

( N° 120 )

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 28 Juillet 1925.

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 ».

## EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis au Parlement a pour but 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.

D'accord avec les deux sociétés qui s'engagent solidairement les concessions actuelles sont résiliées et remplacées par une concession nouvelle.

Suivant les cahiers des charges des concessions existantes, une partie du matériel devient propriété de l'État en fin de concession. C'était le cas pour le matériel des voies de la concession Ans-Fléron, qui est venue à expiration le 31 mai 1921. Il en est de même pour le matériel des voies de la concession Bonne Femme-Trooz qui expire le 6 septembre 1941. Pour les concessions gouvernementales octroyées à la Société anonyme des Tramways Liégeois, le matériel fixe et roulant et les immeubles servant à l'exploitation, à l'exception des dépôts et des remises à voitures et du siège social, reviennent à l'État en fin de concession, c'est-à-dire le 1<sup>er</sup> janvier 1935. Suivant les contrats antérieurs à la convention nouvelle, la ville de Liège mit à la disposition des Tramways Liégeois, jusqu'à la date précitée, la voie ferrée et son équipement électrique, une remise à voitures avec dépendances et le matériel roulant du réseau communal.

Par l'effet de la convention la ville de Liège dispose de ce matériel avant l'échéance du bail en cours et l'État jouit au 1<sup>er</sup> janvier 1925 d'une grande partie des propriétés qui ne devaient lui échoir que le 7 septembre 1941 et le 1<sup>er</sup> janvier 1935. Cette partie correspond à la part des immobilisations, qui, au

1<sup>er</sup> janvier 1925, devait être amortie, en supposant un amortissement normal et régulier depuis le début des concessions existantes jusqu'à leur échéance. Cette dernière part a été évaluée à 5,609,760 francs, valeur actuelle.

Cette opération permet une mise en commun d'intérêts et un partage des bénéfices éventuels avec garantie pour les pouvoirs publics, d'obtenir des redevances minima, qui, pour la ville de Liège, dépassent l'intérêt de 7 % du capital engagé.

L'Etat et la ville de Liège sont donc directement intéressés dans l'exploitation du réseau unifié. Les bénéfices éventuels, dépassant l'intérêt normal, donnent lieu à partage entre les pouvoirs publics et le concessionnaire, au prorata des capitaux engagés, après déduction de 10 % au profit d'œuvres en faveur du personnel.

L'unification des trois réseaux permettra l'organisation de services nouveaux et l'établissement d'un système de billets de correspondance entre les diverses lignes.

Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais des travaux d'amélioration, tels que la mise à double voie des lignes, partout où la voirie empruntée s'y prête, et des travaux de réfection des réseaux existants. Le montant total de ces immobilisations non compris les travaux de mise en bon état d'entretien, ne sera pas inférieur à onze millions.

Les clauses diverses des cahiers des charges relatives au rachat et aux obligations des concessionnaires en fin de concession sont unifiées. Le droit de reprise est étendu à tout le matériel roulant, aux usines de production de l'électricité, avec terrains de ces usines, ateliers, dépôts et remises, hormis le réseau communal de Liège. De ce chef, les charges d'amortissement qui pèsent sur l'exploitation devraient augmenter.

Pour que le concessionnaire puisse faire face aux charges nouvelles, la ville de Liège a consenti à ce que la fin des concessions unifiées soit reportée au 31 décembre 1960, ce qui permet de diminuer les charges annuelles d'amortissement.

En outre le concessionnaire compte augmenter le rendement de l'exploitation par une meilleure organisation des services.

En général le contrôle des concessions de tramways consiste à s'assurer que le matériel et l'exploitation répondent aux conditions minima imposées par les cahiers des charges. Le concessionnaire a consenti à un contrôle spécial qui sera exercé par un collège de commissaires désignés respectivement par le Gouvernement, la ville de Liège et les autres communes intéressées. Ce collège a un droit de regard dans la comptabilité de l'exploitation. Il vérifie le compte de gestion annuel servant de base au partage des bénéfices et il contrôle l'investissement des capitaux nouveaux de premier établissement. C'est une innovation qui donne des garanties que le patrimoine des pouvoirs publics sera géré en faveur du public. Elle permettra à l'opinion publique d'exercer son contrôle et donnera au Gouvernement des directives sûres au sujet de la politique à suivre à l'avenir en matière de tramways, notamment à l'occasion de nouvelles concessions ou autorisations que solliciterait le concessionnaire.

Un premier projet d'accord basé sur les principes exposés ci-dessus était soumis à toutes les communes de l'agglomération liégeoise.

Les conseils communaux avaient émis des avis défavorables tout en se ralliant à diverses dispositions du projet. La convention du 10 mars 1925 avec le cahier des charges annexé, est en grande partie l'œuvre du conseil communal de Liège, notamment en ce qui concerne le rachat, les tarifs, les redevances et les conditions relatives au personnel.

Ces dernières 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<sup>er</sup> juillet 1924. Les versements qui incombent au concessionnaire, pour assurer une pension aux vieux agents sont de 3 % des appointements et salaires. Le personnel des deux exploitations existantes est repris. La sentence arbitrale précitée, jointe aux clauses du cahier des charges et complétée par des accords ultérieurs constituent le statut du personnel.

Le projet de convention a été soumis à l'avis du Comité consultatif pour les affaires de tramways institué au Département de l'Agriculture et n'a soulevé de sa part aucune objection.

La convention sort ses effets à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1925 et des travaux d'amélioration importants ont été commencés avec l'assentiment du Gouvernement. Il est donc urgent que la Législature donne au Gouvernement la sanction nécessaire pour que cet accord porte ses pleins effets.

*Le Ministre de l'Agriculture,*

VAN DE VYVERE.

(4)

( BIJLAGE VAN N<sup>o</sup> 120 )

## Kamer der Volksvertegenwoordigers.

---

Bijlage van de toelichting van het wetsontwerp n<sup>o</sup> 120, van 28 Juli 1925, 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.

