

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 JUILLET 1924.

Projet de loi

autorisant le Gouvernement à approuver une convention à conclure avec la Société anonyme des Railways Économiques de Liège-Seraing et extension, en vue de substituer un régime définitif au régime provisoire d'exploitation du réseau de tramway, concédé à cette Société.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

Au présent projet de loi est annexé un projet d'avenant à conclure entre le Ministre, d'une part, au nom des pouvoirs concédants, et la Société anonyme des Railways Économiques de Liège-Seraing et Extensions, d'autre part. Cette convention serait soumise à l'approbation du Roi.

Le projet a pour but de mettre fin au régime instable actuel, régime qui empêche l'extension et l'amélioration des services.

Les tarifs sont déterminés suivant une formule comportant deux termes : le salaire horaire moyen du personnel et le prix du charbon déterminant le coût de l'énergie électrique. Les salaires sont établis en fonction de l'index-number conformément à la sentence arbitrale qui régit actuellement les rapports entre la société et son personnel.

La variation des tarifs est donc rigoureusement subordonnée à des fluctuations économiques réelles ; la formule établit une relation entre les tarifs et les dépenses et se prête ainsi à des variations de la valeur de la monnaie.

Le projet de convention prescrit l'allocation aux communes desservies par le réseau de tramways d'une redevance annuelle de 1 p. c. de la recette totale encaissée pour le transport des voyageurs, alors que les cahiers des charges actuels ne prévoient aucune redevance au profit de ces communes.

En ce qui concerne le personnel, la société concessionnaire s'engage à créer un fonds de pension auquel elle versera 3 p.c. du montant annuel des salaires.

Si les accords en vigueur entre le concessionnaire et le personnel étaient dénoncés dans les formes prévues par la sentence arbitrale, une Commission spéciale pourrait intervenir, au besoin, pour régler la situation.

Le projet de convention a été soumis à l'avis des communes intéressées et de la Députation permanente. En vue de donner satisfaction aux vœux exprimés par ces autorités, soit en ordre principal, soit en ordre subsidiaire, la Société concessionnaire s'engage à remplir les engagements suivants ;

- a) Organiser un service, sans changement de voiture au Pont de Seraing, entre Liège et Flémalle-Haute;
- b) Supprimer les évitements sur le territoire de la ville de Seraing;
- c) Augmenter la fréquence des départs entre Liège et Jemeppe (Pont);
- d) Construire l'extension de ligne vers le Val-Saint-Lambert jusqu'au chemin de Villencourt.

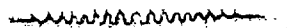
Enfin, la Société accepte, à titre transactionnel, que la première majoration ou la première diminution de tarif ne serait appliquée qu'après une variation de 20 p. c. de la valeur de base fixée par la formule déterminative des péages.

Les autorités consultées ont émis le vœu de voir appliquer la convention nouvelle pendant une période d'essai de trois ans. Cette situation ne peut être envisagée. Les engagements pris par la Société concessionnaire nécessitent l'immobilisation de capitaux importants qui doivent être amortis au cours de la concession. attendu qu'à l'expiration de celle-ci, les voies et le matériel roulant font retour gratuitement au pouvoir concédant.

Le projet de convention a, du reste, précisément pour but d'établir un régime définitif et d'apporter à l'exploitation les améliorations reprises ci-dessus et vivement désirées par toute la population de la région.

Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics,

B^{on} RUZETTE.



Annexe.

Projet de convention en vue de substituer un régime définitif au régime provisoire d'exploitation institué par l'arrêté royal du 22 octobre 1919.

Entre les soussignés :

Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, agissant au nom des pouvoirs concédants, d'une part,

et la Société Anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions, représentée par MM.

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

OBJET DE LA CONVENTION :

ARTICLE PREMIER.

Les conditions d'exploitation du réseau des tramways de la Société Anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions telles qu'elles sont fixées par les cahiers des charges régissant les diverses concessions, sont modifiées et complétées par les dispositions ci-après :

TARIFS.

ART. 2.

Les tarifs fixés par l'arrêté royal du 4 mars 1922 restent en vigueur.

Ils seront modifiés d'après les variations du salaire horaire moyen des agents et ouvriers des tramways, à l'exclusion des directeurs, ingénieur et chefs de service et les variations du prix de l'énergie électrique.

