continué, elles ne posséderaient plus rien.

C'est donc *un cadeau de plus de cinq millions* qui est fait ici *aux compagnies*. En capitalisant la perte de redevance annuelle pendant dix années, il faut encore ajouter deux ou trois millions, soit en tout *huit millions* accordés gracieusement à la société exploitante. *Avant de commencer, elle réaliserait donc un bénéfice de huit millions*. On comprend ainsi l'insistance des compagnies.

De 1934, date de l'expiration des concessions des Tramways Liégeois, jusqu'à fin 1941, date du droit de rachat, il faudra donc payer des intérêts à la compagnie sur des capitaux qui, en équité et en droit, ne lui appartenaient plus depuis huit ans. D'autre part, il faudrait encore, au moment du rachat, lui verser, amortissement déduit, une somme d'environ 4,200,000 francs. N'est-ce pas dilapider les deniers publics ?

Des bénéfices pour ne rien faire.

Les autres conditions imposées en cas de rachat sont du même ordre. Il s'agit de verser au concessionnaire des bénéfices pendant dix-neuf ans, pour ne rien faire.

En effet, la convention dit textuellement qu'en cas de rachat en 1941, les pouvoirs publics devront verser, outre les capitaux non amortis « à la fin de chacune des années suivantes jusqu'à la fin de la concession, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1960, premièrement une annuité égale à la moyenne des bénéfices attribués au concessionnaire pendant les trois derniers exercices, suivant ce qui est dit au § VI ».

Si nous nous reportons au paragraphe visé, il s'agit surtout de l'établissement du compte de gestion. La répartition du solde dudit compte n'est exposée qu'au § VII. Il est vraisemblable qu'il faut lier les deux paragraphes. C'est d'ailleurs l'interprétation la moins favorable à notre thèse. Néanmoins, elle offre encore l'occasion, pour la compagnie concessionnaire, de toucher de fortes sommes.

Par un versement moindre au fonds de renouvellement, et par la diminution du coefficient d'exploitation pendant les trois derniers exercices précédant la date de faculté de rachat, la compagnie concessionnaire peut augmenter considérablement pendant les années en cause, le solde bénéficiaire du compte de gestion.

De là, des annuités très fortes à payer à la Compagnie en cas de rachat par les pouvoirs publics. Cette clause est donc un nouvel obstacle mis au rachat.

* * *

Mais ce n'est pas tout. Il faudrait en plus, payer à la Compagnie « *une seconde annuité-prime* égale à un certain pourcentage de recette de dernière année; le taux de ce pourcentage est égal au taux moyen des augmentations des recettes pendant les dix derniers exercices, diminué de 1 % ».

Il suffira d'ailleurs de créer à temps de nouvelles lignes pour augmenter les recettes. D'autre part, on sait que l'augmentation des voyageurs, d'une année à

l'autre, est toujours très grande (1). Il y a lieu de noter qu'ici il y a question des recettes et non des voyageurs. Suffira-t-il d'augmenter les tarifs pour faire deux cadeaux au lieu d'un à la société exploitante? Ajoutons encore que l'accroissement du nombre des voyageurs et l'accroissement des recettes n'est pas le fait des compagnies et cependant c'est elles qui en réclament les bénéfices.

Le système des prorogations successives.

Dans le rapport de M. l'Ingénieur en chef des Services industriels de la ville de Liège, des calculs sont établis pour évaluer ce que coûterait la reprise des lignes à fin 1941 :

« Le service, dit ce rapport, en décembre 1923, établissait que l'annuité de reprise serait au minimum de 33,500,000 francs. Les Sociétés protestent et indiquent 29 millions. Le service de l'électricité fait de nouveaux calculs et établit que l'annuité pourrait s'élever à 37 millions.

» Quelle que soit la manière de calculer, on arrive à cette conclusion que la somme à payer serait au minimum de l'ordre de 30 millions et très probablement de l'ordre de 40 millions. *Il résulte de ces chiffres qu'une reprise de cette concession en 1944 est impossible et que les pouvoirs publics seraient obligés de laisser continuer jusqu'en 1960.*

« *Le système consistant à dire, dix ans avant l'échéance, qu'il faut proroger pour améliorer les services pourra donc être repris comme aujourd'hui, pour obtenir des prorogations successives.* »

Telle est la conclusion des techniciens des services industriels de la ville de Liège, dirigés par un ingénieur éminent qui en principe, n'est pas partisan des régies cependant. Il n'a examiné cette convention qu'en fait, et non en principe. On a vu combien il la trouve contraire à l'intérêt public.

Des explications que nous venons de donner et de l'avis d'éminents techniciens et de praticiens très au courant de ces questions de comptabilité, il ressort, clairement pensons-nous, que, en réalité, la convention se présente *comme la concession d'un monopole à perpétuité.*

Ce n'est ni utile aux voyageurs, ni aux pouvoirs publics, ni au personnel, ni à la prospérité industrielle. Au contraire, c'est un régime inadmissible et intolérable à tous les points de vue.

A qui appartient le droit d'expropriation ?

Nous n'insisterons pas sur le § II de la Convention qui semble donner à la Compagnie des droits qu'il ne paraît point utile, dans l'intérêt public, de lui accorder. Il y est question de « commissionner le concessionnaire pour procéder, au nom de la ville, à l'expropriation par zones des terrains à mettre en valeur par les dites améliorations, et à la *revente des terrains disponibles* ».

Les améliorations auxquelles il est fait allusion se rapportent à l'amélioration des lignes existantes et à l'exécution de lignes de tramways nouvelles.

D'autre part, nous ne connaissons pas les conditions de cette nouvelle opération de « *revente des terrains disponibles* ». S'il y a boni, qui en bénéficiera ? Le

(1) Voir page 14 du présent rapport.

compte de gestion recevra-t-il les bénéfices? Ces bénéfices interviendraient-ils pour fixer la prime à donner aux compagnies en cas de rachat? Si oui, qui contrôlera la revente? Des spéculations déplorables pourraient être faites, et faites au profit de particuliers, au nom de la commune.

Cela nous paraît grave. Nous savons que les projets d'expropriation devront être approuvés, mais *il ne nous paraît pas que le droit public belge ni l'intérêt public commandent, en matière d'expropriation par zones, de substituer les particuliers aux communes.* L'éventualité même ne devrait pas être envisagée, car elle blesse le sentiment de l'autorité légale.

La situation du personnel.

D'après l'Exposé des motifs, les conditions, faites au personnel, sont réglées dans les termes que voici :

« 1° Les conditions relatives au personnel ne figurent pas dans la convention, mais elles sont reprises dans le cahier des charges qui se réfère lui-même à la sentence arbitrale du 1^{er} juillet 1924;

» 2° Les versements qui incombent aux concessionnaires pour assurer une pension aux vieux agents, sont de 3 % des appointements et salaires. Le personnel des deux exploitations existantes est repris;

» 3° La sentence arbitrale précitée, jointe aux clauses du cahier des charges et complétée par des accords ultérieurs, constitue le statut du personnel. »

Il est une première remarque à faire : une sentence arbitrale ne peut avoir qu'un caractère temporaire. Il est donc antisocial d'en faire un statut définitif. Les parties peuvent très bien accepter une sentence arbitrale lorsque celles-ci peut être considérée comme une concession momentanée; elle peut être nécessitée par les contingences, pour éviter un conflit par exemple. Les parties en cause n'accepteraient pas aussi facilement en d'autres cas; si on leur disait qu'elles se trouvent, du fait de leur acceptation, engagées pour une durée de trente-cinq années, de multiples objections surgiraient. Si on voulait nuire au principe de l'arbitrage, on n'agirait peut-être pas autrement qu'on ne le fait ici.

S'il était dit aux arbitres que leur sentence aura force de loi pendant trente-cinq années, certaines concessions qu'ils imposent par leur jugement souverain seraient certainement rayées de leur sentence ou y figureraient singulièrement modifiées. Un arbitrage vaut surtout, dans des cas de ce genre, parce qu'il évite, ou termine, par un arrangement à l'amiable, un conflit aigu entre employeurs et employés. Ce fut le cas.

D'ailleurs, si le personnel s'est incliné devant l'arbitrage du 1^{er} juillet 1924, c'est qu'il avait donné sa parole à l'avance. Mais dès son acceptation, il a marqué une certaine déception. Il n'en est que plus louable d'avoir respecté sa promesse. Mais, il serait regrettable que pour le récompenser de sa bonne volonté et de ses intentions pacifiques, on veuille transformer une concession temporaire en un engagement qui le lierait pour une période extrêmement longue.

* . *

Un court examen des conditions de travail du personnel suffira à montrer l'insuffisance — surtout s'il s'agit d'un statut définitif — de ladite sentence.

Les salaires ont été mis en regard de l'index 485 (index général du pays au 15 mai 1924). Le personnel a été divisé en cinq catégories : manœuvres-auxiliaires; manœuvres; spécialisés; qualifiés; chefs d'équipes; contre maîtres,

brigadiers. Après cinq années de services, les salaires à l'heure sont ainsi fixés : fr. 1.85, fr. 2.50, fr. 2.80, fr. 3.00, fr. 3.30, selon la catégorie dans laquelle le personnel est placé. A l'entrée, les salaires sont fixés respectivement à l'heure : fr. 1.55, fr. 2.20, fr. 2.50, fr. 2.70, fr. 3.00.

Prenons seulement la plus grande catégorie, celle des receveurs et des watmann, qui sont classés parmi les manœuvres spécialisés. En entrant, leur salaire est fixé à fr. 2.50 et après cinq années à fr. 2.80, soit un salaire quotidien de 20 francs au début et fr. 22.40 après cinq ans.

Voyons si ces salaires sont bien en rapport avec ceux que touchaient sous le régime d'avant-guerre le personnel des Tramways liégeois.

D'après le cahier des charges (Ville de Liège, 1903) le minimum de salaire des conducteurs et percepteurs était de 45 centimes à l'heure, pour 9 heures de travail, soit fr. 4.05 par jour.

En outre, la Compagnie fermière était tenue de payer un jour de congé par 14 jour de travail, soit $365 : 14 = 26$ jours de congé payés par an.

Ces 26 jours de congé étaient liquidés par $1/26$ par quinzaine, ce qui donnait, 29 centimes par jour en plus des fr. 4.05 dont nous venons de parler. Le salaire minimum réel de la journée de travail effectif était donc $4.05 + 0.29 =$ fr. 4.34, en 1903.

Par application de la loi sur la journée de 8 heures, ce salaire journalier de fr. 4.34 à l'index 100 donne 0 fr. 54,25 à l'heure. A l'index 485, l'heure de travail calculée sur le salaire de 1903 devrait être payé à raison de 2 fr. 63,1126. En multipliant ce chiffre par 8 heures nous obtenons un salaire journalier de 21 fr. 04.9.

Ces calculs sont faits en ce qui concerne le salaire minimum. Faisons le même calcul sur le salaire maximum fixé par l'arbitrage du 1^{er} juillet 1924.

En 1903, le maximum était fr. $0.55 \times 9 \text{ h.} =$ fr. 4.95 + 0.39 provenant comme ci-dessus des congés payés, soit fr. 5.34 par journée de travail $5.34 \times$ par l'index 485 = fr. 25.89 par jour.

. . .

En appliquant l'index 485 qui a servi de base à la fixation des salaires et des tarifs, nous obtenons donc le résultat suivant :

Le salaire minimum par journée de travail effectif devrait être de fr. 21.04 ; il n'est que de 20 francs, soit une différence en moins pour le wattman et le percepteur de fr. 1.21 par jour.

En ce qui concerne le salaire maximum, après cinq années, il devrait être de fr. 25.89. Il n'est que de fr. 22.40, soit une perte de fr. 3.49 par jour de travail effectif.

En 1903, la différence entre le minimum et le maximum était de 10 centimes. Ce chiffre multiplié par l'index 485 donne 48.5 centimes. Dans le projet de convention la différence entre le minimum et le maximum n'est que de 30 centimes. D'où une nouvelle perte pour le personnel.

Si nous faisons des moyennes, nous aboutissons aux résultats suivants. A l'index 100 (cahier des charges de 1903) la journée moyenne de travail effective s'établissait comme suit :

Minimum	fr. 4.34
Maximum	5.34
	$9.68 : 2 = \underline{4.84}$

A l'index 485 :

Minimum , fr.	21.04
Maximum	25.84
	46.93 : 2 = <u>23.46</u>

Le salaire moyen d'après le projet de convention s'établit comme suit :

Minimum fr.	20.00
Maximum	22.40
	42.40 : 2 = <u>21.20</u>

D'où une perte en moyenne de fr. 2.26 par journée de travail effective.

Il résulte de ces chiffres, qu'en réalité, la situation, en ce qui concerne les salaires, est inférieure à celle du cahier des charges de 1903 établi par la ville de Liège sur les lignes lui appartenant et qu'il est question d'abandonner aux compagnies privées fusionnées pour la circonstance. Ici encore, sous prétexte d'unification des tramways liégeois on est en pleine régression. Rappelons, en passant, que l'unification était mieux assurée par la constitution de l'Intercommunale avec participation de l'État. Mais dans ce cas, les salaires auraient certainement été *mis en rapport avec l'index* actuel en prenant comme salaire de base celui du cahier des charges de 1903. C'aurait été justice et nullement exagéré.

* *

En ce qui concerne *les indemnités en cas d'accidents*, la sentence arbitrale « recommande » de payer une indemnité des deux tiers du salaire aux victimes, si, après six mois, l'incapacité de travail reste totale. Il nous est revenu que cette « recommandation », et non point cette « décision » des arbitres, n'est pas très appliquée par les compagnies.

Nous croyons savoir qu'à Bruxelles, tous les ouvriers sont assurés par les compagnies sur les accidents de travail. Ils reçoivent de la société d'assurances la moitié de leur salaire et la Compagnie des Tramways verse l'autre moitié afin de garantir au personnel le salaire plein.

L'ouvrier s'étant blessé pour le compte d'autrui au travail, il paraît légitime que le dommage total causé par l'accident soit totalement réparé.

Quoi qu'il en soit, on ne peut considérer comme positive et définitive une clause qui n'est qu'une « recommandation » laissée à la bonne volonté de la compagnie.

* *

En cas de maladie, la Compagnie verse des indemnités variant entre le quart et le demi-salaire, selon les années de service. D'après le document dont il est question, la durée de l'indemnisation varie entre 15 jours et 60 jours; l'indemnité ne dépassera jamais un quart du salaire après 15 jours de maladie.

Des allocations supplémentaires — entre 2 et 4 francs par jour — variables d'après l'index-number, pourront être accordées, mais dans aucun cas « la durée du paiement de ces allocations ne dépassera 12 mois ».

Il est à remarquer qu'à Charleroi (chemins de fer vicinaux) les ouvriers

obtiennent 50 % de leur salaire pendant 200 jours et qu'à Ans-Oreye, pendant 3 mois, c'est aussi le demi-salaire qui leur est versé; les 3 mois suivants, ils ont encore droit au quart. Il en est de même à Gand. Il nous revient que les Tramways du Borinage et du Tournaisis accordent 100 % du salaire pendant 3 mois; 75 % le trimestre suivant; 50 % le troisième et 25 % le quatrième.

Il y aurait lieu d'uniformiser autant que possible les avantages à accorder au personnel des tramways du pays. En tout cas, puisqu'on paie à Liège, plein salaire en cas de maladie à la division dite « Administration », on pourrait faire de même pour les divisions « Services roulants », « Ateliers et Voirie ».

Il faut tenir compte, entre autres, du fait que le service roulant provoque souvent des maladies que l'on pourrait appeler professionnelles.

* *

Relativement aux *jours de congé payés*, le régime en pratique à Liège est restrictif et mesquin. Le personnel a droit à six jours par an qui peuvent encore être réduits dans certaines circonstances. Il est à remarquer que beaucoup de Compagnies accordent annuellement sept jours de vacances ouvrières, plus vingt-six jours de congé payés. C'est un système qui va en se généralisant. Pourquoi se montrer étroit en ces matières et se figer dans la routine pour une durée de trente-cinq années?

* *

Enfin, en ce qui concerne la *pension du personnel*, les Compagnies s'engagent, d'après le projet de convention soumis à nos délibérations, à verser 3 % des salaires pour assurer une retraite aux vieux agents.

Ceux qui ont suivi les travaux de la Centrale syndicale belge des tramways savent que celle-ci avait dressé tout un système spécial de pension, mais que, — dans un but de conciliation et pour éviter toutes complications, — le personnel groupé dans la Centrale nationale des Tramways a décidé de demander purement et simplement l'assimilation des tramwemen aux employés en matière de retraite.

S'il en était ainsi le versement de 3 % des Compagnies devrait être porté à 5 %.

* *

D'autres observations sont encore présentées au chapitre « Personnel » du projet de convention. C'est ainsi que les nouveaux agents n'ont parfois du travail que pendant une heure ou deux; ce système les place dans une situation difficile. Il serait équitable que du moment qu'ils se sont mis à la disposition de la Compagnie, la journée entière de huit heures leur soit payée. C'est, d'ailleurs, ce qui se pratique à Liège-Seraing et dans d'autres Compagnies du pays.

Nous arrêtons là notre examen de la situation faite au personnel. Il suffira, d'ailleurs, pour dire qu'il est impossible que la Chambre accepte de considérer les conditions de travail imposées aux tramwemen de l'agglomération liégeoise comme un statut définitif pour une concession qui, dans l'esprit des demandeurs, doit durer pendant trente-cinq ans au moins. Dès maintenant, ce statut est déjà moins favorable que celui du personnel de beaucoup d'autres Compagnies de tramways.

