

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

19 FÉVRIER 1948.

PROJET DE LOI

approuvant la Convention conclue entre la Belgique, la France et le Luxembourg réglant l'exploitation du réseau des Chemins de fer luxembourgeois et le Protocole additionnel signés à Luxembourg, le 17 avril 1946, ainsi que l'Avenant du 26 juin 1946.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES
ET DU COMMERCE EXTERIEUR (1)

PAR M. Arthur GILSON.

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Historique.

Depuis la concession de lignes par le Gouvernement Grand Ducal, en 1855 et 1868, de nombreuses contestations naquirent entre la France, le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique au sujet des droits que chacun de ces pays prétendait exercer sur tout ou partie de l'exploitation des lignes concédées.

(1) Composition de la Commission : MM. Van Cauwelaert, président; Beelen, Carton de Wiart, De Schryver, De Vleeschauwer, Gilson, Janssens (Arthur), Maes, Merget, Moyersoen, Vaes, — Blume-Grégoire (M^{me}), Bohy, Buset, Fayat, Housiaux, Meysmans, Piérard, Van Eynde, — Demany, Van Hoorick, — Devèze, Rey.

Voir :

497 (1946-1947) : Projet de loi.

19 FEBRUARI 1948.

WETSONTWERP

tot goedkeuring van de Overeenkomst tussen België, Frankrijk en Luxemburg tot regeling van de exploitatie van het net der Luxemburgse Spoorwegen, met toegevoegd Protocol, ondertekend te Luxemburg de 17 April 1946, alsmede van het Bijvoegsel ondertekend op 26 Juni 1946.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE ZAKEN
EN VOOR DE BUITENLANDSE HANDEL (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER Arthur GILSON.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

I. — Geschiedkundig overzicht.

Sedert de concessie van spoorweglijnen, in 1855 en 1868 door de Regering van het Groothertogdom gedaan, zijn tussen Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg en België talrijke betwistingen ontstaan omtrent de rechten die elk van die landen beweerde uit te oefenen op geheel of een deel van de exploitatie van de in concessie gegeven lijnen.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Van Cauwelaert, voorzitter; Beelen, Carton de Wiart, De Schryver, De Vleeschauwer, Gilson, Janssens (Arthur); Maes, Merget, Moyersoen, Vaes, — Blume-Grégoire (Mevr.), Bohy, Buset, Fayat, Housiaux, Meysmans, Piérard, Van Eynde, — Demany, Van Hoorick, — Devèze, Rey.

Zie :

497 (1946-1947) : Wetsontwerp.

A la veille de la guerre, la situation était devenue *inextricable*, chaque pays prétendant fonder ses droits sur des textes contradictoires et sans qu'il apparaisse que cette situation puisse être démêlée juridiquement. La Belgique invoquait l'article 24 de la Convention d'Union Economique avec le Grand-Duché du 25 juillet 1921.

La France se référait aux termes de l'article 67 du Traité de Versailles.

Le Grand-Duché de Luxembourg invoquait contre la France l'application de l'article 40 du Traité de Versailles et se déclarait impuissant, vis-à-vis de la Belgique, à donner suite à la Convention d'Union Economique du fait d'un arrêt de la Cour de Cassation la privant de l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg, attribuée à la société du même nom.

Au cours de la dernière guerre, l'administration allemande unifia le réseau et en confia l'exploitation aux chemins de fer allemands.

L'administration luxembourgeoise reprit cette exploitation à titre provisoire au moment de la libération.

Les trois Pays intéressés convinrent alors de rechercher en commun une *solution d'opportunité, plutôt qu'une solution juridique* au problème de leurs droits respectifs sur le réseau luxembourgeois.

Ils s'attachèrent à concilier les intérêts en présence en assurant la prépondérance aux intérêts luxembourgeois et décidèrent la constitution d'une société mixte de gestion.

Des négociations entreprises dès la fin de la guerre, naquit la *Convention du 17 avril 1946* actuellement soumise à l'approbation de la Chambre et à laquelle sont joints le protocole additionnel et l'Avenant du 26 juin 1946.

Les *objectifs poursuivis* dans la rédaction de la Convention sont les suivants :

- exploiter en commun le réseau;
- assurer le cours naturel du trafic;
- faciliter l'application du Traité d'Union Economique Belgo-Luxembourgeois;
- éviter le détournement de trafic au détriment du Luxembourg.

II. — Résumé de la Convention.

A l'article premier de la Convention, est prévue la constitution d'une société de droit luxembourgeois dont le capital se répartit à raison de 51 % pour le Luxembourg, 24,5 % pour la France, et 24,5 % pour la Belgique.

Il apparaîtra immédiatement que les droits que la Belgique retirera de la Convention sont nettement moins étendus que ceux que tendait à lui assurer la Convention d'union économique du 25 juillet 1921.

Op de vooravond van de oorlog, was de *toestand onontwarbaar* geworden, daar elk land zijn rechten beweerde te steunen op tegenstrijdige teksten en zonder dat het mogelijk bleek te zijn die toestand juridisch in het reine te trekken. — België beriep zich op artikel 24 van de Overeenkomst van Economische Unie met het Groothertogdom, van 25 Juli 1921.

Frankrijk verwees naar de bewoordingen van artikel 67 van het Verdrag van Versailles.

Het Groothertogdom Luxemburg voerde tegen Frankrijk de toepassing aan van artikel 40 van het Verdrag van Versailles en verklaarde machteloos te staan, tegenover België, om gevolg te geven aan de Overeenkomst van Economische Unie, daar een arrest van het Hof van Verbreking het beroofde van de exploitatie van het net Guillaume-Luxembourg, toegekend aan de maatschappij met dezelfde naam.

Tijdens de jongste oorlog, heeft het Duits bestuur het net eengemaakt en de exploitatie er van overgedragen aan de Duitse spoorwegen.

Bij de bevrijding, nam het Luxemburgs spoorwegbestuur die exploitatie opnieuw voorlopig over.

De drie belanghebbende Landen kwamen alsdan overeen om gemeenschappelijk uit te zien naar een *opportunistische oplossing, liever dan naar een juridische oplossing*, voor de kwestie van hun respectieve rechten op het Luxemburgs net.

Zij stuurden er op aan om de wederzijdse belangen overeen te brengen, waarbij het overwicht zou worden verzekerd aan de Luxemburgse belangen, en besloten tot de oprichting van een gemengde maatschappij van beheer.

Uit de reeds sedert het einde van de oorlog gevoerde onderhandelingen, ontstond de *Overeenkomst van 17 April 1946*, die thans aan de goedkeuring van de Kamer is onderworpen en waaraan het toegevoegd Protocol en het Bijvoegsel van 26 Juni 1946 zijn toegevoegd.

De oogmerken die bij het opmaken van de Overeenkomst werden *nagestreefd* zijn de volgende :

- gemeenschappelijke exploitatie van het net;
- de natuurlijke loop van het verkeer te verzekeren;
- de toepassing van het Verdrag van Belgisch-Luxemburgse Economische Unie te vergemakkelijken;
- afleiding van het verkeer, ten nadele van Luxemburg, te vermijden.

II. — Samenvatting van de Overeenkomst.

In het *eerste artikel* van de Overeenkomst wordt de oprichting voorzien van een maatschappij naar Luxemburgs recht, waarvan het kapitaal wordt verdeeld naar rato van 51 % voor Luxemburg, 24,5 % voor Frankrijk en 24,5 % voor België.