---

### OVEREENKOMST

#### betreffend de vereenigde Tramwegen van Luik.

Tusschen :

Den BELGISCHEN STAAT, vertegenwoordigd door Mijnheer den Minister van Landbouw en Openbare Werken,

en de STAD LUIK, vertegenwoordigd door Mijnheer den Schepen der Nijverheidsdiensten en den Gemeentesecretaris,

handelend voor en in naam van het College van Burgemeester en Schepenen, uit kracht van een beraadslaging van den Gemeenteraad van Luik, in dato 28 Februari 1925, eenerzijds,

En van den anderen kant,

de « Société anonyme des Tramways est-ouest de Liège et Extensions », vertegenwoordigd door de heeren PIERRE NYST en CHARLES HARMEL, onderscheidenlijk Voorzitter van den Beheerraad en Bestuurder,

en de « Société anonyme des Tramways Liégeois », vertegenwoordigd door de heeren JULES RENSON en LÉON NOIRFALISE, onderscheidenlijk Voorzitter van den Beheerraad en Beheerder-Algemeen Bestuurder,

werd overeengekomen, wat volgt, onder voorbehoud vanwege de Wetgeving de noodige macht te bekomen.

#### I

De in het verleden aan vermelde vennootschappen, zoowel door den Staat als door de Stad Luik verleende vergunningen tot het aanleggen, het onderhoud en het in bedrijf nemen der tramweglijnen, zullen in gemeenzaam overleg opgezegd worden, terwijl de Regeering aan beide bedoelde maatschappijen een nieuwe vergunning zal verleenē welke ten doel zal hebben :

1<sup>o</sup> het herstellen der bestaande tramweglijnen, vroeger aan deze twee maatschappijen verleend, namelijk :

- a) de lijnen door de Regeering vergund :
  - van Luik (Saint-Lambert) tot Ans ;
  - van Luik (Saint-Lambert) tot Fléron ;

van Luik (Saint-Lambert) tot Grivegnée (Bonne Femme);  
 van Grivegnée (Bonne Femme) tot Trooz;  
 van Luik (place du Théâtre) tot Wandre;  
 van Luik (place du Théâtre) tot Vivegnis;  
 van Luik (Saint-Lambert) tot Angleur (Renory);  
 van Luik (Saint-Lambert) tot Angleur (Streupas);  
 van Luik (Guillemins) tot Luik (Longdoz);

b) de gemeentelijke lijnen der Stad Luik :

Fragnée-Guillemins-Saint-Lambert-Coronmeuse;  
 Place du Théâtre-Bonne Femme;  
 Guillemins-Rue Saint-Gilles-Gare de Vivegnis;  
 Guillemins-Saint-Lambert-Maghin-Rue Méan-Fragnée-Guillemins.

2<sup>o</sup> het aanleggen van het dubbel spoor dezer lijnen over gansch haar lengte, overal, waar de thans gebruikte wegen zulks toelaten en hoofdzakelijk op de baan van Luik (Cornillon) tot Fléron. Tezelve tijd dat de vergunninghouder deze laatste lijn verdubbelt zal hij, op zijn kosten, de verbeteringswerken en de herstelling der bestrating uitvoeren voorzien bij het lastenboek en de plans die den 25<sup>n</sup> November 1924 door den Minister van Landbouw en Openbare Werken werden goedgekeurd.

3<sup>o</sup> het aanleggen van een verlenging van Angleur (Pont des Grosses Battes) tot Chênée (Bechuron) der tramweglijnen loopend langs de « place de l'Acclimatation », « rue du Parc », « place du Parc », « le Pont des Vennes » en de « rue des Vennes » te Luik, waarvan de vergunning het onderwerp uitmaakte van het Koninklijk besluit van 6 Maart 1913.

Deze verlenging zal de bestaande sporen aan de « Pont des Grosses Battes » verlaten, de baan langsheen den rechter oever der Ourthe, welke uitgeeft aan het Gemeentehuis van Chênée volgen en langs de « rue du Gravier » en de « rue Bechuron » tot aan de grensscheiding der gemeenten Chênée en Vaux-sous-Chèvremont loopen.

4<sup>o</sup> de uitvoering van volgende verbintenissen :

a) gebeurlijke tusschenkomst, ten bedrage van 100,000 frank, in het bouwen eener brug over de Vesdre te Vaux-sous-Chèvremont, in de voorwaarden beschreven in artikel 4 van het op 9<sup>n</sup> December 1912 vastgelegd lastenboek, tot onderneming van het aanleggen, onderhouden en in bedrijf nemen van een tramweg met bovengrondsche elektrische stroomgeleiding van Grivegnée (Bonne Femme) tot Chênée, van af het eindpunt der « rue des Grands Prés » te Chênée, tot de statie van Trooz;

b) aandeel in de onkosten van het aanleggen eener nieuwe laan langsheen den rechteroever van den afloop der Ourthe, tusschen de « Pont des Grosses Battes » en het Gemeentehuis van Chênée, zooals beschreven in artikel 3 van het op 9 December 1912 vastgesteld lastenboek, voor het aanleggen, het onderhouden en in bedrijf nemen der verlenging in het 3<sup>o</sup> van huidig lid beschreven.

5<sup>o</sup> het betalen tot ontlasting der Stad Luik van de schattingsonkosten ten

bedrage van fr. 36.278,50 betreffend de schatting van het materiaal der vergunning der « Société anonyme des Tramways est-ouest de Liège et Extensions », welke op 31 Mei 1921 verviel.

6° het in goeden staat van onderhoud stellen der sporen en van het materiaal dienend tot het bedrijf der aan vermelde maatschappijen vergunde tramwegen in de voorwaarden betreffend het einde der vergunningen voorzien bij de vergunningsakten.