La situation faite au personnel ne peut donc être invoquée pour inciter à souffrir une convention si opposée aux intérêts des voyageurs et des pouvoirs publics.

Conséquences principales de la Convention.

En résumé, la convention qui nous est proposée consiste :

1° à abandonner sans indemnités les Tramways communaux appartenant à la ville de Liège, à une Société particulière;

2° à prolonger, sans adjudication nouvelle, la concession des Tramways liégeois : Liège-Herstal, Vivegnis, Wandre, Liège-Angleur, appartenant au Gouvernement;

3° à faire cadeau, à la Société privée des Tramways liégeois d'une somme d'au moins cinq millions qui, de droit, aurait appartenu à l'État belge en 1934;

4° à remettre de la main à la main, la ligne Est-Ouest à une compagnie privée;

5° à accorder, sans adjudication, une nouvelle ligne du Pont des Grosses Battes. (Angleur) à Chênée, à la même société;

6° à, éventuellement, concéder d'avance et sans adjudication, de nouvelles lignes de tramways, sous prétexte de prolongement des lignes existantes;

7° à placer, pendant au moins trente-cinq années, les transports en commun de la région liégeoise sous la coupe d'une société particulière;

8° à priver la ville de Liège et l'État de plusieurs millions de redevances;

9° à laisser incertaine et insuffisante la situation du personnel ouvrier;

10° à substituer, aux pouvoirs publics, une société exploitante monopolisant les réseaux de tramways comportant déjà pour l'instant, sur le seul territoire de la ville de Liège plus de 30 kilomètres de lignes et sur l'ensemble environ 60 kilomètres.

Une telle convention ne peut être acceptée.

Les principales communes intéressées de l'agglomération liégeoise se sont prononcées contre; seule, après s'être prononcée deux fois contre une proposition moins défavorable, la majorité du Conseil communal de Liège, en 1924, dans les conditions que nous avons rappelées, a finalement émis un vote en sa faveur. Depuis lors, le corps électoral provincial de la Cité auquel la question a été soumise s'est prononcé en majorité contre, confirmant en cela les délibérations du Conseil communal lui-même, prise en 1920, en 1921 et en 1922.

Jusque les Conseils communaux en cause des localités environnantes se sont prononcés contre le projet de convention, leur avis doit aussi être respecté.

En comptant ainsi tous les Conseils communaux intéressés et la puissance que représentent les conseillers communaux de Liège, adversaires de la proposition qui nous est faite, nous pouvons affirmer que l'immense majorité de la population de l'agglomération liégeoise repousse la convention proposée.

Si on ajoute que non seulement les communes, mais l'État est désavantagé par cette convention, nous sommes persuadés que la Chambre des Représentants voudra aussi repousser ce projet de convention, désastreux pour les pouvoirs publics, désavantageux pour les voyageurs et dangereusement insuffisant en ce qui concerne les droits du personnel.

Suggestions transactionnelles.

Nous ne voudrions pas terminer ce rapport sur une négation, malgré que celle-ci, en la circonstance, se présente, impérieuse, à l'esprit. Nous avons donc voulu, en premier ordre, démontrer que la convention blessait tellement l'intérêt

public qu'elle ne pouvait être admise même par les plus disposés. Mais, ceci acquis, nous devons dire qu'il a été demandé en Section, si d'autres solutions ne pouvaient pas être admises.

La majorité de la Section centrale estime qu'il faut en revenir à la première décision, votée à trois reprises par le Conseil communal de Liège et une fois par la Chambre des Représentants, à savoir : la constitution d'une *Intercommunale* qui pourrait, soit exploiter directement, soit affermer pour un délai très court l'exploitation des lignes, en réservant aux pouvoirs publics une très large part de droits et de redevances, redevances importantes dont ils ont tant besoin en ce moment.

. . .

Mais, M. l'ingénieur Henrion, directeur des Services industriels de la Ville de Liège, a exposé à cet égard d'autres solutions intermédiaires. Pour mettre un exposé complet de la question sous les yeux de nos collègues nous croyons de notre devoir de reproduire l'essentiel de ses raisons et de ses suggestions :

« A tous égards, dit-il, en technicien averti, l'offre des Sociétés est inacceptable, soit dans ses clauses essentielles, soit dans ses détails.

» Il est, d'ailleurs, illégal de remettre à main ferme une concession de tramways.

» On vient de voir que la convention proposée par les sociétés aurait pour résultat de faire perdre, à la ville, une partie de ses redevances tramways et de la mettre dans l'impossibilité d'effectuer une reprise en 1944, en l'acculant ainsi à des prorogations successives.

» La ville perdrait ainsi des prérogatives sur le réseau communal des tramways, l'augmentation progressive de son bénéfice et la faculté de l'améliorer. Or, celui-ci a été constitué, avant 1900, à la suite de longues négociations avec le Gouvernement.

» Le Conseil communal, de cette époque, avait constitué le réseau communal formé, tout d'abord, des lignes 1, 2 et 3, et avec toutes dispositions nécessaires pour la mise en adjudication publique de l'exploitation pour une durée de dix ans. La ville mettait d'ailleurs, à la disposition des soumissionnaires, dépôt, remises, ateliers, matériel roulant, voies ferrées, de manière à permettre la plus large concurrence. Aussi, en 1900, la ville reçut-elle de nombreuses soumissions.

» Ces offres montrèrent tout ce que l'on peut espérer d'une adjudication publique dans laquelle on a fait en sorte de permettre la participation du plus grand nombre. D'autre part, un affermage de dix ans n'est pas dangereux, parce qu'il est possible de prévoir les nécessités du service pendant ce laps de temps et, si même des besoins nouveaux se présentaient au bout de six ou sept ans, le court délai d'attente — deux ou trois ans — laisserait les pouvoirs publics maîtres de la situation.

» Au contraire, avec de longues durées de concession, il est impossible de prescrire les services pour toutes les périodes et il arrive fatalement, comme c'est encore le cas aujourd'hui, que les concessionnaires exigent des prolongations de concession pour donner satisfaction au public.

» Les redevances que les concessionnaires peuvent apporter aux pouvoirs publics ne peuvent non plus être prévues par un trop long terme.

» Ce n'est pas au moment où les pouvoirs publics ont besoin de tant de ressources qu'ils peuvent renoncer pour trente ou quarante ans à l'accroissement des ressources que ces exploitations peuvent apporter.

» Avec des exploitations à court terme et en affermage complet, l'aléa pour le fermier, est faible et les redevances aux pouvoirs publics sont d'autant plus fortes.

* . *

» On sera généralement d'accord sur ce principe, mais des divergences de vues existent sur la manière d'obtenir ces apports au Budget.

» Les uns préconiseront l'exploitation directe, les autres préféreront la concession pure et simple, d'autres encore, connaissant le mal de chacun de ces extrêmes, chercheront une solution mixte s'adaptant mieux aux circonstances.

» En raison du personnel nombreux que l'on doit employer dans ce genre d'exploitation, on peut craindre que l'exploitation directe présente de réels inconvénients. Mais la concession à longue durée a, comme nous l'avons dit, des inconvénients aussi graves par l'impossibilité dans laquelle on se trouve d'apporter à ce service les améliorations que le temps réclame.

» C'est pour ces raisons que nous préconisons, en ordre principal, de procéder à une adjudication publique pour un affermage de dix ans, en mettant à la disposition de tous les soumissionnaires, les voies, le matériel roulant, les lignes aériennes, les dépôts et ateliers. Nous admettrions, éventuellement, dix-sept ans avec faculté de reprise au bout de dix ans.

» Pour y arriver, les pouvoirs publics auront à payer à l'Est-Ouest 3 millions. Il faut y ajouter environ 1,500,000 francs pour la seconde voie de la ligne de Fléron et une partie de la ligne d'Ans. Pour se les procurer il y aurait lieu, tout d'abord, de constituer l'Intercommunale des Tramways, et celle-ci empruntera ce capital aux taux qu'il faudra. Le principe de l'adjudication serait le partage du boni d'exploitation entre fermier et pouvoirs publics suivant règles à fixer et pour une certaine partie, suivant un quantum à indiquer à la soumission. Il est à remarquer que pour ce terme de dix ans, on peut admettre une formule de variation de tarifs à inscrire dans le cahier des charges. Le boni actuel de l'exploitation de la première concession de l'Est-Ouest étant de plusieurs centaines de milliers de francs, il y aura bénéfice certain pour le fermier et la concurrence portera essentiellement sur la part de bénéfice que le fermier désirerait se réserver.

» Cette solution est celle qui échappe le plus à la critique, c'est celle qui laisse les pouvoirs publics maîtres de la situation. On ne voit pas pourquoi on n'y aurait pas recours et, en ce qui concerne les difficultés d'emprunts actuelles, on admettra que l'on peut emprunter, pour quelques années, à taux élevé, de manière à profiter par la suite d'un moindre loyer de l'argent.

* . *

» Une deuxième solution de la question consisterait à faire le même appel aux soumissionnaires en laissant, à leur charge, le décaissement des capitaux nécessaires, avec cette condition que les pouvoirs publics en rembourseraient le montant au bout des dix ou dix-sept ans.

» Sur les bénéfices partageables à définir, x % (à fixer à la soumission) seraient attribués aux pouvoirs publics. Dans ce deuxième système, il y a aussi concurrence, car il n'est pas impossible de voir se constituer des groupements de personnes ou de sociétés. Ce mode d'adjudication a l'avantage d'écarter les difficultés d'emprunt, mais a l'inconvénient de limiter la concurrence.

» Troisième solution. — Si le principe de l'adjudication publique ne pouvait être admis, il faudrait bien alors négocier avec l'Est-Ouest.

» Toutes les discussions présentes proviennent de la difficulté de se procurer les capitaux nécessaires à la détermination du nouveau mode d'exploitation de la première concession de l'Est-Ouest (Ans-Fléron-Bonne-Femme).

» *L'essentiel, pour la ville, est de conserver intact son réseau communal, de lui laisser la faculté de l'améliorer, d'en tirer tous les profits, comme aussi des lignes gouvernementales des tramways (5, 6, 7, 8, 9) dont la concession vient à expiration en 1934.*

» Pour y arriver, on peut traiter, à part la question de cette première concession de l'Est-Ouest. Et, à ce sujet, le mieux serait encore de reprendre les propositions que la Société Est-Ouest avait formulées en 1922 et qui furent rejetées. Elles étaient, de loin, beaucoup moins défavorables à la Ville que les propositions que l'on discute aujourd'hui. Elle consistait essentiellement à laisser à l'Est-Ouest, jusqu'en 1941 (fin de la concession de la ligne de Trooz), l'exploitation des lignes de la première concession Ans-Fléron-Bonne-Femme.

» L'Intercommunale à créer entre les pouvoirs publics aurait une part de bénéfices définis à l'article 4.

» La somme de 4,012,178 francs n'aurait pas à être décaissée par les pouvoirs publics, mais l'Est-Ouest en aurait prélevé, à son profit, l'intérêt et l'amortissement en dix-neuf ans.

» Les augmentations de capital — dont on ne parlait alors qu'à titre d'éventualité — pouvaient être faites par l'une ou l'autre partie ou les deux.

» On pourrait reprendre les négociations sur cette base. *Le grand avantage de cette combinaison, c'est que l'on ne touche pas à notre réseau communal.*

» Cette solution est infiniment préférable à celle de 1923.

» Enfin, si cette solution de 1922 ne peut plus former la base de négociations, il y a lieu de laisser au Gouvernement le soin de régler la question de la ligne Ans-Fléron-Bonne-Femme, à la condition formelle de ne pas toucher à la concession actuelle des Tramways Liégeois à laquelle est attaché le réseau communal, propriété de la Ville.

» En tout état de cause, la Ville comme les autres communes, devront être consultées sur les nouvelles propositions.

» En conclusion, nous disons que la proposition des sociétés du 29 mai 1923, modifiée le 29 décembre 1923, est nettement défavorable aux intérêts de la Ville et ne peut être acceptée.

» Le mieux est de recourir à l'adjudication publique pour la ligne dont la concession est venue à expiration ou bien de reprendre les propositions formulées par l'Est-Ouest en 1922. »

La Convention doit être soumise à un nouvel examen.

Puisqu'il avait été demandé à la Section centrale si d'autres propositions ne pourraient être examinées, nous avons voulu reproduire intégralement toutes les propositions intermédiaires qui avait préconisé M. l'ingénieur Henrion après une étude approfondie de la question. Nous ne faisons point nôtres évidemment toutes ces suggestions. Nous reconnaissons cependant qu'elles méritent examen.

La solution consisterait peut-être à créer une nouvelle Commission gouvernementale où serait représentée tous les pouvoirs publics intéressés, ainsi que le personnel. Cette Commission étudierait non seulement la constitution d'une Société intercommunale, mais encore toutes les modalités intermédiaires entre la Régie complète, l'affermage et la concession limitée.

Des solutions transitoires pour une durée ne dépassant pas l'échéance de la concession des tramways de Liège-Herstal-Vivégnis-Wandre et Liège-Angleur, c'est-à-dire 1934, pourraient aussi être recherchées.

Différentes propositions garantissant les droits et les intérêts publics et réservant l'avenir, seraient soumises, avec la solution première consistant à créer une Société intercommunale, à la Commission nouvelle à créer.

Ainsi limités, les travaux de cette Commission aboutiraient rapidement et pourraient très vite être soumis aux délibérations des Conseils communaux intéressés. Il est d'ailleurs à remarquer que le service fonctionne pour l'instant comme par le passé et que la solution définitive ne tient pas à quelques mois.

. . .

Après avoir dénoncé les multiples aléas et les défauts d'une convention pleine de chausse-trappe pour les pouvoirs publics et l'intérêt général, la Section centrale, par esprit de conciliation, croit que l'étude des propositions ci-dessus pourrait utilement être faite.

Si toutes ces suggestions n'ont pas l'assentiment de la Section, elles ont au moins le mérite de ne point compromettre l'avenir et de permettre une solution qui respecterait les sentiments et les intérêts de la généralité des habitants de l'agglomération liégeoise. Le Gouvernement y trouverait lui aussi avantage.

La Section centrale propose donc de repousser la Convention et de confier à une Commission spéciale l'étude d'une nouvelle formule à soumettre aux communes intéressées.

Le Rapporteur,

LÉON TROCLET.

Le Président,

MAURICE PIRMEZ.

(39)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 17 JUNI 1926.

Wetsontwerp betreffend de vereeniging der tramlijnen-vergunningen door de « Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et extensions », alsmede door de « Société anonyme des Tramways Liégeois » in bedrijf genomen ¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN
HEER TROCLET.

MIJNE HEEREN,

« Het aan het Parlement voorgelegd wetsontwerp heeft ten doel — aldus de Memorie van Toelichting — de Regeering toe te laten de aan de *Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et extensions* en de *Société anonyme des Tramways Liégeois* toegestane vergunningen door middel van een overeenkomst te vereenigen ».

Bij den aanvang van dit verslag is hier eene eerste verklaring noodzakelijk :

Ten minste de helft der lijnen welke de *Société des Tramways Liégeois* in bedrijf neemt, worden door haar slechts in pacht genomen, want de toerusting der lijn — rijtuigen, sporen, electrische toerusting, stel- en standplaatsen, werkhuizen — behoort aan de stad Luik. Het geldt hier lijnen die schier uitsluitend op het grondgebied der stad zijn aangelegd. Deze lijnen leveren aan de stad jaarlijks aanzienlijke sommen op; daaraan toegevoegd het deel dat de stad krijgt in de opbrengst der Staatslijnen, deel dat in verhouding veel geringer is, dan geeft de rekening der ontvangsten en uitgaven van het gemeentebestuur in 1924 eene zuivere opbrengst van 982,016 frank.

Het ontwerp van overeenkomst en de stukken welke ter beschikking van de Kamer zijn gelegd, stellen dit punt niet genoegzaam in het licht; daarom willen wij van stonden aan doen uitschijnen dat men aldus onrechtstreeks aan de stad vier vervoerlijnen wil ontnemen, die haar in eigendom toebehooren en waarover zij de overheerschende macht bezit, zelfs indien zij het bestuur ervan aan eene maatschappij verpacht. Hier staan wij dus tegenover eenen achteruitgang, vermits

(1) Wetsontwerp, n^o 120 (B. Z. 1925).

(2) De *Middenafdeeling*, voorgezeten door den heer Pirmez, bestond uit de heeren Galopin, Troclet, Bologne, Delacollette, Merlot, De Bruyne (Aug.).

tramwegen die aan eene Openbare Macht behooren, voortaan eerder met na-dan met voordeel voor de stad, zouden versmolten worden met de tramwegen van eene private maatschappij en dienvolgens private belangen zouden dienen.

Eerste deel : De verschillende zijden van het vraagstuk.

Niet enkel deze afstand van het gemeen goed schijnt een zonderling iets in deze zaak; verschillende omstandigheden die de quaestie *terug* vóór de Kamer brengen, zijn bijzonder leerrijk.

Om klaarheidswille, herinneren wij eraan dat de lijnen « Place Saint-Lambert-Ans », « Place Saint-Lambert-Fléron », « Place Saint-Lambert-Bonne-Femme » in bedrijf worden genomen door de *Compagnie Est-Ouest*, die insgelijks het baanvak « Grivegnée-Trooz » bezit.

De lijn-vergunning « Grivegnée-Trooz » loopt ten einde in 1941 en de vergunning der eerste drie lijnen — 't is te zeggen het voornaamste deel van de Overeenkomst — is reeds ten einde geloopt den 31 Mei 1921.