Le salaire horaire moyen sera calculé en divisant le total des salaires et allocations de toute nature payés par la Société au profit des dits agents et ouvriers des tramways, au cours du mois précédent, par le nombre des heures de travail correspondant, fournies par ces mêmes agents et ouvriers.

Le prix du kilowatt-heure sera établi en prenant comme base le prix du charbon « Fines 0/10 lavées, 1/2 grasses, 14 à 16 p. c. de matières volatiles, 15 p. c. de cendre et humidité ».

Au prix de 12 francs la tonne de ce charbon, rendue à la centrale d'électricité, correspondra le prix de 11 centimes par kilowatt-heure jusqu'au chiffre de 1,250,000 kilowatt-heures de consommation annuelle; au delà de ce chiffre, le prix sera ramené à 10 centimes par kilowatt-heure consommé dans la même année.

En cas d'augmentation ou de diminution du prix susdit de 12 francs à la tonne du charbon, transport compris, le prix du kilowatt-heure sera augmenté ou diminué de quatre dix-millièmes de franc (fr. 0,0004) pour une variation indivisible de 20 centimes du prix du charbon, transport compris.

Si, dans l'avenir, le producteur de courant était assujéti à des charges provenant d'impôts nouveaux ou d'une réglementation du travail, augmentant les frais de production, les prix du kilowatt-heure, fixés ci-dessus, devraient être augmentés proportionnellement à l'accroissement que subirait, par suite de ces charges, le prix de revient correspondant au prix de base de fr. 0,235.

Le salaire horaire moyen étant S et E, représentant le prix de l'énergie électrique, les modifications de tarifs seront réglées d'après les variations de la valeur de B dans la formule :

$$B = S + E.$$

On adoptera comme prix de base :

Fr. 2,509 pour le salaire horaire moyen ;

Fr. 0,235 pour le prix du K. W. H.

de sorte que l'on a comme valeur de base B correspondant aux tarifs actuels :

$$B = 2,509 + 0,235 = 2,744.$$

Chaque fois que la valeur de B variera d'une ou de plusieurs fois 0,2744, en plus ou en moins, à partir de la valeur de base, soit 2,744, la société sera en droit d'obtenir une modification des tarifs.

Ceux-ci seront établis de telle manière, que le prix moyen perçu par voyageur ordinaire soit modifié de fr. 0.03 par tranche de variation de 10 p. c. de la valeur B.

Le prix moyen perçu par voyageur est le quotient de la division de la recette totale billets ordinaires, à l'exclusion des abonnés et voyageurs ouvriers à prix réduits, par le nombre de voyageurs correspondant à cette recette, en prenant comme base les chiffres du mois précédent.

Le prix des abonnements généraux et scolaires varieront dans la même proportion que le prix moyen perçu par voyageur ordinaire, en cas de variation de la valeur de B; ces prix seront arrondis au multiple de cinq francs immédiatement supérieur.

Le concessionnaire fera connaître au Ministre, dans la première quinzaine de chaque mois pour le mois précédent : le total des salaires et allocations de toute nature payés par la société au profit des agents et ouvriers des tramways; le nombre total d'heures de travail fournies par ces mêmes agents et ouvriers; le salaire horaire moyen; le nombre total de kilowatts-heures consommés; le prix du kilowatt-heure; le prix du charbon à la tonne, rendu à la centrale électrique; la recette billets; le nombre total de voyageurs transportés; le prix moyen d'un voyage.

Le Ministre peut faire vérifier ces renseignements par son délégué, au siège de la société, et fixera les valeurs de B conformément à ce qui précède.

Lorsque les variations de la valeur de B entraîneront, comme il est prévu ci-dessus, une modification des tarifs, le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics arrêtera les prix des billets des différentes catégories et le mode de tarification, de façon à permettre l'application de ces prix au plus tard dans les trois mois de la notification au Ministre de la valeur de B.

Ces tarifs seront fixés en tenant compte des propositions du concessionnaire.

A la demande de celui-ci, les tarifs pourront être fixés à un taux plus bas que celui prévu ci-dessus.