7° het onderhoud van het gansch hierboven omschreven net, met zijn uitbreidingen, alsmede het materiaal dienend tot zijn uitbating.

8° de exploitatie van dit net en zijn uitbreidingen.

Voormelde maatschappijen verbinden zich wederzijds de bepalingen van huidige overeenkomst uit te voeren en te versmelten in een enkele maatschappij, voortaan in deze bescheiden onder den naam van « vergunninghouder » vermeld.

De nieuwe vergunning wordt door huidige overeenkomst en door het op dezen 10 Maart 1925 door den Minister van Landbouw en Openbare Werken vasgesteld aanvullend lastenboek beheerd.

## II

De Stad Luik verbindt zich haar welwillende bemiddeling te verleen ten einde de onteigening te vergemakkelijken van de onroerende eigendommen, noodig tot het aanleggen der nieuwe lijnen, welke den vergunninghouder zouden vergund worden, of tot het verbeteren der bestaande lijnen; zij zal den vergunninghouder desnoods volmacht geven om in haar naam over te gaan tot de onteigening bij strooken der gronden waarvan de waarde door vermelde verbeteringen zou verhoogden en tot den verkoop der beschikbare gronden volgens regelmatig goedgekeurde ontwerpen, dit alles op de kosten, risicos en gevaren van den vergunninghouder.

## III

De vergunninghouder moet voorzien in de verhooging van het kapitaal belegd in de door huidige overeenkomst bedoelde vergunningen. Deze verhoogingen van kapitaal worden onderworpen aan de toelating van den Minister van Landbouw en Openbare Werken.

De Openbare Machten die in deze overeenkomst voorkomen, hebben onderscheidenlijk het recht deel te nemen in deze kapitaalsverhoogingen, buiten deze voorzien bij § IV, en in verhouding der schatting van haar huidig in dit lid bepaald bezit, op voorwaarde dat zij binnen de zes maand volgend op de kennis-gave der toelating van den Minister, er den vergunninghouder kennis van geve.

Deze Openbare Machten hebben het recht in dezelfde voorwaarden deel te nemen in de vermeerderingen van het belegd kapitaal noodig tot het inrichten van nieuwe diensten of uitbreidingen van het net welke niet voorzien zijn in § I van huidige overeenkomst.

Slechts met toestemming van den Minister, zal de vergunninghouder deze diensten mogen inrichten.

De kroos- en delgingsvoorwaarden der in de netuitbreidingen of tot het inrichten van nieuwe diensten belegde kapitalen, welke in de bedrijfsrekening dienen vermeld, zullen bepaald worden bij het verleenen der hierboven voorziene toelatingen.

De in bijgaand inventaris voorkomende, of met toelating van den Minister aangeworven onroerende eigendommen en materiaal, zullen niet kunnen vervreemd worden tenzij zij niet meer dienen tot het bedrijf, en mits toelating van den Minister of van de Stad Luik volgens het geval.

#### IV

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 beraamd op . . . . . fr. 2.654.520,00

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. 5.609.760,00

c) *toehoorend aan de Stad Luik.* — Al de inrichtingen van haar gemeentelijk net geschat op . . . . . fr. 9.113.124,00

d) *toehoorend aan de openbare machten.* — De sommen die de in de toekomst door de openbare machten toe te stemmen aandelen uitmaken.

e) *toehoorend aan den Vergunninghouder.* — De inrichtingen welke den eigendom blijven van de twee maatschappijen « Les Tramways Est-Ouest » en « Les Tramways Liégeois », 't is te zeggen van den vergunninghouder, geschat op . . . . . fr. 12.478.059,00

De vergunninghouder zal bij dit kapitaal voegen :

1<sup>o</sup> het bedrag der beleggingen noodig tot het uitvoeren der verbeteringen en veranderingen bepaald onder 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup> 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 de ministeriële toelating van 28 November 1924, maken een eerste schijf van die beleggingen uit.

2° een bedrijfskapitaal bij overeenkomst vastgesteld op . fr. 1.644.537,00

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

Bij vervreemding der onroerende eigendommen of van het materiaal dat niet zou vervangen worden, zullen in dit lid bepaalde aandelen der openbare machten en van den vergunninghouder in verhouding met die vervreemding gewijzigd worden.

## V

### Vergoedingen.

Jaarlijks zal de vergunninghouder storten :

*aan den Staat.* — Een interest van 7 t. h. op de kapitalen welke de waarde voorstelt der inrichtingen vermeld onder alinea A van § IV, waarvan hij werkelijk eigenaar werd na afloop der vergunning der lijnen Ans-Fléron. Deze som zal echter verminderd worden met een bedrag gelijk aan de belastingen die de vergunninghouder voor een evengroote winst zou te betalen hebben.

*aan het Beheer der Staatsspoorwegen.* — Een som van 25.000 frank.

*aan de Stad Luik.* — Tot het einde van 1934, een som van 1.025.000 frank, welke van 1 Januari 1935 af op 1.125.000 frank zal gebracht worden.

*aan de verschillende belanghebbende gemeenten :* Buiten de Stad Luik, op wier grondgebied de tramweglijnen werden gelegd een som van 75.000 frank.

Deze laatste som zal verdeeld worden volgens de onderrichtingen van den Minister, tusschen de verschillende gemeenten, in verhouding met het getal inwoners en kilometer middellijn der door de tramwegen op haar grondgebied ontleende wegenis.

Daarenboven waarborgt de vergunninghouder aan de Stad Luik een gedeelte van het batig saldo der bedrijfsrekening, minstens 175.000 frank per jaar, welk bij de hierboven voorziene vergoeding zal gevoegd worden.

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.

Deze vergoedingen vervangen al de vergoedingen welke de maatschappijen der « Tramways Est-Ouest » en « Tramways Liégeois » betaalden, er in begrepen

de annuïteit, zoo gezegd der bruggen, van fr. 69.396,12 door de « Tramways Liégeois » tot in 1934 aan de Stad Luik verschuldigd.