Wegens het feit zelf van dezen vervaltijd, heeft de Regeering alle rechten verworven op de spoorlijnen, dezer aanhoorigheden en de electrische toerusting, zonder iets te hebben betaald. Bovendien kan zij, en wel naar de uitspraak van deskundigen, al de andere roerende en onroerende goederen geheel of gedeeltelijk overnemen.

De Luiksche intercommunale der Tramwegen.

De stad Luik heeft het vraagstuk van de unificatie onderzocht reeds vanaf 1920, dus alvorens het contract ten einde liep. Zij heeft het ontwerp aangenomen tot oprichting van eene Intercommunale voor het in bedrijf nemen van deze lijnen die door gansch de stad heen loopen op eene kilometerlengte van In 1934, bij het vervallen van het contract der « Tramways Liégeois » zou zij aldus, door het aanbrengen van de lijnen der gemeentetramwegen, de volledigst mogelijke unificatie tot stand hebben gebracht.

Met dit doel had zij de vertegenwoordigers der in de kwestie van de « Est-Ouest » betrokken gemeenten vergaderd, namelijk : Chênée, Fléron, Beyne-Heusay, Foret-Tróoz, Bressoux, Grivegnée, Ans en Luik. Toen of sedertdien hebben allen hunne goedkeuring daaraan gehecht.

Den 8^e December 1920 — dus vóór den vervaltijd van het contract — heeft de Regeering eene Studie-commissie aangesteld belast met het onderzoek van eene nieuwe formule der « Tramways Liégeois et Est-Ouest ». Met deze Commissie op te richten bedoelde de Regeering stilzwijgenderwijs dat de vroegere formule niet meer aan den toestand beantwoordde.

Deze Commissie bestond niet enkel uit afgevaardigden der Openbare Machten met verschillende politieke meening, doch ook uit bevoegdheden zonder politieke kleur. De Commissie was voorgezeten door den heer Gaston Grégoire, Gouverneur der Provincie, en bestond verder uit de heeren : Maertens, algemeen bestuurder der gemeentewegen, afgevaardigde van de Regeering; Lagasse de Locht, insgelijks afgevaardigd door de Regeering, en Gevaert, lid van het Raadgevend Comité der Tramwegen, die insgelijks de Regeering vertegenwoordigde; Debarsy, lid van de Bestendige Deputatie; Tombour, schepene van de stad Luik; Goblet, gemeenteraadslid van Luik; Seeliger, schepene van Luik; Dejardin,

burgemeester van Beyne-Heusay, en Pirard, burgemeester van Trooz, leden die de provincie en de gemeenten vertegenwoordigden; Noirfalise, algemeen bestuurder van de « Société anonyme des Tramways Liégeois », en Harmel, bestuurder van de « Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions », leden die de concessiehouders vertegenwoordigden; Talbot en Thissens, afgevaardigden van het trampersoneel; Van Ceulen, afdelingshoofd bij het Bestuur der gemeentewegen, secretaris, en Raick, burgeloverste bij het Provinciaal Bestuur van Luik, waarnemend secretaris.

De eerste vraag die de Commissie zich stelde was, in welken zin zij hare werkzaamheden zou inrichten. Het Departement van Landbouw had haar inderdaad, zooals waarschijnlijk het gebruik het wil, als programma voorgesteld de studie van al de regie- of concessievraagstukken. De heeren Goblet en Seeliger vroegen echter onmiddellijk dat het programma nauwkeuriger zou bepaald worden; vooral de heer Seeliger, die alsdan schepene van financiën van de stad Luik was, vestigde de aandacht van de vertegenwoordigers van het Ministerie van Landbouw op het feit dat de belangen van de stad Luik niet voldoende waren gevrijwaard door de vroegere werkwijzen. Hij was van meening dat men de concessiehoudende maatschappijen gemakkelijk kon daarlaten en de tramwegen in régie uitbaten.

Onze vroegere collega, de heer Goblet, de erkende leider van de rechterzijde in den gemeenteraad, steunde de beweeggronden door den heer Seeliger uiteengezet: « Hij wees er met nadruk op, zegt het verslag, dat de Begrootingscommissie van de stad, bestaande uit de meerderheid van de gemeenteraadsleden, eenparig de stelling door den heer Seeliger verdedigd heeft aangenomen. Het is dus feitelijk het advies van den ganschen gemeenteraad van Luik dat gij komt te vernemen. »

- Kortheidshalve, stappen wij heen over de tusschenkomst van den heer schepene Tombeur (liberaal), die er te recht op drukte dat het niet zoo zeer de wegenis is die het belang uitmaakt van eene tramwegconcessie als wel de bevolking die zij bedient.

Aan het slot van de vergadering dringt de heer Goblet nogmaals aan en maakt navolgende opmerking die de bespreking samenvat :

« Ook de heer Goblet is *tegenstander van de regie der spoorwegen, maar hij is daarentegen wel voorstander van de regie der tramwegen te Luik, waar de regie nooit de minste moeilijkheid heeft doen ontstaan noch betwisting oprijzen in den schoot van den drieledigen gemeenteraad. Onze onderscheidene regies sluiten met winst, uitgenomen de regie van den openbaren reinigheidsdienst, maar wij zijn gedwongen geweest dezen dienst in regie uit te voeren omdat de concessiehouder zijne onderneming niet heeft doorgezet. De exploitatie bij openbare aanbesteding had overigens allerslechtste uitslagen opgeleverd.*

» Ook voor den *Gasdienst* heeft de concessiehouder het opgegeven. Wij *exploiteeren dienvolgens in regie en wij winnen geld.*

» Zoo was het ook met de regie van het stadswater.

» Sedert wij de gemeentetramwegen in regie exploiteeren maken wij eveneens winsten, met andere woorden, onze exploitatie levert ons de vergoedingen op waarop wij recht hadden. »

Deze bespreking werd voortgezet in talrijke vergaderingen.

De vergadering waarvan ik hier het een en het ander het aangehaald was deze

van 28 December 1920. Bij het lezen van de verslagen merkt men op dat, zoo er in den aanvang van de werkzaamheden der Commissie al eenige twijfeling was, de leden, bevoegd in de openbare zaken, aldra den grond zelf van het vraagstuk aanvatten, en voorgelicht werden door alle mogelijke documenten die de heer Goblet van den eersten dag af had doen aanschaffen.

Een jaar verliep, en op 13 December 1921 ontvangen wij de instemming van de Regeering met het ontwerp van intercommunale exploitatie.

Ondertusschen beslist de Regeering, bij Koninklijk besluit van 31 Mei 1921, dat de *Société anonyme des Tramways Est-Ouest* tot nadere beschikking zou voortgaan met de exploitatie van de betrokken lijnen.

Onder de leden van de Commissie bestond een volledig akkoord. Ten andere, een document dat de uitslag is van de beraadslagingen van de Regeeringscommissie begint aldus :

Tusschen den Belgischen Staat en de Luiksche intercommunale maatschappij van Tramwegen — (in den geest van de Commissie bestaat zij dus reeds) — werd overeengekomen wat volgt.... »

Een artikel voorziet de overneming van het materieel. Dan volgt een voorontwerp van statuten van de intercommunale maatschappij van tramwegen. Alles wijst er op dat het gaat over eene exploitatie in regie. Het tweede artikel zegt dit uitdrukkelijk. Andere artikelen bevatten al de gewone bepalingen van de statuten der naamlooze of samenwerkende maatschappijen wat betreft het beheer van de sociale onderneming. Er is sprake van een bedrijfsfonds, van een bevoorradingsmagazijn, en artikel 16 zegt :

« De Raad mag het beheer van de dagelijksche zaken toevertrouwen aan een bestuurder.

» De Raad benoemt en ontslaat al de ambtenaren en bedienden. Hij regelt hunne bevoegdheid en bepaalt hunne wedden.

» De benoeming en de afstelling van de wattmen, de ontvangers en de werklieden wordt gedaan door den bestuurder. »

Hier ziet men dus duidelijk de modaliteiten van het bestuur; in de opvatting van de Commissie is dit toevertrouwd aan de Intercommunale; maar de bepaling dat het dagelijksch beheer kan worden overgelaten doet ook het inzicht uitschijnen er eene nijverheidsregie en geene bureelregie van te maken.

Het begin van ontwerp van overeenkomst op hetzelfde tijdstip voorgesteld door de afgevaardigden van de Regeering luidt :

« Overeenkomst tusschen den Belgischen Staat en de Intercommunale Maatschappij.

» De Intercommunale Maatschappij, hierna duidelijk aangeduid door de woorden « de Maatschappij » neemt voor een duur van dertig jaar in pacht de tramweglijnen en hunne uitrusting, vroeger toebehoorend aan de *Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions*, en waarvan het eigendom zal overgaan aan den Belgischen Staat.

» Deze lijnen en hunne uitrusting zijn in de boedelbeschrijving beschreven.

» De Maatschappij verbindt zich deze lijnen en derzelver uitrusting in goeden staat van onderhoud te handhaven en ze naar gelang der noodwendigheden

te vernieuwen, zoodanig dat op elk oogenblik en inzonderheid bij het verstrijken van de pacht dit materieel geheel beantwoorde aan zijne bestemming.

« De Maatschappij verbindt zich bovendien jaarlijks aan de Schatkist, elk kwartaal den pacht prijs, vastgesteld op 104,000 frank, te storten ».

Deze tekst beteekent wel dat het hier gaat over de oprichting van eene Intercommunale, belast met de exploitatie van de lijnen waarvan de concessie verstreken is. De rechten van elkeen in de Intercommunale Maatschappij zijn reeds goed afgeteekend, en het aan den Staat toebehoorend materieel wordt verhuurd aan de Intercommunale.

Men was reeds zoo ver dat de stad Luik had besloten optie te vragen voor den aankoop van een stuk grond dat eventueel zou moeten dienen voor hangars en andere instellingen, in geval de Maatschappij *Est-Ouest* moeilijkheden zou hebben gemaakt om aan de Intercommunale eenige gebouwen, waarvan zij eigenares is, over te laten.

De eensgezindheid voor eene Intercommunale.

Op 11 Juli 1921 werd door den Gemeenteraad van Luik, eenparig op drie leden na die voorbehoud maakten, eene beslissing aangenomen waarbij de *exploitatie van de lijnen Luik-Ans-Fléron en Bonne-Femme door eene Intercommunale werd bekrachtigd*. De wet op de vereeniging van de gemeenten is nog niet gestemd en de Luiksche gemeenteraad, in overeenstemming met de voorstellen van het Ministerie, vraagt eenparig aan de Wetgevende Kamers eene wet tot machtiging van de betrokken gemeenten om eene Intercommunale Vereeniging op te richten voor de inbedrijfneming van de tramlijnen Place Saint-Lambert-Ans, Place Saint-Lambert-Fléron en Place Saint-Lambert-Bonne Femme, waarvan de concessie vervallen is sedert 31 Mei 1921.

In zijn antwoord op zeker voorbehoud door sommigen dienaangaande gemaakt, verklaarde de schepene der Nijverheidsdiensten, de heer Fraigneux, een liberaal :

« Zoo wij vragen dat men ons de mogelijkheid geve dit organisme op te richten (de Intercommunale), dan is het om haar de inbedrijfneming van deze tramwegen toe te vertrouwen. Dienaangaande mag geen twijfel oprijzen. »

De heer Seeliger, schepene van Financiën, vatte den toestand zeer goed samen toen hij aan deze verklaring toevoegde wat volgt :

« Zoo wij vragen eene Intercommunale Maatschappij op te richten, dan is het om haar de inbedrijfneming toe te vertrouwen van de tramwegen waarvan de concessie afgeloopen is... In afwachting dat de andere concessies vervallen, stellen wij u voor door de Intercommunale Maatschappij de drie tramweglijnen *Est-Ouest*, in bedrijf te doen nemen. »

De heer Goblet, leider van de katholieke partij, die, principieel, geen voorstander is van regiën, verklaarde luidop :

« Voor het oogenblik eischt het openbaar belang op dringende wijze, de oprichting van eene Intercommunale Maatschappij. Dit was trouwens de meening van de geheele Commissie : afgevaardigden van Stad en Gemeenten, vertegenwoordigers van den Minister, iedereen, behalve, natuurlijk, de bestuurders der maatschap-

pijen die zich onthielden, was van gevoelen dat deze oplossing alleen toeliet uit de moeilijkheden te geraken. »

Den 30 Januari 1922, op voordracht van het College van burgemeester en schepenen, steunde de Luiksche Gemeenteraad, insgelijks eensgezind een crediet van 50,000 frank voor « de kosten die het overnemen van de tramweglijnen door *Est-Ouest* eene Intercommunale Maatschappij inleiden. »

Uitgezonderd, de concessiehouders die zich onthielden bevond men zich dus voor een eensgezind besluit, hetgeen in dergelijke zaken zeldzaam is. Volgens den heer Fraigneux, bevoegde schepene te Luik, mocht er niet aan getwijfeld worden : « de inbedrijfneming door eene regie drong zich op. »

Dit was de meening van de Regeering die de aanstelling aankondigde van deskundigen voor de schatting van het inrichtingsmateriaal waarvan de Staat eigenaar is geworden.

Is deze eensgezindheid niet indrukwekkend? Al wie verantwoordelijkheid draagt spreekt zich uit, na onderzoek ter plaatse van het vraagstuk, voor de inbedrijfneming der lijnen « *Est-Ouest* » door eene Intercommunale Maatschappij waarbij de Staat, de Provincie, de Stad en elf gemeenten van de Luiksche omgeving, belang zouden vinden en waarin zij medezeggenschap zouden hebben.

Eene wet werd door de Kamer aangenomen.

Ten aanzien van zulke eensgezindheid en tot naleving van eene belofte die wij deden in het Luiksche Stadhuis, hebben wij met onze collegas, de heeren Julien Drèze, Paul Tschoffen, F. Galopin, J. Dejardin en Jos. Bologne, dien-aangaande een wetsvoorstel op het bureel van de Kamer der Volksvertegenwoordigers neergelegd. Al de ondertekenaars van dit wetsvoorstel tot machtiging van de vereeniging van de gemeenten van het arrondissement Luik, om de tramweglijnen in bedrijf te nemen, behoorden tot de Luiksche vertegenwoordiging en hadden te dier gelegenheid allen partijgeest het zwijgen opgelegd.

Op 26 Juli, besloot de heer Hallet, verslaggever, namens de eensgezinde bijzondere Commissie, bestaande uit de heeren Mabilie, voorzitter, Hubin, Hallet, Lemonnier en Winandy, dat er aanleiding bestond om het voorstel aan te nemen.

Op 21 Augustus 1922, nam de Kamer der Volksvertegenwoordigers het voorstel aan, bij eenparigheid van de 122 aanwezige leden.

De door de Kamer goedgekeurde wet werd aan den Senaat overgemaakt en voorgelegd aan de Commissie voor de Binnenlandsche Zaken en de Volksgezondheid, bestaande uit de heeren Ligy, voorzitter, du Bost, Delannoy, baron de Mevius, De Visch, Ducastel, Huisman-Van den Nest, Leken, Mahieu, Rijkmans, Seeliger, Serruys, Van Cauwenberg, Vande Moortele, Vinck en Asou. Op 20 September 1921 drong de heer Magnette, ondervoorzitter van den Senaat, er op aan dat het wetsontwerp onmiddellijk zou besproken worden « daar hij de stad Luik en de omliggende gemeenten niet in een toestand van afhankelijkheid wilde stellen ten aanzien van sommige exploitanten ».

Op 7 Februari 1922, diende de heer Asou, liberaal senator voor Doornik, zijn verslag in, waarvan het besluit luidde als volgt :

« De Commissie voor de Binnenlandsche Zaken heeft niets aan te voeren tegen de goedkeuring van het wetsontwerp en kan alleen de aanneming door den Senaat voorstellen »

De verslaggever drong aan bij den Senaat opdat het ontwerp spoedig zou goedgekeurd worden.

De heer Berryer, alsdan Minister van Binnenlandsche Zaken, stelde in het licht dat de wet op de gemeentenvereeniging aan den Senaat ging voorgelegd worden en dat het, in die omstandigheden, niet noodig zou wezen het bijzonder ontwerp aan te nemen. De heer Ruzette, Minister van Landbouw, steunde op de verzekering van den heer Berryer om te verklaren dat de vereeniging van gemeenten ging wettelijk toegelaten worden en dat een afzonderlijk ontwerp geene reden van bestaan had.

De verslaggever en de heer Seeliger drongen aan, doch uit hoofde van de verwarring die uit dit incident voortvloeide, werd het voorstel verworpen met 56 stemmen tegen 52 en eene onthouding; de meeste leden stemden eenvoudig tegen de hoogdringendheid of tegen de noodzakelijkheid eener bijzondere wet. Het bewijs daarvan vindt men hierin dat tijdens de bespreking over de hoogdringendheid, geen der beide Ministers die het woord voerden, zich tegen het doel van het voorstel uitsprak. Zij waren het integendeel eens om te erkennen dat het dringend noodig was eene algemeene wet aan te nemen ten einde aan al de gemeenten van het land toe te laten, zich te vereenigen om bepaalde openbare diensten in bedrijf te nemen.

Men blijft ter plaatse staan; dan, plotselinge omkeer.

Dus, scheen in Februari 1922, de zaak van de Intercommunale Maatschappij gewonnen. Wat gebeurde sedertdien? Aan welke bemoeiingen moet men een omkeer in zekere middens toeschrijven? Wij weten alleen wat de openbare besprekingen ons geleerd hebben.

Stippen wij vooreerst de onthouding aan van den heer Digneffe, senator, die gedurende den tijd die verliep tusschen de indiening van het voorstel en de bespreking in den Senaat, burgemeester van de stad Luik was geworden.