A titre transactionnel, la société accepte que les tarifs fixés par l'arrêté royal du 4 mars 1922 ne seront majorés que lorsque la valeur de B dépassera de 20 p. c. la valeur de base 2,744 et deviendra par conséquent égale ou supérieure à 3,293 ; la majoration du prix moyen perçu par voyageur ordinaire, applicable à cette tranche d'augmentation de B, ne sera que de 3 centimes.

Il est entendu, toutefois, que les tarifs ne seront abaissés que lorsque la valeur de B deviendra inférieure de 20 p. c. de la valeur de base 2,744 et sera, par conséquent, égale ou inférieure à 2,195 ; la diminution du prix moyen perçu par voyageur ordinaire applicable à cette tranche de diminution de B, ne sera que de 3 centimes.

DISPOSITIONS FINANCIERES

Redevances aux pouvoirs publics

ART. 3.

La Société exploitante aura à payer, aux communes desservies par le réseau de tramways, à dater de la mise en vigueur de la présente convention, une redevance annuelle de 1 p. c. de la recette totale encaissée pour le transport des voyageurs de toutes catégories.

Cette redevance sera répartie par M. le Ministre de l'Agriculture, entre les communes intéressées, au prorata du nombre de mètres courants de chaussée empruntée par les voies du tramway, que ces voies soient simples ou doubles.

Personnel.

ART. 4.

La Société organisera un fonds de pension en faveur de son personnel ; les allocations de la Société s'élèveront à 3 p. c. des salaires payés.

ART. 5.

A la demande de l'une des parties représentées dans la commission définie ci-dessous, toute proposition éventuelle émanant de la société ou du personnel tendant à modifier les salaires ou les avantages de toute nature d'une ou plusieurs catégories d'agents ou d'ouvriers des tramways électriques, sera soumise à une commission dont les membres seront nommés par le Ministre. Cette commission sera présidée par M. le Gouverneur de la Province et composée comme suit :

- 2 délégués du Gouvernement,
- 2 délégués de la Province,
- 2 délégués des Communes,
- 3 délégués de la Société,
- 3 délégués du Personnel.

Cette Commission aura à examiner, en se basant sur les conditions de l'in

industrie locale; sur les salaires payés dans les services publics, sur ceux appliqués dans les autres exploitations de tramways du pays et en tenant compte du coût de la vie, si les modifications sont justifiées.

Elle décidera s'il y a lieu de donner suite à la proposition et dans quelle mesure.

La Société s'engage à appliquer les décisions de cette commission.

Il ne sera pas nécessaire de réunir cette commission aussi longtemps que la sentence arbitrale du premier juillet 1924, qui fixe les salaires en fonction de l'index-number, restera en vigueur.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 6.

Toutes les clauses des cahiers des charges relatifs aux concessions actuelles, auxquelles il n'est pas expressément dérogé par la présente convention, resteront en vigueur.

ART. 7.

Le concessionnaire devra remplir les engagements suivants :

- a) Organiser un service, sans changement de voiture au pont de Seraing, entre Liège et Flémalle-Haute ;
- b) Supprimer les évitements sur le territoire de la ville de Seraing ;
- c) Augmenter la fréquence des départs, entre Liège et Jemeppe (Pont), de telle façon que cette fréquence soit de 12 minutes avant 7 heures du matin, de 6 minutes entre 7 heures et 20 heures et de 12 minutes entre 20 et 24 heures.
- d) Construire l'extension de ligne vers le Val-Saint-Lambert jusqu'au chemin de Villencourt.

ART. 8.

Le concessionnaire pourra surseoir à la pose de voies nouvelles si le prix des rails dépasse 750 francs la tonne.

ART. 9.

Si l'application de la formule ramenait les tarifs prescrits aux cahiers des charges de concession, les effets de la présente Convention seraient suspendus.

ART. 10.

Dans le cas où la valeur de B viendrait à dépasser 8 francs, la Société pourra demander la revision de la formule, son application pouvant avoir des conséquences imprévisibles.

ART. 11.

La présente Convention, qui substitue un régime définitif au régime provisoire

établi par les arrêtés royaux des 22 octobre 1919, 19 avril et 20 novembre 192
4 mars 1922, entrera en vigueur le

Fait en double, à Bruxelles.

— 22 —

(8)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 15 JULI 1924.