Bij onderbreking of vermindering van de diensten, in geval van overmacht, zooals oorlog, oproer, werkstaking, enz., zullen deze vergoedingen verminderd worden in evenredigheid met de gevolgen die deze gebeurtenissen op de onderneming zullen gehad hebben.

## VI

### Bedrijfsrekening.

De vergunninghouder houdt een bedrijfsrekening waarvan hij jaarlijks de uitslagen in volgenden vorm zal vaststellen :

*in het krediet* : a) de rechtstreeksche en onrechtstreeksche ontvangsten voortspuitend uit de exploitatie der verpachte netten en der toegestane toegevoegde diensten.

b) de interesten van het hernieuwingsfonds, alsmede de interesten van alle geplaatste gelden voortkomend van de opbrengst der onderneming gedurende het loopend jaar, tot de verdeeling der rekeningen bij het einde van het dienstjaar;

c) de opbrengst van den verkoop van buiten dienst gesteld en vervangen materiaal.

*in het debet* : a) de bedrijfsuitgaven, bijdragen bij de pensioenkas inbegrepen, volgende uitgaven echter uitgezonderd :

1° het eereloon van beheerders en commissarissen;

2° de den vergunninghouder bij toepassing van het lastenboek opgelegde boeten en straffen;

3° de onkosten veroorzaakt door aan de belangen der onderneming vreemde rechtsgedingen, ten ware de Minister den vergunninghouder toeliet deze in de bedrijfsrekening op te nemen;

b) de belastingen;

c) de overeengekomen vergoedingen aan de openbare machten, desgevallend het bijvoegsel aan de Stad bij uitvoering van de in § V toegekende winstwaarborg inbegrepen;

d) de delging van het door de uitbatende maatschappij belegd kapitaal berekend aan een kroos van 4 t. h. en op een aantal jaren zoodat de delging volledig weze op 31 December 1960, de afwijkingen bij geval van nieuwe beleggingen, zooals voorzien bij § III, uitgezonderd;

e) de storting bij het hernieuwingsfonds;

f) de interest van 7 t. h. van het gedeelte door den vergunninghouder belegd kapitaal.

Indien de vergunninghouder obligatiën mocht uitgeven om nieuwe uitgaven van eerste inrichting te dekken, zouden de interest en de delging van dit kapitaalsgedeelte in de bedrijfsrekening gebracht worden, aan het kroos en volgens de delgingstabel der bewuste obligatiën.

## VII

Het verlies-saldo van de bedrijfsrekening zal door den vergunninghouder gedragen worden. In vergelding zal hij daarvoor, bij een batig saldo op die winst de sommen mogen afhouden om de verliezen der vorige jaren, de interesten niet inbegrepen, aan te vullen.

Het overschot van het voordeelig saldo zal verdeeld worden als volgt :

10 t. h. ten voordeele van de instellingen ingericht of in te richten ten bate van het personeel;

90 t. h. of het overige, te verdeelen tusschen de Openbare Machten en den vergunninghouder in verhouding met de waarde der kapitalen van elk hunner, bepaald bij § IV.

Het gedeelte der winst waarop de verschillende Openbare Machten recht hebben wordt onder deze verdeeld door den Minister. Het gedeelte waarop de verschillende gemeenten recht hebben, zal inzonderheid, onder deze uitgedeeld worden in verhouding met het getal inwoners en de kilometers middellijn der op haar grondgebied door den tramweg ontleende wegenis.

## VIII

Het hernieuwingsfonds wordt aangevuld door een jaarlijksche storting welke zonder toelating van den Minister de 10.000 frank per kilometer enkel spoor niet mag overtreffen. Dit hernieuwingsfonds maakt een bijzondere rekening uit, waarvan de interesten gevoegd bij de bedrijfsontvangsten, in de bedrijfsrekening worden opgenomen.

## IX

### Toezicht.

Het toezicht op de onderneming van den vergunninghouder wordt, onder de verschillende gemeenten door een toezichtscomité uitgeoefend. Dit is samengesteld uit een College van Commissarissen waarvan deel uitmaken :

één vertegenwoordiger der Regeering;

één vertegenwoordiger der Stad Luik, en

één vertegenwoordiger van de andere betrokken gemeenten, aangeduid door een stemming der afgevaardigden van deze gemeenten vergaderd onder het voorzitterschap van den Gouverneur der provincie.

Dit toezichtscomité zal de hulp mogen inroepen van afgevaardigden belast met de tot zijn zending nuttige onderzoeken.

De commissarissen en hun zooals hierboven aangeduide afgevaardigden, hebben het recht ten allen tijde den toestand der loodsen, der lijnen, van het onroerend

en het roerend materiaal en over het algemeen, van alle inrichtingen waarover de vergunninghouder beschikt na te gaan. Desgevallend zullen zij gezamenlijk met de door den Staat, Provincie en Gemeenten op hun respectievelijke wegnissen aangeduide agenten, het toezicht der onderneming uitoefenen.

Het Toezichtscomité zal de schommeling der kapitaalsaandeelen welke de uitgaven van eerste inrichting voorstellen, en de bedrijfsrekening die hem elk jaar zal voorgelegd worden, nazien.

Het zal altoos kennis en afschrift mogen nemen der boeken, bescheiden en allerhande stukken die noodig zijn tot het toezicht over de onderneming en van de bedrijfsrekening.

Ten allen tijde zullen de commissarissen en de afgevaardigden van het Comité toegang hebben tot al de aanhoorigheden van de onderneming.

Dit toezicht en deze bewaking brengen geen verantwoordelijkheid mede voor de Openbare Machten.

Voormelde commissarissen mogen zich niet bemoeien met het bestuur der onderneming noch met het beheer der Maatschappij.