Onmiddellijk valt het op, dat de rechten die België uit de Overeenkomst zal halen merkkelijk minder ver reiken dan die welke het door de Overeenkomst van Economische Unie van 25 Juli 1921, werden toebedacht.

En effet, voici comment était rédigé l'article 24 de cette Convention :

« L'exploitation de tout le réseau des chemins de fer luxembourgeois à section normale, fera l'objet d'un arrangement entre les deux pays, en vue d'assurer la dite exploitation avec le concours de la Société luxembourgeoise Prince Henri.

« Si cet arrangement n'est pas conclu dans le délai de six mois à dater de la signature de la présente convention ou à une date plus rapprochée, au cas où le Gouvernement luxembourgeois en exprimerait le désir, le Gouvernement belge assurera provisoirement l'exploitation du Guillaume-Luxembourg par les soins de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat Belge aux conditions actuelles, c'est-à-dire conformément aux lois luxembourgeoises et aux Conventions de 1902-1903 avec l'Allemagne, en attendant la mise en vigueur du régime définitif.

« Il est toutefois entendu qu'en sus de la redevance de 250.000 francs par an due au Gouvernement luxembourgeois, le Gouvernement belge payera à ce dernier en francs belges une somme annuelle de 3.866.400 francs, en acquit du fermage dû à la Société du Guillaume-Luxembourg; ce paiement se fera par trimestre et par quarts.

« Pendant un an à partir de la reprise de l'exploitation par l'Etat Belge, le Gouvernement luxembourgeois pourra déclarer qu'il entend intervenir dans les résultats de cette exploitation pour la moitié ou pour une fraction moindre, moyennant l'apport des capitaux correspondants.

« Le régime définitif sera établi par une Convention entre les deux Etats, qui déterminera les conditions d'exploitation en s'inspirant des clauses d'ordre technique inscrites dans le Projet de Convention du 7 février 1920 arrêté entre le Gouvernement luxembourgeois et le Gouvernement français. L'exploitation devra être assurée par l'Etat belge seul, soit avec le concours de l'Etat luxembourgeois, soit par l'intermédiaire d'un organisme délégué par les deux Gouvernements.

« Sauf accord des parties, il ne pourra être mis fin au régime provisoire d'exploitation que par une décision du Tribunal arbitral prévu à l'article 28 du présent Traité. »

En conséquence, à l'issue du régime provisoire envisagé, était décidée l'exploitation du réseau soit par l'Etat belge seul, soit avec le concours de l'Etat Luxembourgeois, soit à l'intervention d'un organisme délégué par les deux gouvernements.

Mais il y a lieu de tenir compte que les droits que notre pays prétendait tirer de ce texte étaient plus théoriques que pratiques puisqu'une série d'obstacles juridiques ne permirent jamais la mise en œuvre de ces dispositions.

Ziehier, inderdaad, hoe de tekst van artikel 24 van die Overeenkomst luidde :

« De uitbating van het gehele Luxemburgse spoorweg-net met normaal spoor zal het voorwerp uitmaken ener schikking tussen beide landen, ten einde gezegde uitbating, met de medewerking van de « Société Luxembourgeoise Prince-Henri » te verzekeren.

« Indien deze schikking niet genomen is binnen een termijn van zes maanden te rekenen van de ondertekening dezer overeenkomst of op een vroegere datum ingeval de Luxemburgse Regering daartoe de wens zou uitdragen, zal de Belgische Regering, door de zorgen van het beheer der Belgische Staatsspoorwegen de uitbating van de « Guillaume-Luxembourg » voorlopig verzekeren, onder de huidige voorwaarden, dit wil zeggen, overeenkomstig de Luxemburgse wetten en de overeenkomsten van 1902-1903 met Duitsland, in afwachting dat het definitieve stelsel van kracht worde.

« Het blijft evenwel verstaan dat, behalve de som van 250.000 frank, welke jaarlijks aan de Luxemburgse Regering moet betaald worden, de Belgische Regering aan deze laatste een jaarlijkse som van drie miljoen achthonderd zes en zestigduizend vierhonderd (3 miljoen 866.400 frank) in Belgische franken zal betalen als pacht som verschuldigd aan de « Société Guillaume-Luxembourg »; deze betaling zal per kwartaal en per vierden geschieden.

« Gedurende één jaar, te rekenen van de overname der uitbating door de Belgische Staat, zal de Luxemburgse Regering gemachtigd zijn te verklaren dat zij voor de helft en voor een geringer gedeelte in de uitgaven dezer uitbating wenst tussen te komen, mits het aanbrengen der overeenkomstige kapitalen.

« Het definitieve stelsel zal tot stand gebracht worden door een overeenkomst tussen beide Staten die de uitbatingvoorwaarden zal vaststellen en zich daarbij zal laten leiden door de bepalingen van technische aard die voorkomen in het Ontwerp van Overeenkomst van 7 Februari 1920 hetwelk tussen de Luxemburgse Regering en de Franse Regering werd vastgesteld. De uitbating zal moeten verzekerd worden hetzij door de Belgische Staat alleen, hetzij met de medewerking van de Luxemburgse Staat, hetzij door bemiddeling van een door beide Regeringen afgevaardigd organisme.

« Behoudens overeenkomst tussen partijen zal er slechts door een besluit van het in artikel 28 van dit verdrag voorziene scheidsgerecht een einde kunnen gemaakt worden aan het voorlopige stelsel van uitbating. »

Bijgevolg werd, na het verstrijken van bedoeld voorlopig regime, tot de exploitatie van het net besloten, hetzij door de Belgische Staat alléén, hetzij met de medewerking van de Luxemburgse Staat, hetzij door bemiddeling van een door beide regeringen afgevaardigd organisme.

Maar men moet ermede rekening houden, dat de rechten die ons land beweerde of te leiden uit die tekst meer theoretisch dan practisch waren, vermits een reeks juridische hinderpalen nooit hebben toegelaten die schikkingen in werking te stellen.

Il convient donc d'examiner quelle est actuellement la situation faite à notre pays par application des stipulations de la nouvelle Convention sans trop tenir compte de notre situation passée.

Il faut noter aussi que, pour sauvegarder les droits essentiels de chacune des parties, est prévue, d'autre part, la nécessité d'obtenir l'accord unanime des trois participants sur toute une série de points — tels que la liquidation de la société ou la création d'une société nouvelle, la rédaction des statuts, la dissolution anticipée, la modification du capital social, la participation dans les annuités revenant aux sociétés concessionnaires, la fixation des conditions de remboursement des avances, les modifications aux statuts.

Il est entendu encore que cette société devra gérer toutes les lignes du réseau luxembourgeois.

Enfin, notons que la Belgique nommera cinq administrateurs, la France cinq, et le Luxembourg onze.

L'article 2 prévoit que la Société est constituée pour une durée de 99 ans à dater du 1^{er} juin 1945.

Les dispositions contenues dans l'article 4 tendent à éviter que, par application de la Convention, se produise un détournement de trafic au détriment d'aucun des trois pays.

L'article 5 prévoit les prolongations des tarifs dégressifs belges à une double condition :

- 1° qu'il s'agisse de transport de marchandises en transit;
- 2° que ces transports empruntent les trois réseaux (France, Belgique, Luxembourg).