Ontwerp van wet

waarbij de Regeering wordt gemachtigd tot het goedkeuren eener overeenkomst, te sluiten met de « *Société anonyme des Railways Économiques de Liège-Seraing et extensions* », ten einde het huidig voorloopig stelsel van ontginning van het aan die vennootschap vergunde tramwegenet te vervangen door een definitief stelsel.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Aan het onderhavig ontwerp van wet is een ontwerp van bijvoegsel van overeenkomst toegevoegd, te sluiten tusschen den Minister eenerzijds, namens de vergunnende machten, en de *Société anonyme des Railways Économiques de Liège-Seraing et Extensions*, anderzijds. Die overeenkomst zou aan 's Konings goedkeuring onderworpen worden.

Het ontwerp heeft ten doel, een einde te stellen aan het huidig veranderlijk stelsel, dat het uitbreiden en het verbeteren der diensten belemmert.

De tarieven zijn vastgesteld volgens een formule bestaande uit twee factoren : het gemiddeld uurloon van het personeel en de prijs der kolen die de kosten bepalen van de electrische drijfkracht. De loonen worden vastgesteld in verhouding met het index-number, overeenkomstig de scheidsrechterlijke uitspraak, die thans de betrekkingen tusschen de vennootschap en haar personeel beheert.

De tarievenverandering is dus volkomen afhankelijk van de werkelijke economische schommelingen ; de formule stelt de tarieven en de uitgaven in verband met elkaar en is dus vatbaar voor de veranderingen der waarde van het geld.

Het ontwerp van overeenkomst schrijft het verleenen voor van een jaarlijkschen cijns van één ten honderd der voor het reizigersvervoer verwezenlijkte totale ontvangst, aan de gemeenten bediend door het tramwegennet, terwijl de huidige lastkohieren geen enkelen cijns ten bate van die gemeenten voorzien.

Wat betreft het personeel, de vergunninghoudende vennootschap verbindt zich tot het stichten van een pensioenfonds, in hetwelk zij 3 t. h. van het jaarlijksch bedrag der loonen zal storten.

Indien de overeenkomsten, van kracht tusschen de vergunninghoudster en het personeel, moesten beteekend worden in de vormen voorzien bij de scheidsrech-

terlijke uitspraak, zou een bijzondere Commissie desnoods kunnen tussenkomen, om den toestand te regelen.

Het ontwerp van overeenkomst is onderworpen geworden aan het advies van de belanghebbende gemeenten en van de Bestendige Deputatie. Ten einde te voldoen aan de wenschen, door die overheden hetzij als hoofdzaak, hetzij als bijkomstigheid uitgedrukt, verbindt de vergunninghoudende vennootschap zich tot het vervullen der volgende verbintenissen :

a) inrichten van een dienst, zonder verandering van rijtuig aan de « Brug van Seraing » tusschen Luik en Flémalle-Haute;

b) afschaffen van de doode sporen op het grondgebied der stad Seraing;

c) vermeerderen van het getal afritten tusschen Luik en Jemeppe (Brug);

d) aanleggen der lijnverlenging naar Val-Saint-Lambert tot aan den weg van Villencourt.

Ten slotte aanvaardt de vennootschap als overgangsbepaling, dat de eerste verhooging of de eerste verhooging van het tarief slechts zal toegepast worden na eene verandering van 20 t. h. der grondslagwaarde, bepaald bij de tarieven-vaststellende formule.

De geraadpleegde overheden hebben den wensch geuit, de nieuwe overeenkomst gedurende een proeftijdperk van drie jaar toegepast te zien. Zulks kan niet in overweging genomen worden. De door de vergunninghoudende vennootschap aangegane verbintenissen vergen het vastleggen van aanzienlijke kapitalen, die moeten gedelgd worden in den loop der vergunning, aangezien, bij dezer eindigen, de sporen en het rollend materieel kosteloos aan de vergunnende macht toekomen.

Trouwens, het ontwerp van overeenkomst strekt juist tot het invoeren van een definitief stelsel, en tot het toebrengen, aan de exploitatie, van de hierboven aangehaalde verbeteringen, naar dewelke gansch de bevolking der streek ten zeerste tracht.

De Minister van Landbouw en Openbare Werken

B^{on} RUZETTE.