Het toezichtscomité geeft den Minister verslag over zijn vaststellingen. Het geeft daarenboven zijn advies over al de verbeteringen welke aan de diensten op aanvraag van den Minister of van den vergunninghouder dienen toegebracht.

## X

### Duur der onderneming.

De duur der onderneming is 36 jaar te beginnen van 1 Januari 1925. Zij zal dus eindigen op 31 December 1960.

Mocht in geval van overmacht de dienst der tramwegen gedurende een tijdruimte van meer dan drie maand en op ten minst de helft van het net geschorst zijn, dan zal de duur der onderneming met een aan de onderbreking gelijk termijn verlengd worden. Het minimum der vergunningsverlenging is bepaald op één jaar.

## XI

### Terugkoop der vergunning.

Na afloop van het zeventiende jaar, 't is te zeggen voor de eerste maal in 1942, zullen de openbare machten het recht hebben, op het einde van elk jaar de vergunning terug te koopen, mits voorbericht van één jaar en op voorwaarde van volgende stortingen aan den vergunninghouder :

1<sup>o</sup> op den datum van den terugkoop. — Het bedrag der door hem belegde kapitalen, zooals bepaald bij   IV, alsmede de kapitalen die nadien in overeenstemming met den Minister zouden belegd zijn en die op het oogenblik van den terugkoop, volgens de bedrijfsrekeningen niet zouden gedelgd zijn;

2<sup>o</sup> op het einde van elk der volgende jaren, tot het einde der vergunning, 't is te zeggen op 31 December 1960 :

a) een annuïteit gelijk met de gemiddelde winsten die den vergunninghouder gedurende de drie laatste jaren, volgens beschreven in § VI, werden toegekend ;

b) 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 ontvangstenverhoogingen gedurende de tien laatste bedrijfsjaren, min 1 t. h.

Mits betaling van den aldus bepaalden prijs zullen de Openbare Machten onmiddellijk in bezit treden der spoorbanen en haar aanhoorigheden welke zich op den openbaren weg bevinden, alsook van het rollend materiaal van elken aard, der centralen van krachtvoortbrengst, onroerend materiaal, gebouwen en gronden dezer centralen, en van al de onroerende eigendommen rechtstreeks dienend tot de exploitatie van het net. Indien de vergunninghouder een van deze inrichtingen afgezonderd gebouw als maatschappelijken zetel betreft, wordt dit niet begrepen in de bij dit lid beschreven overname.

Op dit oogenblik zullen de verschillende betrokken Openbare Machten zich afzonderlijk in het bezit bevinden van al de inrichtingen en het materiaal dat zij in den beginne bezaten, met al de verbeteringen die er nadien voor de noodwendigheden der onderneming zullen aan toegebracht zijn; wat de andere volgens voorgaand lid overgenomen inrichtingen betreft, deze zullen toebehooren aan de Openbare Machten die den terugkoop zullen gedaan hebben.

Het hernieuwingsfonds dat op dit oogenblik zou kunnen bestaan, zal verdeeld worden tusschen de openbare machten en den vergunninghouder, in verhouding met de voor elk hunner in § IV bepaalde kapitalen.

De Openbare Machten die het recht van terugkoop toepassen, zullen aan den prijs van den dag, en bij schatting, de tot de onderneming bestemde voorraden van den vergunninghouder zooals kaartjes, brandstoffen, oliën, vetten, wisselstukken, enz., overnemen.

## XII

### Einde der vergunning.

Bij het einde der vergunning, zullen al de rechten van den vergunninghouder op de Openbare Machten overgaan, deze zullen onmiddellijk en kosteloos in bezit komen van de lijnen en haar uitrusting, van de onroerende eigendommen en het materiaal, zooals in geval van terugkoop, met dit verschil, dat de bevoegde macht, om opnieuw het tramweganet in vergunning te geven, dezelfde rechten als degene bepaald in lid XI ten gunste der machten die den terugkoop zullen uitvoeren, zal genieten.

Bij den afloop der vergunning zal de bevoegde macht om opnieuw het tramweganet in vergunning te geven, aan den prijs van den dag en volgens schatting,

de tot de onderneming bestemde voorraden zooals kaartjes, brandstoffen, oliën, vetten, wisselstukken, enz., mogen overnemen.

Op hetzelfde tijdstip zal het hernieuwingsfonds tussehen de Openbare Machten en den vergunninghouder, in verhouding met elk hunner volgens § IV bepaalde kapitalen verdeeld worden.

Gedaan in driedubbel te Brussel, den 10 Maart 1925.

Voor den Belgischen Staat :

*De Minister van Landbouw en Openbare Werken,*

(Get.) BARON RUZETTE.

Voor de Stad Luik :

*Namens het College :*

Voor den Burgemeester :

*De Schepen der Nijverheidsdiensten,*

(Get.) LOUIS FRAIGNEUX.

Voor den Gemeentesecretaris,

*De Bureeloverste,*

(Get.) GRISARD.

Voor de « Société anonyme des Tramways Liégeois » :

*De Algemeen Bestuurder,*

(Get.) LÉON NOIREALISE.

*De Voorzitter,*

(Get.) JULES RENSON.

Voor de « Société anonyme des Tramways Est-Ouest » :

*De Bestuurder,*

(Get.) CH. HARMEL.

*De Voorzitter,*

(Get.) R. NYST.

---

( ANNEXE AU N° 120 )

# **Chambre des Représentants.**

---

Annexe à l'Exposé des motifs du projet de loi, n° 120, du 28 juillet 1925, 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 ».

---

## **CONVENTION**

### **relative aux Tramways unifiés de Liège.**

Entre :

L'ÉTAT BELGE, représenté par M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

et la VILLE DE LIÈGE, représentée par M. l'Échevin des Services industriels et le Secrétaire communal,

agissant pour et au nom du Collège des Bourgmestre et Échevins en vertu de la délibération du Conseil communal de Liège, en date du 28 février 1925, d'une part,

Et d'autre part,

la Société anonyme des Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions, représentée par MM. PIERRE NYST et CHARLES HARMEL, respectivement Président du Conseil d'administration et Directeur, et la Société anonyme des Tramways Liégeois, représentée par MM. JULES RENSON et LÉON NOIRFALISE, respectivement Président du Conseil d'administration et Administrateur-Directeur général.