Pour une marchandise venant de Belgique, par exemple, le tarif dégressif se poursuit à l'intérieur du territoire luxembourgeois jusqu'à la frontière française. Ce n'est qu'à cette frontière que le prix unitaire remonterait au maximum pour décroître ensuite de nouveau.

Les articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 concernent les modalités d'exécution de la Convention et l'article 12 prévoit que les litiges éventuels seront de la compétence de la Cour de Justice Internationale.

III. — Commentaires.

M. Moreau de Melen, rapporteur de la Commission du Sénat sur la même question, a fait un rapport extrêmement fouillé, qui est le document 267. La tâche du rapporteur de la Chambre s'en trouve d'autant plus simplifiée qu'il croit bien faire d'éviter d'inutiles redites et que, pour le détail de la Convention et les commentaires de nature à intéresser des membres de la Chambre, il ne peut que les engager à se servir de l'important travail de M. Moreau de Melen.

Dans son rapport au Sénat, ce dernier a fait valoir d'intéressantes considérations concernant les charges finan-

Men moet dus nagaan in welke toestand ons land thans wordt geplaatst bij toepassing van de bepalingen der nieuwe Overeenkomst, zonder te veel rekening te houden met onze vroegere toestand.

Opgemerkt weze verder, dat om de wezenlijke rechten te vrijwaren van elke partij, anderzijds de noodzakelijkheid wordt voorzien een eenparig akkoord te bekomen van de drie deelhebbers over tal van punten, namelijk : de vereffening van de maatschappij of de oprichting van een nieuwe maatschappij, het opmaken van de statuten, de vervroegde ontbinding, de wijziging van het maatschappelijk kapitaal, de bijdrage in de annuïteiten die aan de concessiehoudende maatschappijen toekomen, de vaststelling van de voorwaarden van terugbetaling der voorschotten, de wijziging van de statuten.

Het is ook welbegrepen, dat die maatschappij het beheer zal moeten verzekeren van alle lijnen van het Luxemburgs net.

Ten slotte, stippen we nog aan dat België vijf beheerders, Frankrijk vijf en Luxemburg elf beheerders zal benoemen.

Artikel 2 voorziet, dat de Maatschappij wordt opgericht voor de duur van 99 jaar, met ingang van 1 Juni 1945.

Wat bij artikel 4 wordt bepaald strekt er toe te voorkomen dat, bij toepassing van de Overeenkomst, een omleiding van het verkeer zou geschieden ten nadele van om 't even welk van de drie landen.

Artikel 5 voorziet de verlenging van de degressieve Belgische tarieven onder een dubbele voorwaarde :

- 1° dat het gaat over koopwarenvervoer in transit;
- 2° dat dit vervoer over de drie netten gaat (Frankrijk, België, Luxemburg).

Voor koopwaren die, bij voorbeeld, uit België komen blijft het degressief tarief verder gelden op Luxemburgs grondgebied tot aan de Franse grens. De eenheidsprijs zou slechts aan die grens opnieuw tot het maximum stijgen om vervolgens opnieuw te dalen.

De artikelen 6, 7, 8, 9, 10 en 11 betreffen de uitvoeringsmodaliteiten van de Overeenkomst en artikel 12 voorziet, dat de eventuele betwistingen tot de bevoegdheid van het Hof van Internationale Justitie zullen behoren.

III. — Commentaar.

De heer Moreau de Melen, verslaggever van de Commissie van de Senaat over hetzelfde vraagstuk, heeft een uiterst grondig verslag uitgebracht, dat stuk n° 267 uitmaakt. De taak van de verslaggever van de Kamer wordt hierdoor te meer vereenvoudigd, daar hij aldus niet in nodeloze herhalingen moet vervallen en, wat de bijzondere punten der Overeenkomst alsook de commentaar betreft, waarin de leden van uw Commissie belang mochten stellen, kan hij ze slechts aanzetten om zich van het belangrijk werk van de heer Moreau de Melen te bedienen.

In zijn verslag aan de Senaat, liet deze laatste belangwekkende overwegingen gelden betreffende de financiële

cières que la Convention doit entraîner pour notre pays.

Les engagements de la Belgique se chiffrent à raison de 24,5 % du capital social dont la moitié doit se libérer au moment de la constitution, l'autre moitié pouvant être appelée après deux ans au moins.

La participation de l'Etat belge se chiffre ainsi à 196 millions de francs.

Une question importante qui a retenu toute l'attention de la Commission est de savoir si la contribution de la Belgique se trouve aujourd'hui directement ou indirectement menacée. En effet, lors de la discussion de ce projet de loi à la Chambre luxembourgeoise, le rapporteur de ce pays a prétendu que le capital de la société n'était pas suffisant et qu'il faudrait exposer des dépenses supplémentaire de l'ordre de 927 millions pour compléter le matériel roulant indispensable. Le Ministre des transports luxembourgeois s'est montré plus modéré dans ses appréciations, sans toutefois citer de chiffres. Il a ajouté qu'il y aurait d'ailleurs moyen de recourir à une autre formule que celle d'une augmentation de capital, en envisageant l'emprunt.

D'autre part, il est dû dès à présent par la Société à l'Etat Luxembourgeois une annuité de 6 millions en remboursement de ses avances pour travaux complémentaires d'établissement.

La société devra supporter également une part des annuités dues aux Sociétés Guillaume Luxembourg et Prince Henri. Cette part ne pourra dépasser la somme de 8 millions pour être diminuée dans l'avenir.

Dernière annuité à charge de la Société : celle due pour la période du 1^{er} juin 1945 au 31 décembre 1948, au titre de créance de la Société Nationale des Chemins de Fer Français. Cette annuité s'élève à 825.000 francs.

Enfin, le déficit d'exploitation du réseau durant la période courant du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946 ont été couverts grâce à des avances importantes de l'Etat Luxembourgeois.

Ce déficit s'élève à 156 millions, dont la Société doit le remboursement (voir en annexe le Tableau I).

Au cours de la discussion au Sénat, le rapporteur a fait état d'une déclaration du Ministre luxembourgeois des transports, aux termes de laquelle il prévoyait qu'une somme de 110 millions devrait être affectée à couvrir les déficits d'exploitation postérieurs au 1^{er} mai 1946. M. Moreau de Melen ajoutait : « Là nous ne pouvons » suivre le Ministre luxembourgeois des transports parce » que les articles 7 et 33 des statuts ne parlent pas de ce » déficit postérieur au 1^{er} mai 1946. Or, ces articles sont » forcément limitatifs. De plus, la société nouvelle, qui » n'a pas encore d'existence effective, ne peut devoir sup- » porter une part de responsabilité dans une gestion qu'elle » n'assume pas. C'est un comité provisoire qui gère actuel- » lement, il n'est donc pas possible que notre Gouverne- » ment admette cette charge supplémentaire. »

lasten welke de Overeenkomst voor ons land moet medebrengen.

De verplichtingen van België bedragen 24,5 % van het aandelenkapitaal, waarvan de helft moet volgestort worden op het ogenblik van de oprichting, terwijl de andere helft kan opgevraagd worden na ten minste twee jaar.

De deelneming van de Belgische Staat belooft aldus 196 miljoen frank.