Bijlage

Ontwerp van overeenkomst ten einde het voorloopig stelsel, tot stand gebracht door het Koninklijk besluit van 22 October 1919, door een definitief stelsel te vervangen.

Tusschen de ondergeteekenden :

Minister van Landbouw en van Openbare Werken, handelend in naam der vergunninggevende machten, enerzijds,

en de « Société anonyme des Railways Économiques de Liège, Seraing et extensions », vertegenwoordigd door MM. Generaal Denis en Leon Rigo, anderzijds,

is overeengekomen wat volgt :

DOEL DER OVEREENKOMST.

ARTIKEL ÉÉN.

De voorwaarden der exploitatie van het net der tramwegen van de « Société anonyme des Railways Économiques de Liège, Seraing et extensions », zooals zij bepaald zijn door de lastenboeken die de verschillende vergunningen beheeren, zijn gewijzigd en aangevuld door volgende schikkingen :

TARIEVEN.

ART. 2.

De tarieven vastgesteld door Koninklijk besluit van 4 Maart 1922 blijven van kracht.

Zij zullen gewijzigd worden volgens de veranderingen van het gemiddeld uurloon der agenten en werklieden der Tramwegen, bij uitzondering van Bestuurder, Ingénieurs en dienstoversten en de veranderingen van den prijs der elektrische drijfkracht.

Het gemiddeld uurloon zal berekend worden door de deeling der gezamenlijke loonen en toeslagen van allen aard door de maatschappij ten bate van voormelde agenten en werklieden uitbetaald in den loop der voorgaande maand, door het overeenstemmend getal werkuren die dezelfde agenten en werklieden leverden.

De prijs van een kilowatt-uur zal vastgesteld worden door als basis te nemen den prijs der kolen « Fijne 0/10 gewasschen 1/2 vette, 14 tot 16 t. h. vluchtige stoffen, 15 t. h. assehe en vocht ».

Met den prijs van 12 frank de ton van deze kolen, besteld in de elektrische centrale, zal overeenstemmen de prijs van 11 cm. per K. W. U. tot het getal 1,250.000 K. W. U. jaarlijksch verbruik, boven dit getal wordt de prijs per K. W. U. gedurende hetzelfde jaar verbruikt tot 10 cm. gebracht.

In geval van verhooging of verlaging van bovenstaanden prijs van 12 frank de ton kolen, vervoer inbegrepen, zal de prijs per K. W. U. vermeerderd of verminderd worden met vier tien duizenden van den frank (Fr. 0.0004) voor eene onverdeeltbare verandering van 20 centiem van den prijs der kolen, vervoer inbegrepen.

Indien in de toekomst de voortbrenger van drijfkracht belast werd met nieuwe belastingen of een regeling van den arbeid, die de kosten der voortbrengst zouden verhoogden, dan zouden de hierbovenbedoelde prijzen van het K. W. U. gelijkmatig moeten verhoogd worden met de vermeerdering welke de kostprijs overeenstemmend met den basisprijs van fr. 0.235 zou ondergaan door deze lasten.

Het gemiddelde uurloon zijnde S en E, den prijs voorstellend van de elektrische drijfkracht, zoo zullen de veranderingen der tarieven geregeld worden naarmate de veranderingen der waarde B in de formule :

$$B = S + E.$$

Men zal als basisprijs aannemen :

Fr. 2.509 voor het gemiddeld uurloon.

Fr. 0.235 voor den prijs van het K. W. U.

Derwijze dat men heeft als basiswaarde van B, overeenstemmend met de huidige tarieven :

$$B = 2.509 + 0.235 = 2.744.$$

Telkens de waarde van B zal veranderen met een of meerdere malen 0.2744, meer of min, van af deze basiswaarde 't zij 2.744, zal de maatschappij recht hebben op eene wijziging der tarieven.

Deze zullen derwijze bepaald worden dat de middelprijs per gewoon reiziger ontvangen gewijzigd worde met fr. 0.03 per veranderingstrook van 10 t. h. der waarde B.

De middelprijs ontvangen per reiziger is het quotient der deeling van de geheele opbrengst der gewone kaartjes, bij uitzondering van abonnementdragers en werklieden-reizigers aan verminderd tarief door het getal reizigers overeenstemmend met deze ontvangst, tot basis nemend de cijfers van voorgaande maand.