Il a été convenu ce qui suit, sous réserve d'obtenir les pouvoirs nécessaires de la législature :

#### **I**

Les concessions octroyées précédemment aux Sociétés anonymes précitées, pour la construction, l'entretien et l'exploitation des lignes de tramways, tant par le Gouvernement que par la Ville de Liège, seront résiliées de commun accord, en même temps que le Gouvernement octroyera aux deux sociétés précitées une concession nouvelle qui aura pour objet :

1° la réfection des lignes de tramways existantes, anciennement concédées à ces deux Sociétés, c'est-à-dire :

a) les lignes concédées par le Gouvernement :

de Liège (Saint-Lambert) à Ans;

de Liège (Saint-Lambert) à Fléron;

de Liège (Saint-Lambert) à Grivegnée (Bonne-Femme);  
 de Grivegnée (Bonne-Femme) à Trooz;  
 Liège (place du Théâtre) à Wandre;  
 Liège (place du Théâtre) à Vivegnis;  
 Liège (Saint-Lambert) à Angleur (Renory);  
 Liège (Saint-Lambert) à Angleur (Streupas);  
 Liège (Guillemins) à Liège (Longdoz);

b) les lignes communales de la ville de Liège :

Fragnée-Guillemins-Saint-Lambert-Coronmeuse;  
 Place du Théâtre-Bonne Femme;  
 Guillemins-rue Saint-Gilles-Gare de Vivegnis;  
 Guillemins-Saint-Lambert-Maghin-rue Méan-Fragnée-Guillemins.

2° la mise à double voie de ces lignes sur toute leur longueur, partout où la voirie actuellement empruntée s'y prête, notamment sur la route de Liège (Cornillon) à Fléron. En même temps que le concessionnaire procédera au dédoublement de cette dernière voie, il exécutera à ses frais, les travaux d'amélioration et de réfection du pavage définis par le cahier des charges et les plans approuvés par le Ministère de l'Agriculture et des Travaux Publics le 25 novembre 1924.

3° la construction d'un prolongement d'Angleur (pont des Grosses Battes) à Chênée (Bechuron) des lignes de tramways empruntant la place de l'Acclimatation, la rue du Parc, la place du Parc, le pont des Venues et la rue des Venues à Liège, concession qui a fait l'objet de l'arrêté royal du 6 mars 1913.

Ce prolongement se détachera des voies existantes au pont des Grosses Battes, suivra le boulevard longeant la rive droite de l'Ourthe et aboutissant à la Maison communale de Chênée, et empruntera la rue du Gravier et la rue Bechuron jusqu'à la limite des communes de Chênée et de Vaux-sous-Chèvremont.

4° l'exécution des engagements suivants :

a) la participation éventuelle à raison de 100.000,00 francs dans la construction d'un pont sur la Vesdre, à Vaux-sous-Chèvremont, dans les conditions décrites à l'article 4 du cahier des charges arrêté le 9 décembre 1912, pour l'entreprise de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du tramway à traction électrique aérienne, de Grivegnée (Bonne Femme) à Chênée, depuis le terminus de la rue des Grands-Prés à Chênée jusqu'à la gare de Trooz;

b) la participation dans les frais de construction d'un nouveau boulevard longeant la rive droite de la dérivation de l'Ourthe entre le pont des Grosses Battes et la maison communale de Chênée, telle qu'elle est définie à l'article 3 du cahier des charges arrêté le 9 décembre 1912, pour la construction, l'entretien et l'exploitation du prolongement défini au 3° du présent paragraphe.

5° le paiement à la décharge de la ville de Liège, des frais d'expertise s'élevant à 36.278,50, expertise relative au matériel de la concession de la Société Anonyme des Tramways Est-Ouest et Extensions, qui expirait le 31 mai 1921.

6° la remise en bon état d'entretien des voies et du matériel servant à l'explo-

tation des lignes de tramways concédées aux sociétés précitées, dans les conditions prévues aux actes de concession, relatives à la fin des concessions.

7° l'entretien de l'ensemble du réseau défini ci-dessus et de ses extensions, ainsi que du matériel servant à son exploitation.

8° l'exploitation de ce réseau et de ses extensions.

Les Sociétés précitées s'engagent solidairement à exécuter les clauses de la présente convention, et à se fusionner en une seule société désignée dorénavant dans la présente sous le nom de « concessionnaire ».

La concession nouvelle est régie par la présente convention et par le cahier des charges complémentaires arrêté par le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, ce 10 mars 1925.

## II

La Ville de Liège s'engage à prêter ses bons offices pour faciliter l'expropriation d'immeubles nécessaires à l'exécution des lignes de tramways nouvelles, qui seraient concédées au concessionnaire, ou à l'amélioration des lignes existantes; au besoin, elle commissionnera le concessionnaire pour procéder en son nom à l'expropriation par zones des terrains à mettre en valeur par les dites améliorations et à la revente des terrains disponibles, suivant projets dûment approuvés, le tout aux frais, risques et périls du concessionnaire.

## III

Le concessionnaire doit pourvoir aux augmentations du capital investi dans les concessions visées par la présente. Ces augmentations de capital sont soumises à l'autorisation du Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics.

Les pouvoirs publics comparant à la présente convention ont chacun le droit de participer aux augmentations de capital, en dehors de celles prévues au § IV, et au prorata des évaluations de leur avoir actuel, définies à ce paragraphe, à condition de notifier au concessionnaire leur décision dans les six mois qui suivront la notification de l'autorisation du Ministre.