Wij schreven 7 Februari 1922. Op 3 Maart reeds, schreef de heer burgemeester Digneffe, namens het Schepencollege, een brief aan den Minister, waarin hij om een meer uitgebreide vertegenwoordiging vroeg van de stad Luik in de, door de Regeering voor de studie van het vraagstuk, opgerichte Commissie. Een schepene en de burgemeester werden aan de Commissie toegevoegd.

Zoo men ingelicht wil wezen over de eerste pogingen die aangewend werden om eene verandering in de houding te bekomen, moet men de interpellatie lezen die betreffende dezen brief, in den gemeenteraad op 31 Maart 1922, plaats greep.

Terzelfdertijd richtte de heer Nicolas Goblet een brief tot het Schepencollege der stad Luik, waaruit wij het volgende overdrukken :

« Wij meenen te mogen zeggen dat er geen voorbeelden te vinden zijn van eene kwestie waarin zoovele verantwoordelijke personen een gunstig advies hebben uitgebracht, en waarin nochtans een verdeckte invloed er in gelukt is de verwezenlijking te dwarsboomen van een voorstel dat bijna eenparig werd geëischt, en het te vervangen door een ander dat gansch verschillend is. »

Het vraagstuk wordt opnieuw te berde gebracht onder een anderen vorm.

In ieder geval, het vraagstuk scheen te slapen toen, op 15 Februari 1923, de heer Galopin de volgende vraag richtte tot den Minister van Landbouw :

« Sedert verscheidene jaren is de vergunning der tramwegen Est-Ouest te Luik en omstreken ten einde. Om de nieuwe wijze van bedrijf te onderzoeken werd een Commissie samengesteld. Die Commissie bestond uit afgevaardigden der Regeering, der Provincie, der stad Luik en der verschillende gemeenten van den Luikschcn omtrek; zij hield verscheidene zittingen en scheen op het punt tot een oplossing te geraken. Zoudt ge mij willen zeggen sedert welken datum die Commissie niet meer bijeenkwam? Om welke reden? Wie is verantwoordelijk voor dien toestand?

» Toen de vergunning van de « Est-Ouest » ten einde was, verleende de Regeering een verlenging, tevens bepalende dat de Maatschappij van den « Est-Ouest » recht had op een opzegging van zes maand van af den dag der mogelijke overneming, en sedertdien levert het bedrijf op die lijn belangrijke winsten op.

» Komt aan den Staat of de andere Openbare Machten een gedeelte der winsten toe ter vergoeding voor het verlengingsrecht dat de maatschappij werd verleend?

» Daar de vergunning ten einde is, zijn de spoorlijnen van dien tram eigendom van den Staat. Welk is het bedrag der huur door de Maatschappij betaald voor het benuttigen van die sporen? »

Ziehier het antwoord dat de achtbare volksvertegenwoordiger van Luik van de Regeering bekwam :

« De Studiecommissie in zake de Luiksche trams vergaderde de laatste maal op 10 Maart 1922.

» Men had op het oog het oprichten van eene intercommunale maatschappij, wier kapitaal voor het grootste gedeelte door de stad Luik zou worden onderschreven. Die maatschappij zou vergunning aanvragen volgens de gewone wetgeving betreffende de trams of krachtens eene bijzondere wet.

» Sedertdien legde de stad Luik nieuwe ontwerpen ter studie, aangaande dewelke nog geen beslissing werd getroffen. In die omstandigheden scheen het mij nutteloos, de Commissie bijeen te roepen alvorens de stad Luik in beginsel tot een besluit is gekomen.

» De Commissie heeft met de Maatschappij « Est-Ouest » geen enkele andere overeenkomst willen aangaan dan die betreffende de overname der inrichtingen.

» Van de overeenkomst, bestaande tusschen de Regeering en de vergunninghoudster, mag afgezien worden indien de Regeering zulks gepast acht, mits vóórropzeg van zes maand. De uitbating geschiedt volgens de voorwaarden der lastkohieren, voorloopig gewijzigd krachtens de wet van 30 Juni 1922. Bij die voorwaarden is het verdeelen der winsten niet voorzien, noch der huurprijzen van het materieel dat aan de Regeering is over te maken bij het verstrijken der voorloopig verlengde vergunning. »

Er dient aangestipt te worden dat de Regeeringscommissie slechts eenmaal bijeenkwam sedert den brief van den Burgemeester om de vermeerdering van het aantal stadsafgevaardigden te vragen; het was wezenlijk de moeite niet waard

de samenstelling van die Commissie te wijzigen. In den Luikschen gemeenteraad sprak de heer Goblet van deze laatste vergadering van 10 Maart 1922, in dier voege : « Wij hebben eene granaat van belang vlak in ons aangezicht gekregen. De afgevaardigde van de Regeering, de heer Maertens zei ons, op zeer ernstige wijze : U weet, wij zijn nog nergens aangeland. »

Waarom heeft men dan deze Commissie nooit meer bijeengeroepen?

Terzelfdertijd, na er aan te hebben herinnerd dat de afgevaardigde van de Regeering toen eene aanbesteding wilde opleggen, weerlegde de heer Goblet, die advocaat is bij de Luiksche balie, op afdoende wijze met rechtsargumenten zulk voornemen; hij legde uit dat het principe der aanbesteding op valschen grondslag zou steunen, vermits alleen de concessiehoudende maatschappijen, wegens de omstandigheden, konden inschrijven.

Een nieuw voorstel.

Het bleek duidelijk, in die voorwaarden, dat het overnemen door de Openbare Machten van het hun toebehoorend materieel noodzakelijk werd, zelfs al moest de inbedrijfneming verpacht worden. Dit werd echter niet gedaan. Men liet de gedachte van de aanbesteding varen, maar niet met het oog op het openbaar belang; er kwam een ander voorstel in de plaats dat uitloopen moest op het overgeven van de tramweglijnen van de Openbare Machten aan eene maatschappij, en dit van hand tot hand. Dit was nog erger; het principe der aanbesteding was zelfs niet gered. Men wilde de aanbesteding vermijden om de concessiehoudende maatschappij niet te begunstigen; dit was logisch; doch de aanbesteding uit den weg ruimen om haar een voorrecht te geven, was nog erger.

Ziehier het verloop der feiten : op 12 Maart 1923 werd ter vergadering van den Gemeenteraad bekend gemaakt dat de vertegenwoordigers van de *Société des Tramways Est-Ouest*, op 24 Juli 1922, nieuwe voorstellen voor de inbedrijfneming hadden ingediend.

Het nieuwe Schepencollege meende zich te moeten belasten met het stopzetten van de oprichting van de Intercommunale Maatschappij die goedgekeurd werd door den Gemeenteraad van vóór de verkiezingen van 1921, en een tweede maal aangenomen werd door den nieuwen Gemeenteraad die krachtens de laatste verkiezingen tot stand gekomen was.

Het Schepencollege bestudeerde integendeel gedurende twee jaar de voorstellen van de maatschappijen; uit al die onderhandelingen die strijdig waren met de vroegere besluiten van den Gemeenteraad en van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, ontstonden de nieuwe voorstellen die de maatschappijen aan den Minister van Landbouw mededeelden op 29 Mei 1923. Deze voorstellen, die al wat tot op dat oogenblik gedaan was, omver wierpen, werden aan de stad Luik overgemaakt bij brief van den heer Gouverneur der provincie op 6 Juli 1923. Het Schepencollege bestudeerde het vraagstuk nog gedurende tal van maanden en den 26 Juli 1924 werd aan den Raad eene overeenkomst te sluiten met de maatschappijen der tramwegen voorgelegd. De meerderheid van den Raad nam, dit maal, het voorstel der maatschappijen aan, doch met inlassching van deze woorden : « Intercommunale de contrôle — Intercommunaal toezicht ». Ongeklukkig ziet deze onbenullige Commissie van contrôle met hare drie leden dat, in het ontwerp van Overeenkomst, dat thans aan de Kamer wordt voorgelegd, hare bevoegdheden aanzienlijk worden beperkt. Nadrukkelijk wordt bepaald dat « de Commissiën zich niet mogen mengen in de leiding van de exploitatie, noch in

het bestuur der Vennootschap ». Hare werking bepaalt zich bij « verslag uit te brengen aan den Minister over hare bevindingen ».

Hier staan wij ver af van de Intercommunale belast met de regie der tramwegen van de Luiksche agglomeratie, zooals de zaak verstaan werd tot in 1922 door al de gevestigde machten.

Voegen wij daaraan toe, dat het ontwerp van Overeenkomst goedgekeurd werd in eene nachtvergadering van den Gemeenteraad van Luik, den 24 Juli 1924, met 21 stemmen tegen 14. De burgemeester, heer Digneffe, onthield zich met deze woorden : « Ik onthield mij, omdat ik mij kan beschouwen als persoonlijk in deze zaak onrechtstreeks betrokken ». Het was 11 uur van den avond en drie gemeenteraadsleden waren afwezig bij de stemming.

Het zal voldoende geweest zijn de verschillende toestanden van het vraagstuk, waarvan wij slechts de voornaamste hebben aangehaald, te hebben gevolgd en bevonden, dat onderduims werd gewerkt tegen de exploitatie, door de Openbare Machten in 't algemeen belang, der tramwegen van de Luiksche agglomeratie.

Naar onze meening kan de democratische Kamer van 5 April 1925 niet onverschillig blijven tegenover dezen toestand, welken wij bondig en op objectieve wijze hebben uiteengezet.

Tweede deel : Onderzoek der voorgestelde overeenkomst.

Misschien zouden wij licht heenstappen over deze zonderlinge en leerrijke historie van het vraagstuk der tramwegen in het Luikerland, indien de overeenkomst voordeelig was voor de belangen van de gemeenten, van de provincie, van de reizigers en van het personeel. Doch, daar is niets van.

Stellen wij het vraagstuk vooreerst op het stuk van de betrokken lijnen, van den verval tijd der vergunningen en van de voorwaarden bij den vervalltermijn van het contract :

1° De lijnen van « Est-Ouest » waarvan de vergunning verviel sedert Mei 1921.

Deze lijnen zijn :

de lijn « Place Saint-Lambert-Ans » ;

de lijn « Place Saint-Lambert-Fléron » ;

de lijn « Place Saint-Lambert-Bonne Femme ».

Te zamen : 5 kil. 121 m. lengte op het grondgebied van de stad Luik ⁽¹⁾.

De Maatschappij « Est-Ouest » bezit nog enkel de vergunning van het baanvak « Bonne Femme-Trooz. »

Krachtens het lastkohier van de eerste vergunning zijn de sporen, de bovengrondsche lijnen en de feeders, zonder betaling, eigendom geworden van den Staat. Vermits deze, naar zeggen van deskundigen, het recht had, geheel of gedeeltelijk, roerende of onroerende goederen die voor de exploitatie dienen, over te nemen, werd in 1921 de schatting door deskundigen gedaan. Deze

(1) De officieele cijfers betreffende het gebied van de gemeenten Fléron, Beyne, en Ans zijn niet ons bezit.

schatting heeft uitgewezen dat de Staat, mits de som van 3 miljoen frank, in bezit zou treden van het rollend materieel dat vereischt is voor de in bedrijf-neming, alsmede van de stelplaatsen der rijtuigen en van de werkhuizen der Frédéric Nyststraat.

Deze som zou dus moeten betaald worden aan de « Est-Ouest » door de Intercommunale der Tramwegen waarvan de gemeenteraad de oprichting had beslist in 1924.

2° De lijn Bonne Femme-Trooz waarvan de vergunning vervalt in 1944, wordt beheerscht door een bijzonder lastkohier waarvan artikel 56 luidt :

« Bij den vervalldag van de vergunning en wegens dit vervallen zelf, verwerft de Staat al de rechten van den concessiehouder en komt onmiddellijk in bezit van de lijn en van dezer aanhoorigheden (fabrieken, stelplaatsen, werkhuizen, draden, enz), alsmede van het rollend materieel in zijn alsdan bestaanden toestand, zonder uit dien hoofde aan den concessiehouder iets te moeten betalen.

» Deze bepaling moet worden verstaan in den meest ruimen zin ten gunste van den Staat. »

Naar luid van artikel 59 wordt ook een vervroegde terugkoop toegelaten, te allen tijd, mits betaling, aan den concessiehouder, van een som van duizend frank per kilometer en per overblijvend jaar, som die verhoogd wordt met den aankoop, op grond van uitspraak der deskundigen, van het vast en het rollend materieel van het bedrijf.

Tot daar wat « Est-Ouest » betreft.

3° De Luiksche Tramwegen hebben tot in 1934 het **Gemeentelijk net** in pacht, dat aan de stad toebehoort; het bestaat uit de volgende lijnen :

Place Leman-Guillemins-Place Saint-Lambert-Corrormeuse (lijn n° 1);

Guillemins-Gare Vivegnis à Liège (lijn n° 3);

Place de la République-la Bonne Femme-Grivegnée (lijn n° 2);

Place des Déportés-Place Delcour-Guillemins-Place Paul Janson (lijn n° 4).

De lengte van het gemeentelijk tramlijnnet beloopt 16 kil. 510 m.

4° De Maatschappij der Luiksche Tramwegen is insgelijks concessiehouder van het **Staatsnet** (lijnen 5, 6, 7, 8 en 9), 't is te zeggen :

Place du Théâtre-Vivegnis;

Place du Théâtre-Wandre;

Place Saint-Lambert-Renory;

Place Saint-Lambert-Angleur;

Guillemins-Longdoz.

De lengte van de lijn op het gebied van de stad Luik is 8 kil. 680 m. ⁽¹⁾.

In 1934 keert het **Gemeentelijk net** (lijnen 1, 2, 3, 4) kosteloos tot zijn eigenaar, de stad Luik, terug.

Wat het Staatsnet betreft, bekomt, op denzelfden datum, de vergunning-gevende macht kosteloos het bezit van de sporen en dezer aanhoorigheden, van het rollend materieel van allen aard, van de krachtvoortbrengende fabrieken, van het vast materieel, van de gebouwen en gronden dezer fabrieken.

(1) Wij kennen de juiste lengte niet van het Staatsnet op het gebied der gemeenten Herstal, Wandre en Vivegnis.

Het vast materieel der sporen en hunne aanhoorigheden, zooals palen, feederdraden, keeren terug tot de verschillende machten waartoe de wegen behooren welke door de verschillende sporen worden gebruikt.

Te zamen en alleen op het gebied der stad Luik, zouden de Openbare Machten in 1934, 30 kil. 311 m. lijnen bezitten. Voegt men daaraan toe de lijnen die op het gebied van de andere gemeenten aangelegd zijn, dan moet men ongeveer met 60 kilometers lijnen rekening houden die men voor 33 jaar aan de private maatschappijen wil overleveren.

. . .

Vergoedingen. — Van de *Est-Ouest* trekt de stad om zoo te zeggen niets.

Van de *Tramways Liégeois* trekt de stad verschillende vergoedingen, waarvan het bedrag voor 1924 ongeveer 1 miljoen bereikte.

. . .

Het ontwerp van Overeenkomst bestaat hierin : aan een concessiehouders, in casu de *Société Est-Ouest* en de *Compagnie des Tramways Liégeois*, voor de gelegenheid versmolten, rechtstreeks eene lijn overmaken waarvan de exploitatie-termijn vervallen is, verder lijnen waarvan de concessie verstrijkt binnen acht jaar en de gemeentetramwegen die aan de stad Luik toebehooren.

Est-Ouest heeft wettelijk slechts nog een klein vak te exploiteeren; de *Tramways Liégeois* zullen weldra hun exploitatie hebben geëindigd, en men stelt voor hun nieuwe concessies te verleen tot in 1960!

Concessies die nog enkel aan een draad hangen, worden aldus voor vijf en dertig jaar verlengd, en schenken aan de maatschappijen aanzienlijke voordeelen! Wij zullen dit punt in een verder hoofdstuk onderzoeken.

Anderzijds zou de nieuwe concessie, wat betreft de *Tramways Liégeois*, voor deze Compagnie veel voordeeliger zijn dan de vroegere.

Men moet er nog bijvoegen dat men, met de Gemeentetramwegen af te staan, aan de concessiehouders een geschenk te meer geeft, terwijl zij op dit net geen enkel recht hebben. Men zou dus het bezit van de gemeente afstaan aan particulieren. Het is een slecht voorbeeld en naar onze meening zonder voorgaande.

Men dient nog op te merken dat eene concessie van eene gansch nieuwe lijn, gaande van de « Pont des Grosses-Battes » langs de Laan, de rechterzijde van de Ourthe tot aan de grens van de gemeenten Chênée en Vaux-sous-Chèvremont, terzelfdertijd onwettig zonder aanbesteding verleend wordt.

Het kapitaalaandeel van elk der belanghebbenden.

De Memorie van Toelichting vat als volgt dit belangrijk punt samen :

« De exploitatie van het ééngemaakt tramwegnet van Luik heeft plaats in het gemeenschappelijk belang van de Openbare Machten : Staat, stad Luik en gemeenten, en van den vergunninghouder.