In geval van verandering van de waarde B zullen de prijzen der algemeene en schoolabonnementen in dezelfde verhouding veranderen dan de gemiddelde prijs per reiziger ontvangen; deze prijzen zullen afgerond worden aan het onmiddellijk hooger veelvoud van vijf frank.

De vergunninghouder zal den Minister in de eerste veertien dagen van elke maand voor wat betreft de verloopende maand laten kennen : Het totaal bedrag der loonen en toeslagen van allen aard door de maatschappij ten bate van de agenten en werklieden der tramwegen betaald; het getal uren werk door dezelfde agenten en werklieden geleverd; het gemiddelde uurloon; het totaal getal verbruikte K.W.U.; de prijs van een K.W.U.; de prijs van de kolen per ton besteld in de centrale; de ontvangst der kaartjes; het totaal getal vervoerde reizigers; de gemiddelde prijs eener reis.

De Minister kan deze inlichtingen door een afgevaardigde, ten zetel der maatschappij, laten nazien en zal de waarden van B bepalen naar hetgene voorafgaat.

Wanneer de veranderingen der waarde van B, zooals hierboven voorzien, een

verandering der tarieven zullen te weeg brengen, zal de Minister van Landbouw en van Openbare Werken de prijzen der kaartjes van verschillende categoriën en de manier der tarievenvaststelling bepalen, derwijze dat ten laatste drie maand na de kennisgeving aan den Minister der waarde van B, deze prijzen kunnen toegepast worden.

Deze tarieven zullen vastgesteld worden met inachtneming der voorstellen van den vergunninghouder. Op dezes aanvraag kunnen de tarieven aan een lager peil dan datgene hierboven voorzien vastgesteld worden.

Als minnelijke schikking aanvaardt de maatschappij dat de tarieven vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 4 Maart 1922 slechts zullen verhoogd worden wanneer de waarde van B, met 20 t. h. de basiswaarde 2.744 zal overtreffen en dus gelijk of hooger zal zijn dan 3.293; de vermeerdering van den gemiddeld per reiziger ontvangen prijs, aan deze verhoogingsstrook van B toepasselijk, zal slechts drie centiemen zijn.

Er is aangenomen ten andere, dat de tarieven maar zullen verlaagd worden indien de waarde van B 20 t. h. lager zal worden dan de basiswaarde 2.744 en bijgevolg gelijk of lager zal zijn dan 2.195. — De vermindering van den gemiddeld per reiziger ontvangen prijs, toepasselijk aan deze vermindering van B, zal slechts drie centiemen zijn.

FINANCIEELE SCHIKKINGEN.

VERGOEDINGEN AAN OPENBARE MACHTEN.

ART. 3.

Van af den datum van het in werking treden der huidige overeenkomst, zal de uitbatende maatschappij aan de bediende gemeenten een jaarlijksche vergoeding van een per honderd der geheele ontvangst geïnd voor het vervoer der reizigers van alle categoriën betalen.

Deze vergoeding zal verdeeld worden door den heer Minister van Landbouw, tusschen de belanghebbende gemeenten, in verhouding met het getal loopende meters steenweg waarover de sporen, 't zij enkel, 't zij dubbel, gelegd zijn.

PERSONEEL.

ART. 4.

De maatschappij zal een pensioenfonds ten voordeele van haar personeel inrichten; de toelagen der maatschappij zullen 3 t. h. der loonen bedragen.

ART. 5.

Op aanvraag van een der partijen die vertegenwoordigd zijn in de hierna bepaalde commissie zullen alle gebeurlijke voorstellen uitgaande van de maatschappij of van het personeel ten einde de dagloonen of voordeelen van allen aard van een of meerdere categoriën van agenten of werklieden der electrische tramwegen te zien veranderen, moeten onderworpen worden aan eene commissie waarvan de leden zullen benoemd worden door den Minister.