Ces pouvoirs publics ont le droit de participer dans les mêmes conditions, dans les augmentations de capital investi nécessitées par l'organisation de nouveaux services ou par des extensions du réseau non prévus au § I de la présente convention.

Le concessionnaire ne pourra organiser ces services que moyennant l'autorisation du Ministre.

Les conditions d'intérêt et d'amortissement des capitaux investis dans les extensions du réseau, ou pour l'organisation de nouveaux services, à faire figurer au compte de gestion, seront déterminées à l'occasion des autorisations prévues ci-dessus.

Les immeubles et le matériel repris à l'inventaire ci-joint, ou acquis avec

l'autorisation du Ministre, ne pourront être aliénés que s'ils ne servent plus à l'exploitation et moyennant l'autorisation du Ministre, ou de la Ville de Liège, suivant le cas.

#### IV

L'exploitation du réseau des Tramways unifiés de Liège se fait en communauté d'intérêts entre les Pouvoirs publics : État, Ville de Liège et Communes, et le concessionnaire.

Les parts des installations au 1<sup>er</sup> 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'État.* — 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. 2.654.520,00

b) *au profit de l'État.* — 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 . . . . . fr. 5.609.760,00

c) *appartenant à la ville de Liège.* — Toutes les installations de son réseau communal évaluées . . . . . fr. 9.113.124,00

d) *appartenant aux Pouvoirs publics.* — Les sommes représentant les participations nouvelles à consentir dans la suite par les Pouvoirs publics ;

e) *appartenant au concessionnaire.* — Les installations restant propriété des deux sociétés les Tramways Est-Ouest et les Tramways Liégeois, c'est-à-dire du concessionnaire, évaluées à . . . . . fr. 12.478.059,00

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 § I 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 onze 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 constituent une première tranche de ces immobilisations.

2° un fonds de roulement d'exploitation fixé forfaitairement à . . . . . fr. 1.644.537,00

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

En cas d'aliénation d'immeubles ou de matériel qui ne serait pas remplacé, les parts des Pouvoirs publics et du concessionnaire définies au présent paragraphe, seront modifiées à raison de ces aliénations.

## V

### Redevances.

Le concessionnaire versera annuellement :

à l'État. — L'intérêt à 7 % des capitaux représentant la valeur des installations reprises à l'alinéa A du § IV dont il est devenu réellement propriétaire, du fait de l'expiration de la concession des lignes Ans-Fléron. Cette somme sera toutefois réduite d'une quantité égale aux impôts que le concessionnaire aurait à payer pour un bénéfice équivalent.

à l'Administration des Chemins de fer de l'État. — Une somme de 25.000 francs.

à la ville de Liège. — Jusqu'en fin 1934, une somme de 1.025.000 francs, somme qui, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1935, sera portée à . . . fr. 1.125.000,00

aux diverses communes intéressées : autres que la ville de Liège, sur le territoire desquelles les lignes de tramways sont établies, une somme de . . . . . fr. 75.000,00

Cette dernière somme sera partagée suivant les instructions du Ministre entre ces diverses communes, au prorata du nombre de leurs habitants et des kilomètres d'axe de voirie empruntée par les tramways établis sur leur territoire.

A la ville de Liège, le concessionnaire garantit en outre une part du boni du compte de gestion de 175.000 francs au minimum par an, qui s'ajoutera à la redevance prévue ci-dessus.

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 de capitaux nécessaires pour améliorer les installations, tant fixes que mobiles, du réseau communal appartenant à la ville.

Ces sommes remplacent toutes les redevances que payaient les Sociétés des Tramways Est-Ouest et Tramways Liégeois, y compris l'annuité, dite des ponts, de fr. 69.396,12 due à la ville de Liège par les Tramways Liégeois jusqu'en 1934.

En cas d'interruption ou de réduction des services, par suite de cas de force majeure tels que la guerre, émeute, grève, etc., ces redevances seront réduites proportionnellement aux conséquences que ces événements auront eues sur l'exploitation.

**VI.****Compte de gestion.**

Le concessionnaire tient un compte de gestion dont les résultats sont établis annuellement par ses soins, et dans la forme suivante :

*au crédit.* — a) Les recettes directes et indirectes résultant de l'exploitation des réseaux affermés et des services accessoires autorisés.

b) Les intérêts du fonds de renouvellement, ainsi que les intérêts des placements faits au moyen de toutes les sommes provenant des résultats de l'exploitation pendant l'année en cours, jusqu'à la répartition des comptes en fin d'exercice.

c) Le produit de la vente de matériel hors d'usage et remplacé.

*au débit :* a) les dépenses d'exploitation, y compris les allocations à la caisse de pensions, mais non comprises les dépenses suivantes :

1° la rémunération des administrateurs et des commissaires ;

2° les amendes et pénalités imposées au concessionnaire par application du cahier des charges ;

3° les frais résultant de procès étrangers aux intérêts de la concession, à moins que le Ministre n'autorise le concessionnaire à porter ces frais au compte de gestion ;

b) les impôts ;

c) les redevances forfaitaires aux pouvoirs publics, y compris le cas échéant, le supplément payé à la ville en exécution de la garantie de bénéfice consentie au § V ;

d) 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, sauf dérogations consenties à l'occasion d'immobilisations nouvelles, comme le prévoit le § III ;

e) l'allocation au fonds de renouvellement ;

f) l'intérêt à 7 % de la part du capital investie par le concessionnaire.

Si le concessionnaire était amené à émettre des obligations, pour couvrir des dépenses nouvelles de premier établissement, l'intérêt et l'amortissement de cette partie du capital seraient portés au compte de gestion, au taux et conformément au tableau d'amortissement des dites obligations.

**VII**

Le solde du compte de gestion, s'il est déficitaire, sera supporté par le concessionnaire. 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 surplus du boni 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 le concessionnaire, au prorata de la valeur des capitaux de chacun d'eux, définis au § IV.