» De tot basis der schatting van de vergoedingen, tot het vaststellen van de bedrijfsrekening en tot de winstverdeling dienende aandelen in de inrichtingen, op 1 Januari 1925, worden bepaald als volgt :

» a) *Toehoorend aan den Staat.* — De inrichtingen gelegen op de wegenis

waarvan hij werkelijk eigenaar werd na afloop der vergunning Ans-Fléron der « Société des Tramways Est-Ouest » ; deze inrichtingen worden geraamd op fr. 2,654,520 »

» b) *Ten voordeele van den Staat.* — Het gedeelte der inrichtingen der « Tramways Est-Ouest » en « Tramways Liégeois » overeenstemmend met de delgingen die deze maatschappij had moeten doen op 31 December 1924, welk beraamd wordt op fr. 5,609,760 »

» c) *Toehoorend aan de stad Luik.* — Al de inrichtingen van haar gemeentelijk net geschat op fr. 9,413,124 »

» d) *Toehoorend aan de Openbare Machten.* — De sommen die de in de toekomst door de Openbare Machten toe te stemmen aandelen uitmaken. 15,377,404 »

» e) *Toehoorend aan den vergunninghouder.* — De inrichtingen welke de eigendom blijven van de twee maatschappijen « Les Tramways Est-Ouest » en « Les Tramways Liégeois », 't is te zeggen van den vergunninghouder, geschat op . . . fr. 12,478,059 »

» De vergunninghouder zal bij dit kapitaal voegen :

» 1° Het bedrag der beleggingen noodig tot het uitvoeren der verbeteringen en veranderingen bepaald onder 1°, 2°, 3° en 4° van § 1 van huidige overeenkomst, en het herstellen der baan van Luik naar Aken tusschen mijlpaal 386 en den overweg van den spoorweg te Fléron. Dit bedrag zal minstens elf millioen frank moeten bedragen. De opvolgentlijke uitgaven welke deze beleggingen uitmaken zullen in overleg met den Minister geschieden.

» De verschillende werken tot het bedrag van fr. 7,615,659 94 gelijkvormig met het ministerieele toelating van 28 November 1924, maken een eerste schijf van die beleggingen uit.

» 2° Een bedrijfskapitaal bij overeenkomst vastgesteld op fr. 1,644,537 »

» Deze sommen stellen met de nieuwe door den Minister toegestane beleggingen, het door den vergunninghouder belegde kapitaal vast ».

Uit deze uiteenzetting blijkt dat de concessiehouden in de zaak ten minste 25 millioen zal hebben wanneer al de Openbare Machten te zamen enkel ongeveer 15 millioen zullen hebben.

Men lette er op dat de Overeenkomst spreekt van *ten minste* 44 millioen nieuwe immobilisatie, wat ons doet veronderstellen dat dit cijfer zal overschreden worden. In ronde cijfers mag men zeggen dat de door den concessiehouden belegde kapitalen 25 tot 30 millioen zullen bedragen.

Het aandeel van den concessiehouden zal dus ongeveer het dubbel zijn van het geheele aandeel van al de Openbare Machten te zamen. Men staat dus het meesterschap af.

Men moet er op drukken dat de 25 of 30 millioen van den concessiehouden een interest zullen opbrengen van 7 t. h. Eveneens de sommen door den Staat belegd.

Wat betreft de stad Luik zullen de interesten vervangen worden door eene vaste vergoeding en een eventueel en geëvenredigd aandeel in de winsten ; hierover spreken wij verder.

Wat betreft de ramingen van kapitalen die nog moeten gedelgd worden zouden enkele nüttige aanmerkingen kunnen aangevoerd worden. Slechts deze enkele :

Thans schrijft de *Société des Tramways Liégeois* elk jaar op hare balans de som van 250,000 frank, voor interest en delging van een kapitaal in obligaties voor

den oorlog geleend. Dit kapitaal moet geheel gedelgd zijn in 1934. Om ieders kapitaal te schatten heeft men de cijfers vermenigvuldigd door het coëfficiënt 2,386. Laten wij dit punt liever terzijde. Op dit oogenblik is alleen van belang dat het niet gedelgde deel van de belegde kapitalen beschouwd wordt als toebehoorend aan de maatschappijen. Dienvolgens zal, door de valorisatie van het overblijvende kapitaal, de nieuwe concessiehouder elk jaar te zijnen voordeele een som van ongeveer 400,000 frank, aan 7 t. h., voorafnemen, zonder de voordeelen te tellen bij de vermindering van het amortisatiebedrag. De Maatschappij *Est-Ouest* zal eveneens een interest trekken voor de inrichtingen, geschat op 2 of 3 miljoen, en waarmede zij niet zou weten wat te doen op het einde van de concessie. Dit is nog eene ontvangst van meer dan 200,000 frank. Feitelijk is dit voor de concessiehouders reeds eene winst van tenminste een half miljoen per jaar. Voegt men daarbij de gevaloriseerde kapitalen van wat er nog moet gedelgd worden op de lijn place Saint-Lambert-Trooz, dat zijn de voorafnemingen ten profijte van den concessiehouder nog hooger.

Vergoedingen.

Wij hebben gezegd dat de stad Luik, van end tot end en in alle richtingen doorkruisd door de lijnen waarvan sprake, geen interest zal ontvangen voor de sommen door haar belegd in de Gemeentetramwegen. Zij zal recht hebben op eene vergoeding ongeveer gelijk aan wat ze nu trekt.

De heer Delville, nijverheidsingenieur, Schepen van de stad, schreef dat « zoo de stad alleen moest ontvangen wat zij trekt van haar gemeentelijk net, er voor haar geen reden zou zijn om de voorstellen van de maatschappij aan te nemen! »

De heer Delville heeft ten slotte het ontwerp van overeenkomst goedgekeurd. Maar zijne verklaring is belangrijk. Laten wij, onder die voorwaarden, eens nagaan wat de stad tegenwoordig trekt, wat zij morgen zal trekken met de nieuwe overeenkomst en wat zij zonder eenigen twijfel zou kunnen hopen te ontvangen zoo er geene wijziging werd gebracht in den bestaanden toestand.

De voorgestelde overeenkomst verleend aan de stad Luik tot in 1934 eene som van 1,025,000 frank, som die van af 1 Januari 1935 zal gebracht worden op 1,125,000 frank. Men zegt wel dat de concessiehouder bovendien een aandeel van de winst van de bedrijfsrekening van tenminste 175,000 frank per jaar waarborgt, maar de tekst van de overeenkomst voegt er onmiddellijk bij :

« Deze som van 175,000 frank zal nochtans mogen verminderd worden met het bedrag der jaarlijksche interest- en delgingslasten welke in de bedrijfsrekening zullen opgenomen worden en die de delging zouden betreffen van de kapitalen noodig tot het verbeteren der onroerende en roerende inrichtingen van het aan de stad toebehoorend gemeentelijk net. »

Daar er hier geen grens aangegeven is mag men er zich aan verwachten dat deze bijkomende vergoeding aanzienlijk zal verminderd worden. Wanneer wij ze brengen op 100,000 frank geven wij blijk van een groot vertrouwen in den concessiehouder. Voegen wij deze som bij de eerste, dan komen wij tot eene geheele vergoeding van 1,125,000 frank voor de stad Luik.

De inbreng in de Gemeentebegrooting voortvloeiend uit de vergoedingen en winstaandeelen in de *Société des Tramways Liégeois* en de *Tramways communaux* was voor deze twee netten slechts 848,000 frank in 1921 ; 885,000 frank

in 1922; 984,000 frank in 1923; fr. 1,057,337.46 in 1924. Het wordt geschat op fr. 2,225,221.28 voor 1926.

Van het eerste jaar af zou de stad Luik dus minder trekken, ondanks de toevoeging van het belangrijke net « Est-Ouest », dan zij nu trekt met slechts twee lijnen.

* . *

De heer Henrion, hoofdingenieur van de industriële diensten der stad Luik, onderzocht deze kwestie in 1923, en om de vergelijking te kunnen maken tusschen hetgeen het bestaande stelsel et wat het voorgestelde stelsel aan de stad opbrengt, verklaarde hij :

« Om dit eerste punt te beoordeelen zou men moeten vaststellen hoe groot het bedrag is van de vergoedingen die de stad kan verwachten gedurende de tien eerste jaren, en door hare tegenwoordige overeenkomst met de Luiksche Tramwegen.

» Ieder jaar kan men op deze lijnen eene verhooging van ontvangsten waarnemen. Zij is meer of minder belangrijk volgens de betrekkingen en den economischen toestand van het land. De loonsverhooging in de Luiksche agglomeratie heeft voor gevolg gehad de ontvangst van de verschillende tramlijnen te doen stijgen.

« Op het gemeentelijk net kan de ontvangst nog merkelijk aangroeien, want het heeft een publiek dat zich gemakkelijk verplaatst en de tram neemt zelfs voor kleine afstanden.

» Ten aanzien van deze ontvangst moet men de houding van de maatschappijen in de laatste tijden in het licht stellen. In hunne geschriften, en om hunne voorstellen te steunen, verklaren zij de diensten ontoereikend, en anderzijds, wanneer de stad vroeg aan de *Tramways Liégeois*, 's Maandags op lijn 1 een tweede sleepwagen toe te voegen, betwistte de Maatschappij vooreerst daarvan het nut, eischte nader onderzoek, en slechts na hevige betwisting heeft zij er sedert eenige weken toe besloten den tweeden sleepwagen 's Maandags gedurende enkele uren bij te voegen. Hetzelfde werd ook mondeling gevraagd voor den Donderdag en den Zaterdag. Daar is nog niets van gekomen. Deze tweede sleepwagen zou nuttig zijn alle dagen van de week van af 11 $\frac{1}{2}$ uur 's morgens tot 7 $\frac{1}{2}$ uur 's avonds. Deze toevoeging van plaatsen zou ook de wagens van lijn 3 ontlasten, die op sommige oogenblikken werkelijk volgepropt zijn.

» Op lijn 2 zou het mogelijk zijn den dienst zonder groote kosten te versterken. Daar loopen slechts 4 wagens voor 6 die in dienst zijn. Met twee wagens meer zou men het verkeer met 50 t. h. vermeerderen. De exploitatie beschikt over 64 sleepwagens en zij gebruikt er normaal slechts 16, en 's Maandags 30 gedurende enkele uren. Zij beschikt over 60 motorwagens en er zijn er 42 in dienst.

» Op het Staatsnet is ook eene vermeerdering van ontvangsten te voorzien. Voor het oogenblik gebruikt daar de exploitatie een voldoende getal sleepwagens. Zij beschikt daar over een reserve aan materieel gelijk aan dit waarover zij beschikt op het gemeentelijk net.

» Kortom, deze twee netten zijn verre van overladen en het beste materieel kan nog gedurende lange jaren volstaan voor den aangroei van het verkeer.

» Merken wij ten andere op dat op het gemeentelijk net de ontvangst van 1923 op die van 1922 gestegen is met meer dan 7 t. h., dan wanneer

men niets gedaan had om ze te doen stijgen. Deze stijging was 9 t. h. op het Staatsnet.

» Vóór den oorlog was de verhooging van ontvangsten, van 1906 tot 1913, dus voor zeven dienstjaren, 37 t. h., hetzij dus gemiddeld 5 $\frac{1}{4}$ t. h. per jaar.

» Op het Staatsnet was de verhooging voor hetzelfde tijdperk 61 t. h., hetzij ongeveer 9 t. h. per jaar.

» Voor de twee dienstjaren van vóór den oorlog, 1913 tegen 1911, was de verhooging 15,8 t. h., hetzij ongeveer 8 t. h. per jaar.

» Dit zijn de feiten ons door het verleden opgeleverd en die als grondslagen kunnen dienen voor de toekomstige berekeningen.

» Het zou niet overdreven zijn eene gemiddelde jaarlijkse verhooging van 4 t. h. te voorzien voor de overblijvende jaren van de concessie der *Tramways Liégeois* (1934). Om gematigd te blijven zal er evenwel slechts 3 t. h. voorzien worden.

Tabel betreffende de afzonderlijke exploitatie van 1924 tot 1934.

Jaren.	Geheele ontvangst.	Exploitatie- kosten.	Totaal der vergoedingen.
1925 . . .	10,444,319	9,076,113	991,540
1926 . . .	10,755,843	9,346,827	1,022,573
1927 . . .	11,070,769	9,620,498	1,054,060
1928 . . .	11,406,280	9,912,057	1,087,460
1929 . . .	11,744,024	10,205,557	1,121,192
1930 . . .	12,094,585	10,389,248	1,192,464
1931 . . .	12,454,909	10,698,876	1,209,472
1932 . . .	12,822,485	11,014,514	1,267,430
1933 . . .	13,203,855	11,345,111	1,306,609
1934 . . .	13,600,435	11,682,773	1,347,572
			11,620,372
	GEMIDDELD JAARLIJSCH BEDRAG.		1,162,037

» Zoo zou de stad, in tien jaar tijds, 11,620,372 frank ontvangen in plaats van 10,250,000 frank die haar zijn aangeboden. Verschil : 1,370,372 frank.

Deze berekeningen zijn zoo opgemaakt dat alle toevalligheid is uitgeschakeld. Het is waarschijnlijk dat de verhooging van ontvangsten meer dan 3 t. h. 's jaars zal bedragen. Zoo hebben de *Tramways Liégeois* 4 miljoen ontvangst gemaakt in 1919, 6 miljoen in 1920 en 8 miljoen in 1921. Tegen deze stijging kan men hier de tariefverhoogingen inbrengen, maar men moet er rekening mede houden dat met de nieuwe formule de tarieven automatisch zullen stijgen elken keer dat de loonen en de electriciteit zullen verhoogden.

Maar wij hebben gezegd dat zonder de *Est-Ouest*, met het bestaande stelsel, de Stad meer trekt dan wat men haar aanbiedt. Zou de *Est-Ouest* misschien eene slechte zaak zijn? Maar neen! Want sedert 1919 maakt deze maatschappij gemiddeld per jaar 720,000 frank zuivere winst.

Wat dus de vergoeding betreft maakt de concessiehouder nog eene aanzienlijke winst ten nadeele van de Gemeentekas van Luik.

Op het oogenblik dat de stad Luik nog de gevolgen draagt van den oorlog,

nu de watersnood opnieuw is komen drukken op eene ontoereikende begrooting, zal het Parlement de groote stad Luik niet willen berooven van aanzienlijke ontvangsten om ze te geschenke te geven aan particuliere maatschappijen.

De kapitaalsverhooging is overdreven.

Om de draconische voorwaarden van de concessiehouders te billijken haalt men aan dat het noodzakelijk is het kapitaal te verhoogen. Wij hebben reeds gezien dat langs die zijde de concessiehouder meer dan een half miljoen per jaar verdiende door zich de interesten voor het niet gedelgde kapitaal, voor den oorlog onderschreven, te doen betalen aan de waarde van den frank in 1923.

Wat nu betreft het nieuwe kapitaal dat in de zaak moet belegd worden, oordeelt de hoofdingenieur van de stad Luik dat het cijfer van 11 miljoen overdreven is. Hij schrijft :

« En de maatschappijen beweren dat zij voor werken en materieel ten minste 10 miljoen willen uitgeven, waarvan de jaarlijksche last meer dan 800,000 frank zou bedragen.

» Daar komt echter eene verzachting bij : een deel van deze nieuwe werken zou dienen om de exploitatie-uitgaven, de hernieuwingskosten te betalen.

» Dat mag niet gebeuren, en dit vervalscht de rekeningen.

» Deze hernieuwingen, ten laste gelegd van de rekening-kapitaal, zijn veroorzaakt door het feit dat, daar het Bestuur van Bruggen en Wegen den wensch heeft uitgedrukt dat de sporen van de lijn van Fléron naar het midden van den steenweg zouden verlegd worden, de maatschappijen op de rekening-kapitaal de hernieuwing van de bestaande sporen overboeken met het deel van de uitgaven dat het tweede spoor betreft, daar waar het niet bestaat, en dat wel van de eerste instelling is.

» Indien men erkent deze overschrijving in sporen te willen doen, heeft men dan het recht niet te vermoeden dat dergelijke dingen ook op andere posten kunnen voorkomen?

» Een gedeelte van de aangegeven uitgave van 10 miljoen zou bestemd zijn voor den aankoop van nieuwe motorwagens, welke aankoop men verklaart door het inrichten van drukkere diensten.

» Men moet daarbij opmerken dat op de lijn Fléron de beurt om de tien minuten is zooals op de lijn Luik-Seraing. Nochtans moet deze laatste lijn meer bevolkte localiteiten aandoen, waar de verplaatsingen talrijker zijn. Op de lijn van Ans is de tegenwoordige beurt om de zes minuten.

» Men kan niet beweren dat deze beurten onmiddellijk moeten vermeerderd worden.

» Bij het eindigen van dit vergelijkend onderzoek van de twee stelsels moet men er nog op wijzen dat, met de tegenwoordige exploitatie van de *Tramways Liégeois* te laten voortzetten en ze te verbeteren, de *Openbare Machten kosteloos in het bezit zullen komen van het materieel en de hooger aangeduide instellingen, die verschillende millioenen vertegenwoordigen.* »

Eene voortijdige machtiging.

Uit deze aanhaling blijkt dat de Maatschappijen zooveel mogelijk kapitalen in de zaak trachten te beleggen met het doel er de overhand te hebben en zich,

door steeds sterkere financiële banden, nieuwe voordeelen te verzekeren in dit stelsel. In dergelijke dingen, de Openbare Machten aan banden leggen, is altijd eene slechte zaak. Zij kan in dit geval slechts goed zijn voor de uitbatende maatschappijen.

Onder die voorwaarden hebben wij het recht te betreuren dat op 28 November 1924 de toenmalige Regeering machtiging heeft verleend aan de *Compagnie Est-Ouest*, — wier concessie afgeloopen is sedert de maand Mei 1924, en die sedertdien exploiteert zonder waarborg voor de toekomst, — verschillende werken uit te voeren waarvan de kosten geschat worden op fr. 7,615,659.94.