Een belangrijk punt, dat de volle aandacht van de Commissie heeft gaande gemaakt, is de vraag of die deelneming van België thans rechtstreeks of onrechtstreeks bedreigd is. Inderdaad, bij de behandeling van dit ontwerp in de Luxemburgse Kamer, beweerde de verslaggever van dit land dat het kapitaal van de maatschappij ontoereikend was en dat, met het oog op het aanvullen van het onontbeerlijk rollend materieel, bijkomende uitgaven zouden moeten gedaan worden voor een bedrag van 927 miljoen. De Luxemburgse Minister van Verkeerswezen toonde zich gematigder in zijn schattingen; hij gaf, evenwel, geen cijfers. Hij voegde er aan toe, dat er trouwens middel zou zijn een andere formule toe te passen dan die van een kapitaalsverhoging, door middel van een lening.

Anderzijds, is de Maatschappij, van nu af aan, aan de Luxemburgse Staat een annuïteit verschuldigd van 6 miljoen tot terugbetaling van zijn voorschotten voor aanvullende werken van inrichting.

De Maatschappij zal dus ook een deel moeten dragen van de annuïteiten verschuldigd aan de Maatschappijen Guillaume Luxembourg en Prince Henri. Dit deel mag niet hoger zijn dan 8 miljoen, en het zal minder bedragen in de toekomst.

De laatste annuïteit ten laste van de Maatschappij is die welke, voor het tijdperk van 1 Juni 1945 tot 31 December 1948, als schuldvordering aan de Société Nationale des Chemins de fer français verschuldigd is. Zij bedraagt 825.000 frank.

Ten slotte werd het bedrijfstekort van het net, gedurende het tijdperk van 1 Juni 1945 tot 1 Mei 1946, gedekt dank zij belangrijke voorschotten van de Luxemburgse Staat.

Dit tekort bedraagt 160 miljoen, dat door de Maatschappij moet worden terugbetaald. (Zie Bijlagen, Tabel I).

Tijdens de behandeling in de Senaat, heeft de verslaggever gewezen op een verklaring van de Luxemburgse Minister van Verkeerswezen luidens welke een bedrag van 110 miljoen zou moeten bestemd worden tot dekking van het bedrijfstekort, sedert 1 Mei 1946. De heer Moreau de Melen voegde er aan toe : « Daar kunnen wij de Luxem- » burgse Minister van Verkeerswezen niet meer volgen, » omdat de artikelen 7 en 33 van de statuten niet spreken » van dit tekort van na 1 Mei 1946. Welnu, die artikelen » zijn noodgedwongen beperkend. Bovendien, kan de » nieuwe maatschappij, die nog niet werkelijk bestaat, » niet verplicht worden, in een beheer dat zij niet waar- » neemt, een deel van de verantwoordelijkheid te dragen. » Het beheer wordt thans waargenomen door een voorlo- » pig Comité; onze Regering kan dus onmogelijk die bij- » komende last erkennen ».

Le Gouvernement luxembourgeois aurait versé, depuis le 1^{er} juin 1945, un montant de près de 400 millions pour couvrir le déficit d'exploitation arrêté à fin octobre 1947.

S'il fallait envisager le remboursement par la Société au Gouvernement grand-ducal des avances ainsi consenties et de celles qui pourraient encore l'être dans l'avenir, il semble bien que les textes mêmes de la Convention ne trouveraient plus d'application possible.

En effet, le capital social est limité à 800 millions dont la moitié est libérée au moment de la constitution, l'autre moitié ne pouvant être appelée qu'après deux ans au moins (statuts, art. 6).

D'autre part, aucune modification du capital social ne pourrait être réalisée sans l'accord des trois pays participants (id., art. 6, al. 2).

Enfin, les participants ne sont tenus que jusqu'à concurrence de leur souscription au capital social (id., art. 12).

En fait donc, ces textes deviendraient inopérants, puisque la totalité du capital immédiatement appelable serait déjà compromise et puisque rien ne garantit que l'entière du capital ne doive éventuellement servir à rembourser cette dette de la société. Et peut-être le capital entier ne suffirait-il pas...

Ainsi donc, dans une telle hypothèse, les pertes auraient consommé tout le capital social avant constitution même de la Société. On peut se demander quelle serait la situation juridique d'une telle société. Quoi qu'il en soit, il paraît bien que les parties contractantes n'aient pu vouloir cela et que la rédaction même des clauses statutaires rappelées ci-dessus en font foi.

D'ailleurs dans les statuts, les parties ont limité les remboursements à effectuer au Gouvernement grand-ducal à la période courant du 1^{er} juin 1945 (date, rétroactivement fixée par les parties, de la naissance de la société) au 1^{er} mai 1946 (date correspondant, à deux semaines près, à la signature de la Convention) (Statuts, art. 33, B, b, 3^e).

Les parties ne pouvaient s'imaginer raisonnablement à l'époque que la Convention puisse être ratifiée dans la quinzaine par les trois Gouvernements, et que la société aurait donc pu être constituée dans ce laps de temps.

Si, néanmoins, elles ont arrêté au 1^{er} mai 1946 la date à laquelle la société devrait être considérée comme obligée vis-à-vis du Grand-Duché au remboursement d'avances pour déficit, c'est qu'elles entendaient évidemment qu'après cette date la société ne pouvait plus être tenue.

S'il en était autrement, la rédaction de ce paragraphe de l'article 33 ne s'expliquerait pas.

Le principe de subventions sans remboursement est d'ailleurs prévu dans les statuts eux-mêmes puisque les articles 29 et 33 stipulent que les crédits votés par la Chambre des députés en vue de couvrir les pertes résultant de la non-approbation d'augmentation des tarifs constituaient des subventions à inscrire au nombre des recettes d'exploitation.

Avant même que la société ne soit constituée et que le

De Luxemburgse regering zou, sedert 1 juni 1945, een bedrag van nagenoeg 400 miljoen hebben gestort om het op einde October 1947 bepaalde bedrijfstekort te dekken.

Indien de terugbetaling, door de maatschappij aan de Groothertogelijke Regering, van de aldus toegestane voorschotten en van de voorschotten die in de toekomst zouden kunnen worden toegestaan, moet overwogen worden, dan blijkt het wel, dat de teksten zelf van de Overeenkomst niet meer toepasselijk zouden zijn.

Inderdaad, het aandelenkapitaal is beperkt tot 800 miljoen, waarvan de helft is volgestort op het ogenblik van de oprichting terwijl de andere helft slechts kan opgevraagd worden na ten minste twee jaar (Statuten, art. 6).

Anderzijds, zou geen enkele wijziging van het aandelenkapitaal kunnen worden doorgevoerd zonder de instemming van de drie deelnemende landen (id., art. 6, al. 2).

Ten slotte, zijn de deelhebbers slechts gehouden tot het beloop van hun intekening op het aandelenkapitaal (id., art. 12).

In feite zouden die teksten zonder uitwerking worden, daar geheel het onmiddellijk opvraagbaar kapitaal reeds in gevaar zou zijn gebracht, en niets waarborgt dat het volledige kapitaal, eventueel, niet zal moeten dienen tot terugbetaling van de schuld van de maatschappij. Misschien zou het gehele kapitaal zelfs niet volstaan...