La part de bénéfice revenant aux divers pouvoirs publics sera répartie entre ceux-ci par le Ministre. La part des diverses communes sera notamment distribuée entre celles-ci au prorata du nombre d'habitants et des kilomètres d'axe de voirie empruntés par le tramway sur leur territoire.

## VIII

Le fonds de renouvellement est alimenté par un versement annuel, qui, sans l'autorisation du Ministre, ne peut dépasser 10.000 francs par kilomètre de voie simple. Ce fonds de renouvellement fait l'objet d'un compte spécial dont les intérêts sont ajoutés aux recettes d'exploitation et portés au compte de gestion.

## IX

### Contrôle.

Le contrôle de la gestion du concessionnaire est exercé par un Comité inter-communal de contrôle, constitué par un collège de commissaires composé de :

un représentant du Gouvernement ;

un représentant de la ville de Liège, et

un représentant des autres communes intéressées, désigné par un vote des délégués de ces communes réunis sous la présidence du Gouverneur de la province.

Ce Comité de contrôle aura la faculté de se faire aider par des délégués chargés de faire les vérifications utiles à sa mission.

Les Commissaires et leurs délégués, désignés comme il est dit ci-dessus, ont le droit de constater, en tout temps, l'état des dépôts, des lignes, du matériel fixe et roulant et, en général, de toutes les installations dont dispose le concessionnaire. Le cas échéant, ils exerceront la surveillance de l'exploitation concurremment avec les agents délégués par l'État, la province et les communes sur leurs voiries respectives.

Le Comité de contrôle vérifiera la variation des parts de capital représentant les dépenses de premier établissement et le compte de gestion qui lui sera soumis annuellement.

Il pourra toujours prendre connaissance et copie des livres, documents et pièces quelconques nécessaires au contrôle de l'exploitation et du compte de gestion.

Les Commissaires et les délégués du Comité ont accès en tout temps, dans toutes les dépendances servant à l'exploitation.

Ce contrôle et cette surveillance n'emportent aucune responsabilité pour les Pouvoirs publics.

Les Commissaires précités ne peuvent s'immiscer dans la direction de l'exploitation, ni dans l'administration de la Société.

Le Comité de contrôle fait rapport au Ministre au sujet de ses constatations. Il donne en outre son avis sur les modifications à apporter au réseau, les extensions et améliorations à apporter aux services, à la demande du Ministre ou du concessionnaire.

## X

### Durée de la concession.

La durée de la concession est de 36 années, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1925. Elle prendra donc fin le 31 décembre 1960.

Si, par suite de cas de force majeure, le service de tramways vient à être interrompu pendant une période de plus de trois mois, et sur au moins la moitié du réseau, la durée de la concession est prolongée d'une durée égale à celle de l'interruption. Le minimum de la prorogation de la concession est fixé à un an.

## XI

### Rachat de la concession.

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° à 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° à la fin de chacune des années suivantes, jusque 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 %.

Moyennant paiement du prix ainsi déterminé, les Pouvoirs publics entreront immédiatement en possession des voies ferrées et de leurs dépendances existant

sur la voie publique, ainsi que du matériel roulant de toute nature, des usines de production de force, matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines, et de tous les immeubles affectés directement au service de l'exploitation du réseau. Si le concessionnaire occupe un immeuble distinct de ces installations utilisé comme siège social, celui-ci n'est pas compris dans la reprise définie au présent alinéa.

A ce moment, les divers Pouvoirs publics intéressés se retrouveront séparément propriétaires de toutes les installations et du matériel qu'ils possédaient au début, avec toutes les améliorations qui y auront été apportées dans la suite, pour les besoins de l'exploitation; quant aux autres installations reprises en vertu de l'alinéa précédent, elles appartiendront aux Pouvoirs publics qui auront opéré le rachat.

Le fonds de renouvellement qui pourrait exister à cette époque sera partagé entre les Pouvoirs publics et le concessionnaire, au prorata des capitaux de chacun d'eux définis au § IV.

Les Pouvoirs publics qui exerceront le droit de rachat reprendront au prix du jour, et à dire d'experts, les approvisionnements du concessionnaire, destinés à l'exploitation, tels que coupons, combustibles, huiles, graisses, pièces de rechange, etc.

## XII

### Fin de la concession.

A l'expiration de la concession, les Pouvoirs publics intéressés seront subrogés à tous les droits du concessionnaire, et entreront immédiatement et gratuitement en possession des lignes et de leur armement, des immeubles et du matériel comme en cas de rachat, sauf que le Pouvoir compétent, pour concéder à nouveau le réseau de tramways, aura les mêmes droits que ceux définis à l'alinéa XI, en faveur des Pouvoirs qui opèrent le rachat.

A l'expiration de la concession, le Pouvoir compétent, pour concéder à nouveau le réseau de tramways, pourra reprendre au prix du jour, et à dire d'experts, les approvisionnements destinés à l'exploitation, tels que coupons, combustibles, huiles, graisses, pièces de rechange, etc.

A la même époque, le fonds de renouvellement sera partagé entre les Pouvoirs publics et le concessionnaire, au prorata des capitaux de chacun d'eux et définis au § IV.

Fait en triple à Bruxelles, le 10 mars 1925.

Pour l'État Belge :

*Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,*

(S.) **BARON RUZETTE.**

Pour la Ville de Liège :

*Par le Collège :*

Pour le Bourgmestre,

*L'Échevin des Services industriels,*

(S.) LOUIS FRAIGNEUX.

Pour le Secrétaire communal,

*Le chef de bureau délégué,*

(S.) GRISARD.

Pour la Société Anonyme des Tramways Liégeois,

*Le Directeur général,*

(S.) LÉON NOIRFALISE.

*Le Président,*

(S.) JULES RENSON.

Pour la Société Anonyme des Tramways Est-Ouest,

*Le Directeur,*

(S.) CH. HARMEL.

*Le Président,*

(S.) P. NYST.

---