Wij hebben zoo even gezien dat een gedeelte van die werken in ieder geval ten laste kwam van de *Compagnie Est-Ouest*, en dat een ander gedeelte volstrekt niet onmisbaar was voor het oogenblik.

De Wetgevende Kamers zouden het recht hebben zich te beklagen over de handelwijze van de Regeering van 1924 waarop wij hebben gewezen; de machtiging in 1924 verleend loopt vooruit op de stemming die de Kamer zal hebben uit te brengen in eene zeer belangrijke zaak. Dit is niet regelmatig. Het is in ieder geval een feit dat den schijn heeft de beslissing van de Kamer en den Senaat te willen beïnvloeden. Hoe men het ook beschouwe, het is een voorgaande dat moet vermeden worden.

Een middel om den invloed der maatschappijen te versterken.

Wanneer men de verschillende sommen die het door de maatschappijen in deze zaak belegde kapitaal vertegenwoordigen bijtelt, dan is hun aandeel, hebben wij gezegd, ongeveer 25 millioen minimum tegen 17 millioen maximum aan de Openbare Machten, stad en Staat.

Er dient anderzijds opgemerkt te worden dat het ontwerp van Overeenkomst het geval voorziet « van de overdracht van gebouwen of materieel dat niet zou vervangen worden ». In dit geval worden « de aandelen van de Openbare Machten en van den concessiehouder, zooals zij bepaald zijn in het ontwerp, gewijzigd uit hoofde van deze overdrachten ».

Wie zal deze overdrachten voorstellen? Wie zal beslissen dat die gebouwen en dit materieel niet moeten vervangen worden? De Maatschappij natuurlijk die de lijnen in bedrijf genomen heeft. Stellig zullen de Openbare Machten zich kunnen verzetten tegen deze overdrachten, maar hun toestand zal moeilijk zijn zoo de exploiteerende maatschappij beslist dat die gebouwen en dit materieel niet meer tot de exploitatie kunnen dienen. Daardoor zal het gemakkelijk zijn den reeds zoo geringen invloed van de kapitalen der Openbare Machten in de zaak nog te verminderen.

Het overwegend aandeel van het kapitaal der maatschappijen, de mogelijkheid voor de maatschappij om de verhouding te wijzigen van de aandelen der contractsluitende partijen zijn omstandigheden die hier in aanmerking moeten genomen worden en ons wantrouwen moeten inboezemen.

De tarieven.

Het minimumtarief is vastgesteld op 30 centiem en 40 centiem met aansluiting.

De prijzen der biljetten zijn bepaald als volgt :

- 30 centiem voor de eerste twee secties;
- 35 centiem voor de eerste drie secties;
- 40 centiem voor de eerste vier secties.

Voor de afstanden die meer dan vier secties belooopen, wordt eene prijsverhooging van 10 centiem opgelegd voor elke groep van twee toegevoegde secties, met maximum van 80 centiem zonder aansluiting en fr. 1.30 met aansluiting.

Eene sectie die begonnen is wordt betaald als een geheele sectie.

Er bestaan abonnementen met prijsvermindering van 50 t. h. voor heen- en terugreis, op werkdagen, bestemd voor de studenten, werklieden en kleine bedienden die zich hetzij naar de school, hetzij naar hun werk begeven.

Bovenstaande prijzen werden vastgesteld op grond van den prijs van den arbeid en van de grondstoffen, op het oogenblik van de uitwerking der lastkohieren, d. i. op 1 Januari 1925.

Voor elke schommeling van 0,337 van het bedrag A (dat verkregen wordt door toe te voegen aan het gemiddeld loon per uur van het trampersoneel, het $\frac{1}{240}$ ste van den gemiddelden prijs — in drie kolenmijnexploitaties van het bekken van Luik door den Minister aan te wijzen — van eene ton gewasschen kolen van de categoriën 0.10 en 10-20 half-vette kolen, met 14 t. h. vluchtige stoffen en 10 t. h. asch) ondergaat de gemiddelde prijs per reiziger eene met die schommeling overeenkomende verandering van 2,5 centiem.

« Thans, zegt het lastkohier, beloopt het gemiddeld loon per uur 2,893 frank en de prijs van eene ton van de vorenvermelde kolen is fr. 114.17; de grondwaarde A beloopt dus :

$$» A = 2,893 + \frac{1}{240} 114.17 = 3,368. »$$

Dus, voor elke schommeling van dit laatste bedrag (3,368) tot een beloop van 0,337, wordt de prijs van het biljet met 2,5 centiem vermeerderd.

Men zal dadelijk opmerken dat het loon een belangrijke rol speelt in de vaststelling van den prijs der biljetten. De minste verhooging toegestaan aan het personeel zal eene verhooging van het vervoertarief veroorzaken.

Het ware voldoende de loonen met 35 centiem per uur te vermeerderen om eene aanzienlijke verhooging van het tarief teweeg te brengen.

Dit doet ons vragen of de vermeerdering van 2,5 centiem op den gemiddelden prijs per reiziger niet in ruime mate den kostprijs overschrijdt.

Een ontvanger die rekening houdt met het getal reizigers die elken dag vervoerd worden, heeft ons de volgende statistiek voor het jaar 1925 overgemaakt :

LIJN 3. — *Vivegnis-Guillemins.*

Jaar 1925. Maand.	Getal werkuren.	Getal werkdagen.	Gemiddeld getal reizigers dagelijks vervoerd.
Februari	207 uren	25 dagen	478 reizigers
Maart	222 id.	25 id.	496 id.
Mei	218 id.	24 id.	494 id.
Juni	204 id.	24 id.	474 id.
Juli	205 id.	24 id.	533 id.
Augustus	201 id.	24 id.	474 id.
October	231 id.	27 id.	500 id.
November	221 id.	21 id.	527 id.
December	219 id.	25 id.	503 id.

Zoo men er rekening mede houdt dat drie maanden daarin ontbreken, dan

kan men zeggen dat het gemiddeld getal reizigers per dag op de lijn 3 ongeveer 500 bedraagt. Op andere lijnen moet dit cijfer aanzienlijker zijn.

Zooals wij vastgesteld hebben is het voldoende, om den prijs van het biljet te verhoogen, de loonen met 35 centiem per uur te vermeerderen. De lijn n° 3 gebruikt nooit aanhangwagens; dus betaalt de maatschappij hier alleen het loon van den ontvanger en den conducteur. De verhooging van het uurloon met 35 centiem, veroorzaakt eene vermeerdering van uitgaven voor de tramwegenmaatschappij, die fr. $0.35 \times 8 \times 2 =$ fr. 5.60 beloopt. Zoo men aan dit bedrag 40 centiem toevoegt voor de loonsverhooging van de depôt-werklieden, dan bekomt men een bijgevoegde uitgave van ongeveer 6 tot fr. 6.50. Doch wegens de vermeerdering van den gemiddelden prijs met 2,5 centiem per reiziger, zal de exploiteerende maatschappij $500 \times 2 \frac{1}{2} =$ fr. 12.50 ontvangen. Zij zal 6 frank aan het personeel toekennen om 12 frank meer ten koste van den reiziger te kunnen ontvangen.

Zoo wij als basis een motor-rijtuig met aanhangwagen nemen, loopt de berekening nog in grootere mate uit ten voordeele van de maatschappij. Inderdaad zou de vermeerdering van de uitgave slechts een derde beloopen terwijl de vermeerdering van de ontvangst tweemaal meer zou bedragen en winstgevend zou zijn voor de exploiteerende maatschappij. De vraag is te weten wat de reizigers er zullen van denken.

Anderzijds bevrijdt de maatschappij zich aldus van hare bezorgdheid om zekere bestuurskosten op het minimum terug te brengen, als zij de loonen van het personeel moet verhoogen. Ten slotte, zal dit laatste verantwoordelijk gesteld worden voor de al te hooge tarieven.

De bedrijfsrekening.

De concessiehouder maakt eene bedrijfsrekening op. Deze vermeldt op het debet : 1° de exploitatie-uitgaven, de uitkeeringen aan de Pensioenkas inbegrepen; 2° de belastingen; 3° de forfaitaire bedragen aan de Openbare Machten verschuldigd; 4° de aflossing van het door de maatschappij belegde kapitaal, berekend tegen 4 t. h. en derwijze verdeeld dat de delging der schuld voltrokken is op 31 December 1960; 5° 7 t. h. *interest op het deel van het door den concessiehouder belegde kapitaal*; 6° het deel voor het hernieuwingsfonds.

Nog andere voorzorgen zullen genomen worden tot vrijwaring van interest en kapitaal dat door de maatschappij werd belegd. Het ontwerp van Overeenkomst voorziet wel is waar dat, zoo het bedrijf soms tijdelijk een tekort moest opleveren, dit tekort ten laste komt van den concessiehouder. Doch onmiddellijk daarop luidt het ontwerp : « Als vergoeding, *neemt*, wanneer de rekening met een boni sluit, *de concessiehouder op dit boni de vereischte sommen om het tekort der voorgaande jaren aan te vullen*, zonder inbegrip van den interest. »

De bedrijfsrekening verzekert dus in elk geval een interest van 7 t. h. alsmede de aflossing der door de maatschappij belegde sommen.

Wanneer, na interest en aflossing ten voordeele der concessiehouders, er nog boni blijft, wordt deze verdeelt als volgt :

10 t. h. voor de reeds opgerichte of nog op te richten werken ten voordeele van het personeel;

90 t. h., dus het overige, te verdeelen onder de Openbare Machten en de concessiehouders in verhouding tot het bedrag van ieders kapitaal.

Wanneer na uitkeering der bestuurskosten, der overeengekomen retributiën voor de Openbare Machten en der interesten voor de door de maatschappij belegde kapitalen, hetzij 7 t. h. meer 4 t. h. wegens aflossing der genoemde kapitalen, er nog boni blijft, wordt de verdeeling daarvan gedaan als volgt : op een boni van 1,000 frank, worden 100 frank geschonken aan de werken opgericht door de werkgevers en waarover wij niets weten ; 364 frank, in ronde cijfers, worden geschonken aan de Openbare Machten, Staat, stad Luik, en betrokken gemeenten ; de concessiehouder bekomt 536 frank.

Deze verdeeling die reeds gunstig is voor de maatschappij zal het nog meer wezen, indien zij er toe komt haren geldelijken invloed nog te vermeerderen. Daar zal zij naar streven, vermits hare kapitalen gewaarborgd zijn tegen alle mogelijk verlies en zeker zijn van 7 t. h. interest. Daarin bestaat voor de maatschappij geen risico. Wij staan dus ver van de gewone nijverheidsondernemingen, waar het kapitaal van den industrieel voortdurend in gevaar is. Er dient opgemerkt te worden, dat de privaat-industrieel geen monopolie bezit, zooals hier het geval is.

De Openbare Machten zijn gedurende vijf en dertig jaar gebonden.

Draconische voorwaarden van den terugkoop.

De vergunning duurt vijf en dertig jaar; of juister gezegd, de termijn der Overeenkomst vervalt slechts den 31 December 1960.

Indien, in geval van overmacht, de dienst onderbroken wordt gedurende een termijn van meer dan drie maanden op minstens de helft van het net, dan wordt de vergunning met minstens een jaar verlengd.

Onzes dunks, is het niet mogelijk eene vergunning, die in onderhavig geval schier een afstanddoening van recht is op een zoo aanzienlijk net, thans voor een termijn van vijf en dertig jaar te verleen.

Doch de Overeenkomst, zal men zeggen, voorziet de *voorwaarden van terugkoop* van de vergunning door de Openbare Machten.

En vermits verschillende machten bij de zaak betrokken zijn, staat men hier tegenover een eersten hinderpaal, namelijk de verschillende machten op een zelfde oogenblik 't akkoord te stellen.

Deze hinderpaal is echter niets in vergelijking met de financiële vereischten die in de concessie-akte voorkomen. Deze vereischten zijn :

« Bij het verlopen van het *zeventiende jaar*, dat is voor de eerste maal in 1942, kunnen de Openbare Machten de concessie terugkopen op het einde van elk jaar, mits een jaar vooropzegging, en mits *aan den concessiehouder te storten* :

« 1° Op den datum van den terugkoop. — *Het bedrag der belegde kapitalen*, zooals zij worden bepaald bij § IV, *alsmede der kapitalen die later, in overleg met den Minister, belegd mochten zijn* en, naar luid van de bedrijfsrekening, bij de overname niet afgelost zijn ;

» 2° Op het einde van elk der volgende jaren tot bij den vervaltijd van de concessie, dat is tot 31 December 1960 :

» a) *Een annuïteit gelijk staande met het gemiddeld cijfer der winsten toege-*

kend aan den concessiehouder gedurende de drie jongste dienstjaren, naar luid der bepaling van § VI;

» b) *Eene tweede annuïteit-premie gelijk staande met een zeker percentage der ontvangsten van het laatst verlopen jaar; het bedrag van dit percentage staat gelijk met een gemiddeld bedrag der ontvangsten-verhooging gedurende de laatste tien dienstjaren, verminderd met 1 t. h. »*

Eene gift van vijf millioen.

Laten wij vooreerst de eerste voorwaarde onderzoeken waardoor aan den concessiehouder wordt gestort het bedrag der door hem belegde en niet afgeloste kapitalen.

Bij het eerste gezicht vindt men daarin niets abnormaals; iedereen is 'takkoord om de terugbetaling der niet afgeloste kapitalen billijk te vinden. Doch in onderhavig geval mogen wij niet vergeten dat de inrichting der lijnen door de *Société des Tramways Liégeois* ⁽¹⁾ in bedrijf genomen, kosteloos naar den Staat terugkeeren in 1934.

Wanneer wij het verlies van retributiën aangaven — verlies dat trouwens te gering is geschat — dat de stad Luik zou ondergaan wegens de onmiddellijke overname van het gemeentelijk net en het Staatsnet der Luiksche Tramwegen — niet in acht genomen de *Est-Ouest* — werd rekening gehouden met de lasten van aflossing voor de inrichtingen dezer beide netten gedurende tien jaren.

De eigendom der aflossbare lijnen ten voordeele van den Staat, welke deelt uitmaken van het Staatsnet, werd, naar de schatting van deskundigen, op 5,972,560 frank geraamd. « En — aldus de gewezen Schepene van financiën der stad Luik, — ondanks de geheele aflossing van dezen eigendom, die in de bestaande rekeningen der maatschappij tegen zijne vooroorlogse waarde, namelijk tegen de som van 2,505,619 frank wordt vermeld, zouden de jaarlijksche inkomsten der stad Luik, gedurende de tien komende jaren, 1 millioen 250,000 frank bedragen, dat is 225,000 frank meer dan de Maatschappijen ons als overeengekomen retributie *in fine* aanbieden voor de inbedrijfneming der netten. »

Volgens overeenkomst zal deze som van 5,972,560 frank slechts binnen een termijn van vijf en dertig jaar in plaats van tien jaar worden afgelost. Tegen 4 t. h. bedraagt de aflossing 73,104 frank 's jaars. Gekapitaliseerd aan 4 t. h. zal deze annuïteit, volgens eene berekening van senator Seeliger, na tien jaar eene waarde hebben verkregen van 877,685 frank.

Zoodus, terwijl de Maatschappijen gedurende tien jaar aan de Stad 225,000 frank per jaar minder zullen gestort hebben, zullen zij op het einde van deze tien jaar eigenaars blijven van eene niet gedelgde waarde van 5,094,874 frank, dan wanneer zij met het bestaande stelsel niets meer zouden bezitten.

Het is dus een geschenk te meer van meer dan 5 millioen dat aan de Maatschappijen wordt gedaan. Wanneer men het verlies van jaarlijksche vergoeding gedurende tien jaar kapitaliseert, moet men er nog 2 of 3 millioen bijvoegen,

(1) Zie blz. 10 van het tegenwoordig verslag.

dus in het geheel 8 miljoen die men aan de exploiteerende maatschappij schenkt. Alvorens te beginnen zou zij dus eene winst maken van 8 miljoen.

Men begrijpt dus wel het aandringen van de Maatschappijen.

Van af 1934, datum waarop de concessies van de « Tramways Liégeois » verstrijken, tot einde 1941, datum van het recht van terugkoop, zou men dus aan de Maatschappij interesten moeten betalen voor de kapitalen die, in recht en billijkheid haar niet meer toebehoorden sedert acht jaar. Anderzijds zou men haar op het oogenblik van den terugkoop, na aftrek van de delging, nog eene som moeten uitbetalen van 4,200,000 frank. Is dat geen verkwisting van het geld van den Staat?

Winsten om niets te doen.

De andere voorwaarden opgelegd in geval van terugkoop zijn van den zelfden aard. Het geldt hier aan den concessiehouder gedurende negentien jaar winsten uit te betalen om niets te doen.

Inderdaad, de Overeenkomst zegt letterlijk dat in geval van terugkoop in 1941, de Openbare Machten zullen moeten storten, behalve de niet gedelgde kapitalen « op het einde van elk der volgende jaren, tot het einde der vergunning, 't is te zeggen op 31 December 1960, a) eene annuïteit gelijk met de gemiddelde winsten die den vergunninghouder gedurende de drie laatste jaren, volgens beschreven in § VI werden toegekend ».

In gemelde paragraaf is er vooral sprake van het opmaken der bedrijfsrekening. De verdeeling van het saldo van deze rekening is slechts uiteengezet in § VII. Waarschijnlijk moet men de twee paragrafen verbinden. Dit is overigens voor onze stelling de minst gunstige verklaring. Niettemin biedt zij aan de concessiehoudende maatschappij nog de gelegenheid groote sommen te trekken.