In die onderstelling dus, zouden de verliezen het gehele aandelenkapitaal hebben opgeslokt, zelfs vóór de oprichting van de Maatschappij. Men kan zich afvragen welke de rechtstoestand zou zijn van een dergelijke maatschappij. Hoe nu 't ook zij, het is duidelijk, dat de contracterende partijen dit niet hebben kunnen willen; dit bewijst de tekst zelf van bovenvermelde statutaire bedingen.

Partijen hebben, trouwens, in de statuten, de terugbetalingen die aan de Groothertogelijke Staat moeten worden gedaan, beperkt tot het tijdperk lopend van 1 juni 1945 af (retroactief door partijen vastgestelde datum van oprichting van de Maatschappij) tot 1 Mei 1946 (datum welke, op twee weken na, overeenstemt met de ondertekening van de Overeenkomst) (Statuten, art. 33 B, b, 3^e).

Redelijkerwijs konden partijen toen niet veronderstellen, dat de drie Regeringen de Overeenkomst binnen twee weken zouden bekrachtigen en dat de maatschappij in dit tijdsverloop had kunnen opgericht worden.

Zo zij niettemin de datum, waarop de maatschappij moest beschouwd worden als verplicht ten opzichte van het Groothertogdom tot de terugbetaling van voorschotten wegens tekort, op 1 Mei 1946 hebben gesteld, dan is dit natuurlijk omdat zij meenden, dat de maatschappij na die datum niet meer die verplichting kon hebben.

Was dit niet het geval, dan kan de tekst van die paragraaf van artikel 33 niet worden uitgelegd.

Het beginsel van de toelagen zonder terugbetaling is, trouwens, in de statuten zelf voorzien, vermits artikelen 29 en 33 bepalen, dat de door de Kamer der Volksvertegenwoordigers gestemde kredieten, met het oog op de dekking van de verliezen voortvloeiend uit de niet-goedkeuring van de tarievenverhoging, toelagen waren die moesten gevoegd worden bij de bedrijfsontvangsten.

Het zou niet te begrijpen zijn dat — behalve wat uit-

conseil d'administration ne puisse régulièrement proposer au nom de la Société telles augmentations de tarifs ou telles mesures nécessaires, il ne se comprendrait pas — en dehors de ce qui a été expressément prévu aux statuts — que la société puisse être engagée à raison de dépenses supportées par le Gouvernement luxembourgeois pour l'exploitation momentanée de son réseau.

En réalité, le Gouvernement gère actuellement le réseau ferroviaire. Il avait habilité un conseil de gérance pour ce faire, récemment, il a nommé un conseil d'administration provisoire. Il assume évidemment toute la responsabilité et donc toutes les charges de l'exploitation, et on ne voit pas, en dehors de stipulations expresses, comment il pourrait fonder son droit à récupérer à charge de la future société les dépenses qu'il peut être amené à supporter.

L'article 11 de la Convention stipule, du reste, que l'Etat grand-ducal doit supporter intégralement la charge de mesures prises par lui pour ménager des intérêts exclusivement luxembourgeois et qui ne seraient pas compatibles avec une saine gestion industrielle et commerciale des chemins de fer.

Tel paraît bien le cas, lorsque le comité de gérance (ou le conseil d'administration provisoire) agissant pour le compte exclusif du Grand-Duché n'a pas équilibré les budgets de la Société Nationale par des économies en matière de dépenses, par des augmentations de tarifs ou des subventions compensatoires.

Dans les circonstances d'après guerre, de nombreux Etats ont d'ailleurs été contraints d'aider financièrement les sociétés exploitantes.

Faut-il rappeler que l'Etat Belge a consenti de 1940 à 1947 à la S. N. C. F. B. des avances atteignant un total de 16.150 millions de francs! La plus grande partie de ces avances ne sera d'ailleurs pas récupérée.

M. Bodson, Ministre des Transports du Gouvernement luxembourgeois, reconnaissait, au surplus, dans son rapport du 13 février 1947 à la Chambre des Députés (doc. n° 463, p. 14) :

« ... Si le Gouvernement n'avait pas passé la convention » tripartite, nous serions obligés quand même à supporter » seuls les dépenses pour dommages de guerre, les dépenses complémentaires d'établissement, les dépenses pour » la modernisation du matériel roulant et même les déficits » d'exploitation... »

La question du financement du déficit fut soulevée au cours de la conférence tripartite des 21, 22 et 23 novembre 1946.

Au cours de la réunion du 21, M. le Ministre Bodson déclara :

« Quand on a créé la société, il a été entendu que la » Belgique et la France apporteraient chacune 24,5 % du » capital et ne s'engageraient pas au delà de leur mise » de fonds. Les obligations des deux partenaires sont » limitées. Il est de l'intérêt national luxembourgeois que

drukkelijk in de statuten werd voorzien — de maatschappij, vóór zij is opgericht en de raad van beheer regelmatig bepaalde tarievenverhogingen en bepaalde noodzakelijke maatregelen kan voorstellen, uit naam van de maatschappij, zou kunnen worden verbonden wegens uitgaven die door de Luxemburgse Regering werden gedragen voor de tijdelijke exploitatie van haar net.

In werkelijkheid beheert de Regering thans het spoorwegnet. Met het oog daarop had zij een raad van bestuur bevoegd verklaard; onlangs heeft zij een voorlopige raad van beheer benoemd. Zij neemt natuurlijk de volledige verantwoordelijkheid op zich en dus al de lasten van de exploitatie, en, buiten de uitdrukkelijke bedingen, ziet men niet in waarop zij haar recht zou kunnen gronden om op de toekomstige maatschappij de uitgaven te verhalen die zij kan te dragen hebben.

Artikel 11 van de Overeenkomst bepaalt, overigens, dat de Groothertogelijke Regering de gehele last moet dragen van de maatregelen die zij neemt om uitsluitend Luxemburgse belangen te vrijwaren en die niet verenigbaar zouden zijn met een gezond industrieel en commercieel beheer der Spoorwegen.

Dit schijnt wel het geval te zijn wanneer het comité van bestuur (of de voorlopige raad van beheer), die uitsluitend optreedt voor rekening van het Groothertogdom, de begrotingen van de Nationale Maatschappij niet in evenwicht heeft gebracht door bezuiniging op de uitgaven, door tarievenverhogingen of door compenserende toelagen.

In de naoorlogse omstandigheden waren vele Staten, overigens, verplicht de exploiterende maatschappijen financieel te steunen.

Moet er aan worden herinnerd, dat de Belgische Staat van 1940 tot 1947 aan de N.M.B.S. voorschotten heeft toegestaan voor een globaal bedrag van 16.150 miljoen frank! Het grootste gedeelte van die voorschotten zal overigens niet verhaald worden.

De heer Bodson, Minister van Verkeerswezen van de Luxemburgse Regering, gaf bovendien in zijn verslag van 13 Februari 1947 aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers, toe (Stuk n° 463, bl. 14) :

« ... Indien de Regering de driedelige overeenkomst niet » had gesloten, zouden wij toch verplicht zijn de uitgaven » voor oorlogsschade, de aanvullende uitgaven van in » richting, de uitgaven voor de modernisering van het rol » lend materieel en zelfs het bedrijfstekort alleen te dra » gen... »

De kwestie van de financiering van het tekort werd opgeworpen tijdens de driedelige Conferentie op 21, 22 en 23 November 1946.