Deze commissie zal voorgezeten worden door den Heer Gouverneur der Provincie en samengesteld als volgt :

- | | |
|---|-------------------------------|
| 2 | afgevaardigden der Regeering. |
| 2 | » » Provincie, |
| 2 | » » Gemeenten, |
| 3 | » » Maatschappij, |
| 3 | » van het personeel. |

Deze commissie, zich steunend op de voorwaarden der plaatselijke nijverheid, op de loonen betaald in de openbare diensten en op deze in gebruik in de andere tramexploitaties van het land, en rekening houdend van de duurte van het leven, zal onderzoeken of de voorgestelde veranderingen gegrond zijn.

Zij zal beslissen of er aan het voorstel gevolg moet gegeven worden en in welke mate.

De Maatschappij neemt de verbintenis zich aan de besluiten dezer commissie te onderwerpen.

Het zal niet noodig zijn deze Commissie samen te roepen zoolang de scheids-rechterlijke beslissing van 1 Juli 1924, welke de loonen in verhouding met het indexcijfer bepaalt, in gebruik blijft.

Algemeene schikkingen.

ART. 6.

Alle bepalingen van de lastenboeken die de huidige vergunningen beheeren en waaraan door huidige overeenkomst geen uitdrukkelijke afbreuk wordt gedaan, zullen van kracht blijven.

ART. 7.

De vergunninghouder zal volgende verbintenissen moeten vervullen :

- a) Een dienst zonder overstappen aan de brug van Seraing, tusschen Luik en Flémalle-Haute inrichten ;
- b) De afwijkingssporen op het grondgebied van de stad Seraing afschaffen ;
- c) Het getal afvaarten tusschen Luik en Jemeppe vermeederen derwijze dat er vóór 7 uur 's morgens elke twaalf minuten een afvaart zij, tusschen 7 en 20 uur alle zes minuten, tusschen 20 en 24 uur alle twaalf minuten ;
- d) Een uitbreiding der lijn naar Val-Sint-Lambert tot aan den weg van Villancourt aanleggen.

ART. 8.

De vergunninghouder zal het leggen der nieuwe lijnen kunnen schorsen indien de prijs der spoorstaven 750 frank per ton overtreft.

ART. 9.

Indien de toepassing der formule de tarieven door de lastenboeken voorgeschreven terugbracht, zouden de uitwerksels dezer overeenkomst opgeheven worden.

ART. 10.

Indien de waarde van B, 8 frank kwam te overtreffen, dan zou de maatschappij

de herzienning der formule mogen vragen, daar hare toepassing onvoorzienbare gevolgen zou kunnen hebben.

ART. 11.

De huidige overeenkomst welke een definitief stelsel in de plaats stelt van het voorloopig door de Koninklijke besluiten van 22 October 1919, 19 April en 20 November 1920 en 4 Maart 1922, zal in werking treden op.

In dubbel gemaakt te Brussel, den



(8)

PROJET DE LOI

autorisant le Gouvernement à approuver une convention à conclure avec la « Société anonyme des Railways Économiques de Liège-Seraing et extensions », en vue de substituer un régime définitif au régime provisoire d'exploitation du réseau de tramways concédé à cette Société.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi, dont la teneur suit, sera présenté, en Notre Nom, aux Chambres législatives.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à approuver la convention à conclure éventuellement entre le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics et la « Société anonyme des Railways Économiques de Liège-Seraing et extensions », suivant le projet annexé à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 12 juillet 1924.

ALBERT.

Par le Roi :

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

WETSONTWERP

de Regeering machtigend tot het goedkeuren eener overeenkomst te sluiten met de « Société anonyme des Railways Économiques de Liège-Seraing et extensions » ten einde het voorloopig stelsel van exploitatie van het tramwegnet aan gezegde Maatschappij vergund, door een definitief stelsel te vervangen.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Landbouw en Openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Volgend wetsvoorstel zal, in Onzen Naam, aan de Wetgevende Kamers voorgelegd worden.

EENIG ARTIKEL.

De Regeering wordt gemachtigd om de overeenkomst goed te keuren, welke, bij voorkomend geval, tusschen den Minister van Landbouw en van Openbare Werken en de « Société anonyme des Railways Économiques de Liège-Seraing et extensions » zal gesloten worden, volgens het aan deze wet toegevoegd ontwerp.

Gegeven te Brussel, den 12^e Juli 1924.

Van 's Konings wege :

*De Minister van Landbouw
en Openbare Werken,*

B^{on} RUZETTE.