Door eene kleinere storting in het vernieuwingsfonds, en door de vermindering van het exploitatiecoëfficiënt gedurende de drie laatste dienstjaren die den datum van het terugkooprecht voorafgaan, kan de concessiehoudende maatschappij gedurende deze jaren het winstsaldo van de bedrijfsrekening aanzienlijk vermeerderen.

Diensvolgens zouden de Openbare Machten zware annuïteiten te betalen hebben aan de maatschappij in geval van terugkoop.

*
* *

Maar dit is niet alles. Men zou bovendien aan de Maatschappij moeten betalen « een tweede annuïteit-premie van het bedrag van een zeker ten honderd der ontvangsten van het laatste jaar; het bedrag van dit tenhonderd is gelijk aan het gemiddeld bedrag der ontvangstenverhoogen gedurende de tien laatste bedrijfsjaren, min 1 t. h. ».

Het zal ten andere voldoende zijn op tijd nieuwe lijnen aan te leggen om de ontvangsten te verhoogen. Anderzijds weet men dat de vermeerdering van reizigers van het eene jaar op het andere altijd vrij aanzienlijk is. Men dient op te merken dat er hier sprake is van ontvangsten en niet van reizigers. Zal het voldoende zijn de tarieven te verhoogen om aan de exploiteerende maatschappij twee geschenken te geven in plaats van een? Voegen wij er nog bij dat de vermeerdering van reizigers en de verhooging van de ontvangsten niet door de Maatschappijen worden veroorzaakt, en nochtans eischen zij daarvan de winsten op.

Het stelsel der achtereenvolgende verlengingen.

In het verslag van den Hoofdingenieur der Industriele diensten der stad Luik, wordt berekend wat de overneming van de lijnen op het einde van 1944 zou kosten :

« In December 1923, zegt dit verslag, heeft de dienst uitgerekend dat de annuïteit van overneming minimum 33,500,000 frank zou zijn. De Maatschappijen betwisten dit en zeggen 29 miljoen. De Dienst van de electriciteit maakt opnieuw de rekening en stelt vast dat de annuïteit zelfs 37 miljoen zou kunnen bedragen.

» Hoe men het ook berekene, men komt tot het besluit dat de te betalen som minimum ongeveer 30 miljoen zou bedragen en zeer waarschijnlijk bij de 40 miljoen. Uit deze cijfers blijkt dat eene overneming van deze concessie in 1944 onmogelijk zou zijn en dat de Openbare Machten zouden gedwongen zijn de concessie te verleen tot in 1960.

» Het stelsel dat er in bestaat te verklaren, tien jaar vóór den vervalltermijn, dat men moet verlengen om de diensten te verbeteren, zal dus kunnen herhaald worden zooals nu, om achtereenvolgens nieuwe verlengingen te bekomen.»

Dit is het besluit van de deskundigen der Industriele diensten van de stad Luik, bestuurd door een uitstekend ingenieur die in beginsel nochtans geen voorstaander is van de regies. Hij heeft deze overeenkomst enkel zakelijk onderzocht en niet principieel. Men kan zien hoezeer hij ze in strijd met het openbaar belang oordeelt.

Het blijkt uit onze verklaringen en uit het advies van bekwame technici en deskundigen, die uitstekend op de hoogte zijn van deze comptabiliteitsvraagstukken, dat feitelijk eene dergelijke overeenkomst gelijk staat met de eeuwigdurende concessie van een monopolie.

Het is dus niet in het voordeel van de reizigers, noch van de Openbare Machten, noch van het personeel, noch van de industriele welvaart. Het is integendeel een stelsel dat onder alle opzichten onaanneemlijk en onuitstaanbaar is.

Aan wie behoort het recht van onteigening?

Wij zullen niet aandringen op § II van de Overeenkomst die aan de Maatschappijen rechten schijnt te verleen die het ons dunkens niet voordeelig is haar te verleen. Er is sprake van « den vergunninghouder volmacht te geven om namens de Stad over te gaan tot onteigening bij strooken der gronden waarvan de waarde door vermelde verbeteringen zou verhoogen, en tot den verkoop der beschikbare gronden ».

De verbeteringen waarop hier gezinspeeld wordt betreffen de verbetering van de bestaande lijnen en de uitvoering van de nieuwe tramweglijnen. Aan den anderen kant, kennen wij de voorwaarden niet van deze nieuwe verrichting van « verkoop der beschikbare gronden ».

Zoo er winst is, aan wie komt die ten goede? Zal de bedrijfsrekening deze winsten krijgen? Zoo ja, wie zal den verkoop controleeren? Eene betreurenswaardige speculatie zou kunnen ontstaan, en dit ten voordeele van particulieren uit naam van de gemeente.

Dat schijnt ons gevaarlijk. Wij weten dat de ontwerpen van onteigening

moeten goedgekeurd worden, maar ons dunkt dat het noch het Belgisch Staatsrecht, noch het openbaar belang voorschrijven in zake onteigening bij strooken de gemeenten door particulieren te vervangen. Men zou die niet eens mogen in aanmerking nemen, want het is in strijd met het wettelijk gezag.

De toestand van het personeel.

Volgens de Memorie van Toelichting is de toestand van het personeel als volgt geregeld :

« 1^o De voorwaarden betreffende het personeel komen niet voor in de Overeenkomst, maar zij zijn overgenomen in het lastenkohier dat zelf verwijst naar de scheidsrechterlijke uitspraak van 1 Juli 1924;

» 2^o De stortingen die door de concessiehouders moeten gedaan worden om een pensioen te verzekeren aan de oude bedienden, bedragen 3 t. h. van de wedden en de loonen. Het personeel van de twee bestaande exploitaties wordt overgenomen;

» 3^o Voornoemde scheidsrechterlijke uitspraak, gevoegd bij de besluiten van het lastenkohier en aangevuld door de latere overeenkomsten vormt het statuut van het personeel. »

Eene eerste opmerking : eene scheidsrechterlijke uitspraak kan slechts een tijdelijk karakter dragen. Het is dus antisociaal er een vast statuut van te maken. Partijen kunnen zeer zeker eene scheidsrechterlijke uitspraak aannemen wanneer deze kan beschouwd worden als eene tijdelijke toegeving; zij kan door de omstandigheden noodzakelijk zijn om bij voorbeeld een conflict te vermijden. De partijen in kwestie zouden in andere gevallen niet zoo gemakkelijk aannemen, indien men hun zegde dat zij, door hunne aanneming ervan, voor een duur van vijf en dertig jaar gebonden zijn, zou er hevig bezwaar tegen oprijzen. Zoo men het beginsel van het scheidsrecht wilde verzwakken zou men misschien niet anders handelen dan zooals men hier doet.

Wanneer men aan de scheidsrechters zou zeggen dat hunne uitspraak kracht van wet zou hebben gedurende vijf en dertig jaar, zouden sommige toegevingen die zij door hun souverain vonnis opleggen uit hunne uitspraak geschrapt worden of zouden er heel wat gewijzigd in voorkomen. In gevallen als dit heeft een scheidsgerecht vooral waarde omdat het door eene minnelijke schikking een scherp conflict tusschen werkgevers en bedienden vermijdt of eindigt. Dit was ook het geval.

Ten andere, zoo het personeel zich heeft neergelegd bij de scheidsrechterlijke uitspraak van 1 Juli 1924, dan is het omdat het vooraf zijn woord gegeven had. Maar zoodra het aanvaard had, heeft het zijne ontgoocheling laten blijken. Het dient er te meer om geprezen dat het zijne belofte gehouden heeft. Maar het zou spijtig zijn dat men, om het te beloonen voor zijn goeden wil en zijn vredelievende inzichten, eene tijdelijke toegeving zou willen veranderen in eene verbintenis die het voor een zeer langen duur zou binden.

* * *

Een kort onderzoek van de arbeidsvoorwaarden van het personeel zal volstaan om de ontoereikendheid — vooral wanneer het een definitief statuut betreft — van deze uitspraak in het licht te stellen.

De loonen werden in verhouding gebracht tot het index 485 (algemeen index

voor het land op 15 Mei 1924). Het personeel werd verdeeld in vijf categorieën : hulp-arbeiders, arbeiders, specialisten, geschoolde arbeiders, ploegbazen, meestersgasten, brigadiers. Na vijf jaren dienst worden de loonen per uur als volgt vastgesteld : fr. 1.85, fr. 2.50, fr. 2.80, 3 frank, fr. 3.30, volgens de categorie waarin het personeel geplaatst is. De aanvangsloonen zijn onderscheidenlijk per uur vastgesteld op : fr. 1.55, fr. 2.20, fr. 2.50, fr. 2.70, 3 frank.

Nemen wij enkel de grootste categorie, deze van de ontvangers en van de wattmen, die gerangschikt zijn onder de gespecialiseerde arbeiders. Bij den aanvang is hunne wedde vastgesteld op fr. 2.50 en na vijf jaar op fr. 2.80, dus een dagloon van 20 frank in het begin en fr. 22.40 na vijf jaar.

Laten wij nu zien of deze loonen geëvenredigd zijn aan de loonen die het personeel van de « Tramways Liégeois » trok onder het vooroorlogsche stelsel.

Volgens het lastenkohier (Stad Luik, 1903) was het minimumloon van de geleiders en de ontvangers 45 centiem per uur, voor 9 uren arbeid, dus 4 fr. 05 per dag.

Bovendien was de concessiehoudende maatschappij verplicht een dag verlof per 14 dagen arbeid te betalen, hetzij $365 : 14 = 26$ betaalde verlofdagen in 't jaar.

Deze 26 verlofdagen werden uitbetaald met $1/26$ per veertien dagen, wat per dag nog 29 centiem meer maakte dan de 4 fr. 05 waarvan wij spraken. Het feitelijk minimumloon voor den werkelijken arbeidsdag was dus $4.05 + 0.29 = 4$ fr. 34 in 1903.

Bij toepassing van de wet op den achturenarbeid wordt dit dagloon van 4 fr. 34, met het index 100, 0 fr. 54.25 per uur. Met het index 485 zou de arbeidsdag, berekend op het loon van 1903, moeten betaald worden op voet van 2 fr. 63,1426. Vermenigvuldigt men dit cijfer door 8 uur, dan krijgen wij een dagloon van 21 fr. 04,9.

Deze berekeningen zijn gemaakt met het oog op het minimumloon. Maken wij nu dezelfde berekening op het maximumloon vastgesteld door de scheids-rechterlijke uitspraak van 1 Juli 1924.

In 1903 was het maximum 0 fr. 55 $\times$ 9 uur = 4 fr. 95 + 0.39 voortkomend van de betaalde verlofdagen zooals hooger aangegeven, hetzij dus 5 fr. 34 per arbeidsdag $5.34 \times$ door het index 485 = 25 fr. 89 per dag.

* *

Wanneer wij het index 485 toepassen, dat gediend heeft als grondslag voor de vaststelling van de loonen en van de tarieven, komen wij tot den volgende uitslag :

Het minimumloon per werkelijken arbeidsdag zou moeten zijn 21 fr. 04; het is slechts 20 frank, dus voor den wattman en den ontvanger 1 fr. 21 per dag minder.

Wat betreft het maximumloon, dit zou na vijf jaar moeten zijn 25 fr. 89. Het is slechts 22 fr. 40, dus een verlies van 3 fr. 49 per werkelijken arbeidsdag.

In 1903 was het verschil tusschen het minimum en het maximum 10 centiem. Dit cijfer vermenigvuldigd door het index 485 geeft 48,5 centiem. In het ontwerp van Overeenkomst is het verschil tusschen het minimum en het maximum slechts 30 centiem. Dus een nieuw verlies voor het personeel.

Wanneer wij de gemiddelde cijfers nemen komen wij tot den volgende

uitslag. Met het index 100 (lastenkohier van 1903) was de gemiddelde werkelijke arbeidsdag als volgt :

Minimum fr.	4.34
Maximum	5.34
	9.68 : 2 = <u>4.84.</u>

Staat het index-cijfer op 485 :

Minimum fr.	21.04
Maximum	25.84
	46.93 : 2 = <u>23.46</u>

Het gemiddeld loon was volgens het ontwerp van Overeenkomst vastgesteld als volgt :

Minimum fr.	20.00
Maximum	22.40
	42.40 : 2 = <u>21.20</u>

Vandaar een gemiddeld verlies van fr. 2.26 per werkelijken arbeidsdag.

Uit deze cijfers blijkt dat de toestand, wat betreft de loonen, in werkelijkheid minder gunstig is dan die van het lastkohier van 1903, door de Stad opgemaakt voor de lijnen die haar toebehoorden en die sommigen willen overmaken aan de private maatschappijen, voor deze omstandigheid vereenigd. Hier nog, onder het voorwendsel de Luiksche tramweglijnen in een organisme te vereenigen, is men volop bezig achteruit te gaan. Stellen wij intusschen vast dat de vereeniging in een enkel organisme beter kon verwezenlijkt worden door de oprichting van een Intercommunale Maatschappij met aandeel van den Staat. Maar in dit geval, zou men de loonen stellig *in overeenstemming gebracht hebben met het huidig index-cijfer*, door als grondslagloon datgene aan te nemen dat in het lastkohier van 1903 vermeld was. Het zou billijk geweest zijn en volstrekt niet overdreven.

* .

Betreffende *de vergoedingen wegens ongevallen*, bevat de scheidsrechterlijke uitspraak eene « aanbeveling » aangaande de uitbetaling aan de slachtoffers van eene vergoeding die de twee derden van het loon bedraagt, zoo na zes maanden, de ongeschiktheid tot werken volledig blijft. Wij hebben vernomen dat deze « aanbeveling », en geenszins deze « beslissing », van de scheidsrechters, niet zeer in acht wordt genomen door de maatschappijen.

Wij meenen te weten dat al de werklieden te Brussel, door de maatschappijen verzekerd worden tegen de arbeidsongevallen. Zij ontvangen van de verzekeringsmaatschappij de helft van hun loon en de tramwegenmaatschappij betaalt de de andere helft ten einde aan het personeel zijn volle loon te verzekeren.

Als de werkman eene wonde opgelopen heeft in andermans dienst, schijnt het billijk dat de schade, door het ongeval veroorzaakt, geheel hersteld weze.

Wat er ook van zij, men kan onmogelijk als een positieve en definitieve bepaling aanzien, zulke « aanbeveling » waarvan de uitvoering afhankelijk is van de welwillendheid van de maatschappij.

* *

In geval van ziekte, keert de maatschappij vergoedingen uit die van het vierde tot de helft van het loon beloopt, volgens het getal dienstjaren. Naar luid van hetzelfde stuk loopt de vergoeding van 15 tot 60 dagen; zij overschrijdt nooit het vierde van het loon na 15 dagen ziekte.

Er mogen aanvullende vergoedingen — van 2 tot 4 frank per dag en verschillend volgens het index-cijfer — toegekend worden, doch in geen geval « mag de uitbetaling van deze vergoedingen meer dan 12 maanden duren ».

Men merke op dat te Charleroi de werklieden van de Buurtspoorwegen 50 t. h. van hun loon trekken gedurende 200 dagen, en te Ans-Oreye betaalt men ook gedurende drie maand het halve loon; de drie volgende maanden hebben zij nog recht op een vierde. Hetzelfde gebeurt te Gent. Wij vernemen dat de Tramwegen van de Borinage en van het Doorniksche 100 t. h. verleen van het dagloon gedurende drie maand; 75 t. h. het volgende trimester; 50 t. h. het derde en 25 t. h. het vierde trimester.

« Men zou deze voordeelen moeten gelijk maken voor het tramwegpersoneel van het geheele land. In ieder geval, vermits men te Luik het volle dagloon betaalt in geval van ziekte op de afdeeling « Bestuur », zou men hetzelfde mogen doen voor de afdeelingen « Reizigersdiensten » en « Werkhuizen en Wegen ».

Men moet er onder meer rekening mede houden dat de reizigersdienst dikwijls ziekten veroorzaakt die men beroepziekten zou kunnen noemen.

* *

Wat betreft de *betaalde verlofdagen* is het stelsel, te Luik in zwang, klein-geestig en onvooroordeel. Het personeel heeft recht op zes dagen in 't jaar, die nog kunnen verminderd worden in sommige omstandigheden. Men merke op dat vele maatschappijen per jaar zeven arbeidsverlofdagen toestaan, plus zes en twintig betaalde verlofdagen. Dit wordt stilaan het algemeen stelsel. Waarom moet men in deze zaken zich zoo bekrompen toonen en aan den ouden steur blijven hangen voor een duur van vijf en dertig jaar?

* *

Ten slotte, wat betreft het *pensioen van het personeel*, verbinden zich de Maatschappijen, volgens het aan uwe beraadslaging onderworpen ontwerp van Overeenkomst, 3 t. h. van de loonen te storten om aan de oude bedienden een pensioen te verzekeren.

Degenen die de werkzaamheden hebben gevolgd van het Belgische Centrale Tramwegsyndicaat weten dat dit een heel bijzonder systeem van pensioen had opgemaakt, maar dat, om blijk te geven van verzoeningsgeest en om alle verwikkelingen te vermijden, het in de Nationale Centrale van de Tramwegen gegroepeerde personeel beslist had eenvoudig in zake pensioen de gelijkstelling van de tramwaymen met de bedienden te vragen.

Zoo dit waar is, dan moet de storting van 3 t. h. der Maatschappijen gebracht worden op 5 t. h.