Op de vergadering van 21 November, verklaarde de heer Minister Bodson :

« Toen de maatschappij werd opgericht, werd overeen » gekomen dat België en Frankrijk ieder 24,5 % van het » kapitaal zouden aanbrengen en geen verbintenis zouden » aangaan boven hun kapitaalbreng. De verplichtingen » van beide partijen zijn beperkt. Het is in het belang

» la société puisse fonctionner normalement. La couverture du déficit est abandonnée ensuite au Gouvernement grand-ducal. »

Il a, dès lors, paru opportun à la Commission de demander au Gouvernement des éclaircissements concernant l'évolution de la situation et d'obtenir des précisions quant à l'aggravation ou à l'allègement des déficits d'exploitation.

Elle a prié son Rapporteur de poser au Ministre compétent les questions suivantes :

1^o A combien s'élève à ce jour le déficit d'exploitation couvert par l'intervention du Gouvernement Grand-Ducal, à partir du 1^{er} mai 1946 ?

2^o Le Gouvernement Grand-ducal maintient-il sa prétention d'obtenir remboursement de ces avances, par la Société mixte qui doit être constituée ?

3^o La société devra-t-elle, en outre, supporter une dépense importante pour compléter le matériel roulant indispensable ? Un chiffre peut-il dès à présent être fixé à cet égard ?

4^o Le capital de la Société devra-t-il être entamé pour couvrir les montants éventuels prévus aux 2^o et 3^o ?

Dans quelle proportion ?

5^o Le budget de la Société paraît-il pouvoir être équilibré dans l'avenir ?

Il résulte des renseignements obtenus par le Rapporteur que :

1^o Le déficit d'exploitation couvert par l'intervention du Gouvernement grand-ducal à partir du 1^{er} mai 1946, s'élève ainsi qu'il est indiqué au tableau annexé au présent rapport à 216.761.000 francs (chiffre arrondi) pour la période se terminant le 31 décembre 1947.

(Voir en annexe Tableau II).

2^o Le Gouvernement grand-ducal réclame le remboursement de ces avances sans intérêt à charge de la Société. On peut sans doute soutenir que le Gouvernement luxembourgeois est seul responsable de la création de ce déficit obérant la Société, qui rend plus aléatoire l'octroi du super-dividende prévu à l'article 34b et plus difficile l'équilibre général des recettes et des dépenses. Mais, d'autre part, on peut prendre en considération que cet équilibre doit être réalisé de toute manière à charge exclusive de l'économie luxembourgeoise et que l'opération proposée par le Gouvernement grand-ducal tend, au fond, à répartir sur un plus grand nombre d'années, le déficit accusé pendant la période indiquée.

3^o La Société devra sans doute acquérir du matériel roulant indispensable mais il lui sera vraisemblablement possible de le faire par la voie de l'emprunt.

4^o Le capital de la Société ne devra pas et ne pourrait pas être entamé pour le remboursement du déficit.

5^o Le Budget de la Société se trouve actuellement équi-

» van Luxemburg, dat de maatschappij normaal zou kunnen werken. De dekking van het tekort wordt daarna » overgelaten aan de Groothertogelijke Regering. »

Uw Commissie heeft het ook gepast geoordeeld aan de Regering ophelderingen te vragen nopens de ontwikkeling van de toestand en nadere inlichtingen omtrent de verzwarende of de verlichtende van de bedrijfstekorten.

Zij heeft uw verslaggever verzocht aan de bevoegde Minister volgende vragen te stellen :

1^o Hoeveel bedraagt tot dusver het door de tussenkomst van de Groothertogelijke Regering gedekte bedrijfstekort, van 1 Mei 1946 af ?

2^o Handhaaft de Groothertogelijke Regering haar eis om de terugbetaling te verkrijgen van die voorschotten door de gemengde maatschappij welke moet worden opgericht ?

3^o Zal de maatschappij bovendien een belangrijke uitgave moeten dragen om het onontbeerlijk rollend materieel aan te vullen ? Kan, in dat verband, nu reeds een bedrag worden vastgesteld ?

4^o Zal het kapitaal van de maatschappij dienen aangesproken om de in 2^o en 3^o voorziene bedragen te dekken ?

In welke verhouding ?

5^o Blijkt het mogelijk in de toekomst de begroting van de maatschappij in evenwicht te brengen ?

Uit de door de verslaggever bekomen inlichtingen blijkt :

1^o Dat het door de tussenkomst van de Groothertogelijke Regering van 1 Mei 1946 af gedekte bedrijfstekort, zoals blijkt uit de bij dit verslag gevoegde tabel, voor de periode eindigend op 31 December 1947, 216.761.000 fr. bedraagt (afgerond bedrag).

(Zie Bijlagen, Tabel II).

2^o Dat de Groothertogelijke Regering de terugbetaling van die voorschotten eist zonder interest ten laste van de maatschappij. Men kan ook beweren dat de Luxemburgse Regering alleen verantwoordelijk is voor het ontstaan van dit tekort, dat de maatschappij bezwaart en dat de toekenning van het bij artikel 34b. voorziene super-dividend onzekerder maakt en het algemeen evenwicht der ontvangsten en uitgaven bemoeilijkt. Maar, anderzijds, kan men in aanmerking nemen, dat dit evenwicht alleszins uitsluitend ten laste van de Luxemburgse economie moet worden verwezenlijkt en dat de door de Groothertogelijke Regering voorgestelde verrichting eigenlijk ten doel heeft het tijdens die periode geboekte tekort over een aantal jaren te verdelen.

3^o Dat de maatschappij ongetwijfeld zal genoodzaakt zijn het onontbeerlijke rollend materieel aan te schaffen maar dat zij dit waarschijnlijk zal kunnen doen door middel van een lening.

4^o Dat het kapitaal van de maatschappij niet dient en niet zou mogen aangesproken worden voor de terugbetaling van dit tekort.

5^o Dat de begroting van de maatschappij zich thans voor

libré pour 1948 par le jeu des statuts devenus d'application : le Conseil d'Administration a, en effet, décidé d'une part des compressions des dépenses et d'autre part des augmentations de tarifs de nature à réaliser l'équilibre du budget.

*
**

Il y a lieu de tenir compte, d'autre part, qu'il a été enregistré en 1947 de fortes augmentations des recettes au poste des transports marchandises, cette situation résultant principalement de la baisse exceptionnelle des eaux du Rhin et du détournement de trafic par Trois-Vierges.

*
**

D'un tout autre point de vue, la Commission s'est souciee de la gestion actuelle du réseau.

Dès à présent, les administrateurs de la société ont été désignés par les trois Gouvernements et nommés à titre provisoire par le Gouvernement grand-ducal. Ils se réunissent à Luxembourg en vue d'adopter en commun les mesures susceptibles d'améliorer la gestion du réseau.

Ce conseil peut préparer utilement, en accord avec le Gouvernement luxembourgeois, la mise en application prochaine de la Convention. Un membre de la Commission a demandé que dans la désignation des délégués belges au Conseil d'Administration au moment de la désignation définitive de ce dernier, le Gouvernement belge songe à réserver place à des représentants des organisations syndicales.

*
**

Enfin, il paraît utile de signaler, en ce qui concerne les intérêts belges dans la Société Prince Henri, que le Gouvernement, par lettre du 17 avril 1946, s'était réservé d'intervenir en leur faveur. Dans son rapport au Sénat, M. Moreau de Melen formulait l'espoir que l'on aboutisse à cet égard à un règlement amiable. Les négociations ne semblent toutefois pas avoir abouti.

L'assemblée générale extraordinaire de la Société, convoquée le 21 novembre 1947 à Luxembourg, a dû se prononcer au sujet de la proposition de conciliation du Gouvernement grand-ducal.

Ce dernier, en dépit de l'intervention du Gouvernement belge, est resté intransigeant et a maintenu son offre de rachat pour le montant de 100 millions, payables en rente d'Etat 4 % au pair, amortissable en 40 ans.

La Société maintient que l'ensemble des installations à sa valeur actuelle peut être estimé de un milliard et demi à deux milliards de francs.

Les actionnaires se sont résignés néanmoins à accepter le marché tout en considérant qu'ils avaient été spoliés, la Société ayant été réduite à l'impuissance par le fait du Gouvernement luxembourgeois qui l'avait privée de ses

1948 in evenwicht bevindt dank zij de statuten die van toepassing zijn geworden : De Raad van beheer heeft inderdaad, enerzijds, besloten tot inkrimping van de uitgaven en, anderzijds, tot verhoging van de tarieven ten einde de begroting in evenwicht te brengen.

*
**

Anderzijds mag niet uit het oog worden verloren, dat in 1947 verhogingen van ontvangsten werden geboekt op de post koopwarenvervoer. Die toestand is vooral het gevolg van de buitengewone daling van het waterpeil van de Rijn en van de omleiding van het verkeer via Trois-Vierges.

*
**

Van een geheel ander standpunt uit, heeft uw Commissie zich bekommerd over het huidige beheer van het net.

Van nu af aan werden de beheerders van de maatschappij door de drie regeringen aangewezen en voorlopig benoemd door de Regering van het Groothertogdom. Zij vergaderen te Luxemburg om gemeenschappelijk de maatregelen aan te passen die geschikt zijn om het beheer van het net te verbeteren.

Die raad is aangewezen om, na overleg met de Luxemburgse Regering, de aanstaande toepassing van de overeenkomst voor te bereiden. Een lid van de Commissie heeft gevraagd dat bij de aanwijzing van de Belgische afgevaardigden in de Raad van beheer bij de definitieve aanwijzing van deze laatste, de Belgische Regering er aan denke een plaats in te ruimen voor vertegenwoordigers van de Syndicale organisaties.

*
**

Ten slotte, lijkt het nuttig er op te wijzen dat, wat de Belgische belangen in de Maatschappij « Prince Henri » betreft, de Regering, bij brieven van 17 April 1946, zich had voorbehouden deze ter harte te nemen. In zijn verslag aan de Senaat, sprak de heer Moreau de Melen de hoop uit, dat in dit opzicht een minnelijke regeling zou kunnen worden bereikt. De onderhandelingen blijken, evenwel, niet tot een uitslag te hebben geleid.

De buitengewone algemene vergadering van de Maatschappij, bijeengeroepen op 21 November 1947 te Luxemburg, heeft zich moeten uitspreken over het bemiddelend voorstel van de Regering van het Groothertogdom.

Deze laatste is, ondanks de tussenkomst van de Belgische Regering, onverzettelijk gebleven en heeft haar aanbod tot afkoop tegen het bedrag van 100 miljoen gehandhaafd, betaalbaar in 4 % Staatsrente, *a pari*, aflosbaar in 40 jaar.

De Maatschappij houdt staande, dat de gezamenlijke installaties tegen de huidige waarde, mogen worden geraamd op anderhalf à twee milliard frank.

De aandeelhouders hebben er niettemin in toegestemd de koop te aanvaarden, hoewel zij van oordeel waren bedrogen te zijn geworden, daar de Maatschappij tot onmacht werd gebracht door toedoen van de Luxemburgse

actifs et le Ministre des Communications l'ayant menacée d'une loi d'expropriation.

*
**

En résumé, il semble que la Belgique doive chercher dans la Convention du 17 avril 1946, comme avantage principal, de pouvoir consacrer une nouvelle fois le principe de l'Union Economique avec le Luxembourg sachant tout l'intérêt qu'une telle union présente pour notre pays en matière ferroviaire.

Cet aspect du problème ne pouvait être perdu de vue et a déterminé l'accord de la Commission.

Pour permettre, en tous cas, une gestion plus saine du réseau luxembourgeois et assurer définitivement les droits de la Belgique, il est évidemment urgent que la société puisse entrer en activité et assumer elle-même toutes les responsabilités de l'exploitation du réseau. De ce point de vue, le vote déjà acquis au Parlement luxembourgeois devrait être obtenu sans délai des Chambres française et belge.

*
**

Le présent rapport a été admis par la Commission à l'unanimité.

Le Rapporteur,

A. GILSON.

Le Président,

F. VAN CAUWELAERT.

Regering, die haar van haar baten had beroofd, en daar de Minister van Verkeerswezen, haar met een uitwinningwet had bedreigd.

*
**

Kortom, het blijkt dat België in de Overeenkomst van 17 April 1946 als voornaamste voordeel moet zoeken, dat het nogmaals het beginsel kan bevestigen van de Economische Unie met Luxemburg, vooral als men bedenkt welk belang dergelijke unie voor ons land oplevert op spoorwedgebied.

Dit uitzicht van het vraagstuk zou niet uit het oog mogen verloren worden en heeft de instemming van de Commissie beïnvloed.

Om, in ieder geval, een gezonder beheer van het Luxemburgs net mogelijk te maken en de rechten van België voor goed te vrijwaren, is het voorzeker dringend nodig, dat de maatschappij haar bedrijvigheid kunne aanvatten en zelf alle verantwoordelijkheden op zich zou nemen van de exploitatie van het net. Van dit standpunt uit, zou de in het Luxemburg Parlement reeds verworven stemming onverwijld ook van de Franse en Belgische Kamers moeten worden bekomen.

*
**

Dit verslag werd eenparig door de Commissie goedgekeurd.

De Verslaggever,

A. GILSON.

De Voorzitter,

F. VAN CAUWELAERT.

ANNEXE I.

TABLEAU I.

Avances accordées par l'Etat grand-ducal pour la période du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946 ... fr. 324.000.000,—

Ces avances ont servi :

A) à couvrir le déficit d'exploitation qui s'élève suivant le Compte Général d'Exploitation à ... fr. 142.254.764,36
à ajouter :

Conformément à l'article 32 des statuts.

Prélèvement en faveur du fonds de renouvellement ... p. m.

Prélèvement en faveur du fonds de réserve, 2 1/2 % des recettes brutes du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946, de fr. 253.361.272,55 ... 6.334.031,81

Prélèvement en faveur du fonds d'assurance, 1/2 % des mêmes recettes 1.266.806,36

Conformément à l'article 33 des statuts.

Participation dans les annuités pouvant revenir aux Sociétés Guillaume Luxembourg et Prince Henri ... p. m.

Annuité due à l'Etat en remboursement de ses avances pour travaux de premier établissement ... 5.847.613,59

Somme due à l'Etat pour remboursement des avances pour la couverture du déficit d'exploitation pour la période du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946 ... p. m.