* *

Andere opmerkingen werden nog ingebracht bij het hoofdstuk « Personeel » van het ontwerp van Overeenkomst. Zoo gebeurt het dat de nieuwe agenten

soms maar werk hebben voor een of twee uur per dag; dat brengt hen in een moeilijken toestand. Het zou billijk zijn dat, van zoodra zij zich ter beschikking van de Maatschappij hebben gesteld, de heele arbeidsdag van acht uur hun worde uitbetaald. Dit wordt overigens gedaan te Luik-Seraing en in andere maatschappijen van het land.

Wij zullen ons onderzoek over den toestand van het personeel daarbij laten. Het zal ten andere volstaan om te bewijzen dat het voor de Kamer onmogelijk is de arbeidsvoorwaarden, opgelegd aan de tramwegbedienden van de Luiksche agglomeratie, in overweging te nemen als definitief statuut voor eene concessie die, volgens de opvatting der aanvragers, ten minste vijf en dertig jaar moet duren. Van nu af is dit statuut reeds minder gunstig dan dit van het personeel van vele andere tramwegmaatschappijen.

De toestand van het personeel kan dus niet ingeroepen worden om eene Overeenkomst te doen aannemen die zóó in strijd is met de belangen van de reizigers en van de Openbare Machten.

De bijzonderste gevolgen van de Overeenkomst.

In 't kort bestaat de Overeenkomst die ons wordt voorgelegd in het volgende :

1° *Aan eene particuliere maatschappij de gemeentelijke tramwegen toebehoorend aan de stad Luik zonder vergoeding af te staan;*

2° *De concessie van de « Tramways Liégeois » : Luik-Herstal, Vivegnis, Wandre, Luik-Angleur, toebehoorend aan de Regeering, te verlengen zonder nieuwe aanbesteding;*

3° *Aan de private maatschappij van de « Tramways Liégeois » eene som ten geschenke te geven van ten minste vijf millioen die van rechtswege, in 1934, zou toekomen aan den Belgischen Staat;*

4° *De lijn « Est-Ouest » rechtstreeks over te maken aan eene private maatschappij;*

5° *Aan dezelfde maatschappij eene nieuwe lijn van de « Pont des Grosses Battes » (Angleur) naar Chênée zonder aanbesteding toe te staan;*

6° *Onder voorwendsel van verlenging der bestaande lijnen eventueel nieuwe tramweglijnen vooraf en zonder aanbesteding toe te staan;*

7° *Gedurende ten minste vijf en dertig jaar het gemeenschappelijk vervoer van de Luiksche streek onder den dwang van eene private maatschappij te plaatsen;*

8° *De stad Luik en den Staat van verscheidene millioenen aan vergoedingen te berooven;*

9° *Den toestand van het arbeidspersoneel onzeker en voldoende te laten;*

10° *De Openbare Machten te vervangen door eene exploiteerende maatschappij die het monopolie zou bezitten over de tramwegnetten die nu reeds, enkel op het grondgebied van de stad Luik, meer dan kilometer omvatten, en over het geheel ongeveer 60 kilometer.*

Eene dergelijke Overeenkomst kan niet aangenomen worden.

De belangrijkste betrokken gemeenten der Luiksche agglomeratie hebben er zich tegen verklaard; alleen de meerderheid van den Gemeenteraad van Luik, na zich twee maal te hebben uitgesproken tegen een minder gunstig voorstel,

heeft ten slotte, in 1924, in de omstandigheden die wij hebben aangehaald, eene gunstige stemming uitgebracht. Sedertdien heeft het provinciale kiezerskorps der stad, waaraan het vraagstuk werd onderworpen, er zich tegen verklaard, aldus bevestigend de beslissingen door den Gemeenteraad zelf getroffen in 1920, in 1921 en in 1922.

Vermits de belanghebbende Gemeenteraden van de omliggende gemeenten het ontwerp van Overeenkomst hebben verworpen moet ook dezer meening geëerbiedigd worden:

De belanghebbende gemeenteraden samengenomen, tegenover de macht vertegenwoordigd door de gemeenteraadsleden van Luik die het ons gedane voorstel bekampen, mogen wij zeggen dat de overgrootste meerderheid der bevolking van de Luiksche agglomeratie de voorgestelde Overeenkomst verwerpt.

Voegt men daarbij dat niet alleen de gemeenten, maar ook de Staat door deze Overeenkomst benadeeld wordt, dan zijn wij overtuigd dat ook de Kamer van Volksvertegenwoordigers stemmen zal tegen dit ontwerp van Overeenkomst, dat nadeelig is voor de Openbare Machten, voor de reizigers, en zeer onvoldoende wat betreft de rechten van het personeel.

Overgangsbepalingen.

Wij zouden dit verslag niet willen eindigen op eene *verwerping* zonder meer, al dringt deze zich hier met geweld op. *Wij hebben in de eerste plaats willen bewijzen dat de Overeenkomst zoodanig in strijd was met het openbaar belang, dat zij zelfs door de meest gunstig gestemden niet kon worden aangenomen.* Dit eenmaal vastgesteld zijnde, moeten wij verklaren, dat in de Afdeeling werd gevraagd of geene andere oplossingen konden worden aangenomen.

De meerderheid der leden van de Middenafdeeling is van gevoelen dat men moet terugkeeren tot de eerste beslissing, driemaal goedgekeurd door den Gemeenteraad van Luik en éénmaal door de Kamer der Volksvertegenwoordigers, namelijk : de oprichting van een « *Intercommunale* » die voor een zeer korten termijn de lijnen *rechtstreeksch* zou kunnen in bedrijf nemen of verpachten, mits voorbehoud ten voordeele van de Openbare Machten van een ruim deel in de rechten van de retributiën welke zij vooralsnu zoo zeer van noode hebben.

* * *

Doch, ingenieur Henrion, bestuurder der Nijverheidsdiensten van de stad Luik, heeft tusschen-oplossingen aan de zaak voorgesteld. Wij meenen de voornaamste redenen van deze voorstellen te moeten vooruitzetten :

« In alle opzichten, aldus de bevoegde technicus, is het aanbod der Maatschappijen onaannemelijk, hetzij in zijne hoofdbepalingen, hetzij in zijne onderdeelen.

» Het is overigens in strijd met de wet, eene vaste tramweg-vergunning te verleenen.

» Zooals men ziet zou de door de Maatschappijen voorgestelde overeenkomst voor gevolg hebben aan de Stad een deel harer retributiën der tramwegen te doen verliezen en, met deze opeenvolgende verlengingen, de Stad in de onmogelijkheid te stellen de overname te doen in 1941.

» De Stad zou aldus voorrechten verliezen op het gemeentelijk net der tram-

wegen, alsmede de stijgende verhooging van hare winst en de mogelijkheid om verbetering te brengen in het net. Nu, dit net werd in 1900 aangelegd, na lange onderhandelingen met de Regeering.

» De toenmalige gemeenteraad had het gemeentelijk net vooreerst aangelegd met de lijnen 1, 2 en 3 en met al de vereischte schikkingen voor de openbare aanbesteding der exploitatie voor een termijn van tien jaren. De Stad stelde trouwens ter beschikking van de inschrijvers : standplaatsen, stelplaatsen, werkhuizen, rollend materieel, sporen; naarmate dat de ruimste mededinging mogelijk zij. Ook ontving de Stad in 1900 tal van inschrijvingen.

» Uit deze inschrijvingen bleek al wat men verwachten mag van eene openbare aanbesteding waarvoor de minste deelneming werd verzekerd. Anderzijds is eene verpachting voor een termijn van tien jaren niet gevaarlijk, omdat men binnen tien termijn de noodwendigheden van den dienst kan voorzien en, moesten zelfs na zes of zeven jaren nieuwe behoeften voorkomen, dan zouden, wegens den korten termijn van twee of drie jaren de Openbare Machten nog meester blijven van den toestand.

» Met eene concessie op langen termijn is het echter onmogelijk de diensten vooraf te omschrijven voor gansch den duur, en onvermijdelijk gebeurt dan hetgeen thans geschiedt, namelijk dat de concessiehouders verlenging van de concessie eischen om voldoening te schenken aan het publiek.

» Ook de retributiën welke de concessiehouders aan de Openbare Machten kunnen toekennen, kunnen niet worden voorzien voor een al te langen termijn.

» Niet in een tijd dat de Openbare Machten zooveel geld noodig hebben, kunnen zij voor een tijdsverloop van dertig of reertig jaren afzien van de middelen welke deze exploitatie's kunnen opleveren.

» Met exploitatie's op korten termijn en volledige pacht, is de wisselvalligheid voor de pachten gering en de retributiën ten voordeele van de Openbare Machten zijn des te hooger.

* * *

» Over het algemeen zal men het over dit beginsel eens zijn, maar er bestaan meningsverschillen over de wijze waarop deze inkomsten voor de Begrooting moeten verkregen worden.

» De eenen zullen de rechtstreeksche exploitatie voorstellen, de anderen zullen de concessie zonder meer verkiezen, nog anderen, die het kwaad kennen van deze twee uitersten, zullen eene tusschenoplossing zoeken die zich beter aanpast aan de omstandigheden.

» Wegens het talrijk personeel dat er in dergelijke exploitatie noodig is, valt het te vreezen dat de rechtstreeksche exploitatie werkelijk bezwaren oplevert. Maar de concessie van langen duur heeft, zooals wij het hebben aangetoond, even erge bezwaren door de onmogelijkheid waarin men verkeert aan dezen dienst de verbeteringen aan te brengen die de tijd vergt.

» Om deze redenen stellen wij in de eerste plaats voor over te gaan tot eene openbare aanbesteding voor eene verpachting van tien jaar, met het ter beschikking stellen van al de gegadigden, van de lijnen, het rollend materieel, de luchtlijnen, de opslagplaatsen en de werkhuizen. Wij zouden eventueel zeventien jaar aannemen met vrijheid van overname na tien jaar.

» Om daartoe te komen zullen de Openbare Machten aan de « Est-Ouest » 3 miljoen te betalen hebben. Men moet daarbij voegen ongeveer 1,500,000 frank voor het tweede spoor van de lijn Fléron en een deel van de lijn Ans. Om zich

die aan te schaffen zou men *vooreerst de « Intercommunale des Tramways » dienen op te richten*, en deze zou het kapitaal leenen aan den noodigen interest. Het grondbeginsel van de aanbesteding zou zijn de verdeling van de exploitatiewinst tusschen den pachter en de openbare besturen, volgens te bepalen regelen en voor een zeker gedeelte, naar een quantum bij de onderschrijving te bepalen. *Men dient op te merken dat voor dezen termijn van tien jaar men eene formule van schommeling der tarieven kan aannemen die men in het lastenkohier zou neerschrijven. Daar de winst van de exploitatie der eerste concessie van de Est-Ouest verscheidene honderdduizenden bedraagt, zal er dus zeker winst zijn voor den pachter, en de mededinging zal in hoofdzaak gaan over het aandeel van de winst dat de pachter zich had willen voorbehouden.*

» Deze oplossing staat het minst aan kritiek bloot, zij laat de Openbare Machten meester van den toestand. Waarom zou men ze niet aannemen? En wat betreft de moeilijkheid om tegenwoordig geld te leenen, zal men wel aannemen dat men voor eenige jaren aan een hoog bedrag kan leenen, om daarna een kleineren interest van het geld te moeten betalen.

*
* * *

» *Een tweede oplossing* van de kwestie zou zijn een zelfde voorstel te doen aan de inschrijvers, en te hunnen laste te laten het afbetalen van de noodige kapitalen, onder voorwaarde dat de Openbare Machten het bedrag ervan zouden terugbetalen na de tien of de zeventien jaar.

» Van de te bepalen verdeelbare winsten zouden *x t. h.* (bij de inschrijving vast te stellen) toegekend worden aan de Openbare Machten. Bij dit tweede stelsel is er ook mededinging, want het is niet onmogelijk dat er groepeerings van personen of maatschappijen worden opgericht. *Deze wijze van aanbesteding heeft het voordeel de moeilijkheden der leening te vermijden, maar heeft het nadeel de mededinging te beperken.*

» *Derde oplossing.* — Moest het beginsel van de openbare aanbesteding niet worden aangenomen, zou men wel moeten onderhandelen met de *Est-Ouest*.

» Al deze besprekingen zijn noodzakelijk gemaakt door de moeilijkheid de noodige kapitalen te vinden voor de nieuwe wijze van exploitatie van de eerste concessie van de *Est-Ouest* (Ans-Fléron-Bonne Femme.)

» *De hoofdzaak voor de Stad is haar gemeentelijk net onaangetast te bewaren, haar de vrijheid te laten het te verbeteren, er al de voordeelen uit te trekken zooals ook uit de Staatslijnen van de tramwegen (5, 6, 7, 8, 9) waarvan de concessie verstrekt in 1934.*

» Om daartoe te geraken kan men onderhandelen buiten de kwestie van deze eerste concessie van de *Est-Ouest*. En te dien aanzien ware het nog het best de voorstellen te hernemen die de Maatschappij *Est-Ouest* gedaan heeft in 1922 en die toen werden verworpen. Zij waren veel gunstiger voor de Stad dan de voorstellen die wij thans bespreken. In hoofdzaak bestond zij in het overlaten aan de *Est-Ouest* tot in 1941 (einde van de concessie van de lijn van Trooz) van de exploitatie der lijnen van de eerste concessie Ans-Fléron-Bonne Femme.

» De Intercommunale, op de richten tusschen de Openbare Machten onderling, zou een aandeel in de winsten hebben, vastgesteld in artikel 4.

» De som van 4,012,178 frank zou niet moeten uitbetaald worden door de Openbare Machten, maar de *Est-Ouest* zou er in negentien jaar te haren voordeel den interest en de delging van voorafgenomen hebben.

» De kapitaalsverhoogingen, waarover men toen slechts sprak als over eene eventualiteit, zouden kunnen gedaan worden door de eene of de andere partij of door beide.

» Men zou de onderhandelingen op dien grondslag weer kunnen opnemen. Het groote voordeel van die schikking is dat men aan het Gemeentelijk tramwegnet niet raakt.

» Deze oplossing is zeer te verkiezen boven die van 1923.

» Zoo ten slotte, deze oplossing van 1922 niet meer tot grondslag voor onderhandelingen kan dienen, dan moet men aan de Regeering de zorg toevertrouwen het vraagstuk van de lijn Ans-Fléron-Bonne Femme te regelen, onder de formeele voorwaarde dat er niet geraakt wordt aan de bestaande concessie der Luiksche tramweglijnen, waarbij het Gemeentelijk tramwegnet, eigendom van de Stad, aangesloten is.

» In elk geval zal men de Stad, evenals de andere gemeenten, over de nieuwe voorstellen moeten raadplegen.

» Om te besluiten, zeggen wij, dat het voorstel der Maatschappijen van 29 Mei 1923, gewijzigd op 29 December 1923, beslist ongunstig is voor de belangen van de Stad en niet mag aangenomen worden.

» De beste oplossing is : de openbare aanbesteding voor de lijn waarvan de concessietermijn afgelopen is, ofwel een nieuw onderzoek van de voorstellen gedaan door de *Est-Ouest* in 1922. »

De Overeenkomst moet opnieuw onderzocht worden.

Vermits men aan de Middenafdeeling gevraagd had of geen andere voorstellen konden onderzocht worden, hebben wij het wenschelijk geacht al de tusschenvoorstellen in hun geheel over te nemen die door den heer Henrion, ingenieur, voorgestaan werden na een grondig onderzoek van het vraagstuk. Wij onderschrijven natuurlijk al die voorstellen niet, doch erkennen dat zij verdienen onderzocht te worden.

De oplossing zou misschien te vinden zijn in de samenstelling van een nieuwe Regeeringscommissie, waarin al de betrokken Openbare Machten alsook het personeel zouden vertegenwoordigd zijn.

Deze Commissie zou niet alleen de oprichting van een Intercommunale Maatschappij bestudeeren, maar ook al de andere oplossingswijzen die te vinden zijn tusschen de volledige regie, de verpachting, en de beperkte concessie.

Men zou insgelijks kunnen zoeken naar overgangsoпlossingen voor een termijn die den vervaltijd van de vergunningen Luik-Herstal-Vivegnis-Wandre en Luik-Angleur, dat is 1934, niet overschrijden.

Tal van voorstellen tot waarborging van de openbare rechten en belangen en met voorbehoud van de toekomst, zouden aan de op te richten Commissie worden voorgelegd met de eerste oplossing bestaande in het oprichten van eene Intercommunale Maatschappij.

De aldus omschreven werkzaamheden van deze Commissie zouden spoedig tot eene uitkomst leiden om kort daarop aan de beraadslaging der betrokken gemeenteraden te worden onderworpen. Men kan overigens doen opmerken, dat de dienst werkt zooals voorheen en het niet op enkele maanden aankomt om de eindoplossing te treffen.

Na te hebben gewezen op de talrijke zwakheden en gebreken eener overeenkomst die vol gevaren zit voor de Openbare Machten en het algemeen belang, is de Middenafdeeling, uit verzoeningsgeest, van gevoelen dat bovenstaande voorstellen met vrucht kunnen worden onderzocht.

Dragen niet al deze beschouwingen de goedkeuring weg van de Middenafdeeling, dan hebben zij toch de verdienste, dat zij de toekomst niet in gevaar brengen en eene oplossing mogelijk maken, die de gevoelens en de belangen eerbiedigt van de algemeenheid der inwoners van de Luiker-agglomeratie. Ook de Regeering zou er haar voordeel bij vinden.

De Middenafdeeling stelt dus voor, de Overeenkomst te verwerpen en aan eene Bijzondere Commissie het onderzoek op te dragen naar eene aan de betrokken gemeenten voor te leggen nieuwe formule.

De Verslaggever,

LÉON TROCLET.

De Voorzitter,

MAURICE PIRMEZ.