Annuité due à l'Etat pour la période du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946 au titre de la créance de la S. N. C. F. qui fait l'objet de l'article 3 de la convention franco-luxembourgeoise des 28/31 juillet 1939 ... 757.860,16

fr. 156.461.076,28

Ces avances ont également servi :

B) à couvrir les avances de premier établissement, les dépenses de dommages de guerre, les dépenses pour la création de stocks d'approvisionnement et les dépenses pour compte de tiers au montant total de ... fr. 167.538.923,72

fr. 324.000.000,—

La somme due à l'Etat Luxembourgeois conformément au 3^o de l'article 33 des statuts est donc de 156.461.076,28 francs.

BIJLAGE I.

TABEL I.

Voorschotten door de Groothertogelijke Staat toegekend voor de periode van 1 Juni 1945 tot 1 Mei 1946 ... fr. 324.000.000,—

Die voorschotten hebben gediend :

A) om het bedrijfstekort te bestrijden dat, volgens de Algemene Exploitatierkening, het bedrag bereikt van fr. 142.254.764,36

Daarbij dient :

Luidens artikel 32 van de statuten, gevoegd :

Afhouding ten voordele van het vernieuwingsfonds ... p. m.

Afhouding ten voordele van het reservefonds, 2 1/2 % van de bruto-ontvangsten van 1 Juni 1945 tot 1 Mei 1946, ten bedrage van fr. 253.361.272,55 ... 6.334.031,81

Afhouding ten voordele van het verzekeringsfonds, 1/2 % van dezelfde ontvangsten ... 1.266.806,36

Luidens artikel 33 van de statuten :

Deelneming in de annuïteiten die kunnen ten deel vallen aan de Maatschappijen Guillaume Luxembourg en Prince Henri ... p. m.

Aan de Staat verschuldigde annuïteit tot terugbetaling van zijn voorschotten voor werken van 1^{ste} inrichting 5.847.613,59

Aan de Staat verschuldigde som tot terugbetaling van de voorschotten tot bestrijding van het bedrijfstekort voor de periode van 1 Juni 1945 tot 1 Mei 1946 ... p. m.

Aan de Staat verschuldigde annuïteit voor de periode van 1 Juni 1945 tot 1 Mei 1946 op grond van de schuldvordering van de S. N. C. F. die het voorwerp uitmaakt van artikel 3 van de Frans-Luxemburgse overeenkomst van 28/31 Juli 1939 ... 757.860,16

fr. 156.461.076,28

Die voorschotten hebben eveneens gediend :

B) tot bestrijding van de uitgaven van eerste inrichting, de uitgaven voor oorlogsschade, de uitgaven voor het aanleggen van bevoorradingsstocks en de uitgaven voor rekening van derden, voor een globaal bedrag van ... 167.538.923,72

fr. 324.000.000,—

De aan de Luxemburgse Staat overeenkomstig het 3^o van artikel 33 van de statuten verschuldigde som bedraagt, derhalve, fr. 156.461.076,28.

ANNEXE II.

TABLEAU II.

Avances accordées par l'Etat grand-ducal pour la période du 1^{er} mai 1946 au 31 décembre 1947 fr. 428.028.349,75

Ces avances ont servi :

A) à couvrir le déficit d'exploitation qui s'élève suivant le compte Général d'Exploitation à ... fr. 180.319.823,14
à ajouter : (approuvé)

Conformément à l'article 32 des statuts.

Prélèvement en faveur du fonds de renouvellement... p. m.

Prélèvement en faveur du fonds de réserve, 2 1/2 % des recettes brutes du 1^{er} mai 1946 au 31 décembre 1947, de fr. 814.382.563,68 ... 20.359.564,09
(approuvé)

Prélèvement en faveur du fonds d'assurance, 1/2 % des mêmes recettes 4.071.912,80
(approuvé)

Conformément à l'article 33 des statuts.

Participation dans les annuités pouvant revenir aux Sociétés Guillaume Luxembourg et Prince Henri ... p. m.

Annuité due à l'Etat en remboursement de ses avances pour travaux de premier établissement ... 10.632.024,72

Somme due à l'Etat pour remboursement des avances pour la couverture du déficit d'exploitation pour la période du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946 ... p. m.

Annuité due à l'Etat pour la période du 1^{er} mai 1946 au 31 décembre 1947 au titre de la créance de la S.N.C.F. qui fait l'objet de l'article 3 de la convention franco-luxembourgeoise des 28/31 juillet 1939 ... 1.377.927,56
fr. 216.761.252,31

Ces avances ont également servi :

B) à porter les dépenses de premier établissement, les dépenses de dommages de guerre, les dépenses pour création de stocks d'approvisionnement, le fonds de roulement de la trésorerie et les dépenses pour compte de tiers au montant total de ... 211.267.097,44
fr. 428.028.349,75

Les avances faites par l'Etat Grand-Ducal pour couvrir le déficit d'exploitation augmenté des charges financières pour la période du 1^{er} mai 1946 au 31 décembre 1947 s'élevaient donc à fr. 216.761.252,31.

BIJLAGE II.

TABEL II.

Voorschotten door de Groothertogelijke Staat toegekend voor de periode van 1 Mei 1946 tot 31 December 1947 ... fr. 428.028.349,75

Die voorschotten hebben gediend :

A) om het bedrijfstekort te bestrijden dat, volgens de Algemene Exploitatierkening, het bedrag bereikt van fr. 180.319.823,14
Daarbij dient : (goedgekeurd)

Luidens artikel 32 van de statuten, gevoegd :

Afhouding ten voordele van het vernieuwingsfonds ... p. m.

Afhouding ten voordele van het reservefonds, 2 1/2 % van de bruto-ontvangsten van 1 Mei 1946 tot 31 December 1947, ten bedrage van fr. 814.382.563,68 ... 20.359.564,09
(goedgekeurd)

Afhouding ten voordele van het verzekeringsfonds, 1/2 % van dezelfde ontvangsten ... 4.071.912,80
(goedgekeurd)

Luidens artikel 33 van de statuten :

Deelneming in de annuïteiten die kunnen ten deel vallen aan de Maatschappijen Guillaume-Luxembourg en Prince Henri ... p. m.

Aan de Staat verschuldigde annuïteit tot terugbetaling van zijn voorschotten voor werken van 1^{ste} inrichting 10.632.024,72

Aan de Staat verschuldigde som tot terugbetaling van de voorschotten tot bestrijding van het bedrijfstekort voor de periode van 1 Juni 1945 tot 1 Mei 1946 ... p. m.

Aan de Staat verschuldigde annuïteit voor de periode van 1 Mei 1946 tot 31 December 1947 op grond van de schuldvordering van S. N. C. F. die het voorwerp uitmaakt van de Frans-Luxemburgse overeenkomst van 28/31 Juli 1939 ... 1.377.927,56
fr. 216.761.252,31

Die voorschotten hebben eveneens gediend :

B) om de uitgaven van 1^{ste} inrichting, de uitgaven voor oorlogsschade, de uitgave voor het aanleggen van bevoorradingsstocks, het bedrijfskapitaal van de thesaurie en de uitgaven voor rekening van derden te brengen op een globaal bedrag van fr. 211.267.097,44
fr. 428.028.349,75

De voorschotten door de Groothertogelijke Staat gedaan om het bedrijfstekort te bestrijden, vermeerderd met de financiële lasten voor de periode van 1 Mei 1946 tot 31 December 1947 bedragen, derhalve, fr. 216.761.252,31.