

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 MAI 1900.

PROJET DE LOI RELATIF A L'UNIFICATION DES TRAMWAYS ANVERSOIS.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 23 août 1899, autorisant le Gouvernement à unifier la concession des lignes de tramways formant le réseau de l'agglomération bruxelloise, a eu pour résultat de doter celle-ci d'un service de communications urbaines parfaitement ordonné.

La situation qui existait précédemment à Bruxelles se présente également à Anvers. Les diverses lignes du réseau anversois ont été établies sans aucune concordance entre elles ni quant aux horaires, ni quant aux tarifs, ni quant aux correspondances, et la traction chevaline y est seule en usage.

La convention que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à l'approbation de la Législature remédie à cet état de choses.

En arrêtant, de concert avec la ville d'Anvers, les communes suburbaines et la députation permanente du conseil provincial, les conditions de cette convention, le Gouvernement s'est inspiré des principes fixés récemment par la Législature à l'occasion de l'unification du réseau bruxellois, et il aura soin d'en tenir compte également dans la rédaction du cahier des charges qui réglera les détails relatifs à l'exploitation des lignes concédées.

Les Chambres n'hésiteront pas à accorder à notre métropole commerciale les avantages qu'elles ont voulu assurer au public et aux administrations de l'agglomération bruxelloise par l'établissement d'un service de tramways réalisant toutes les conditions désirables d'économie et de bon fonctionnement.

C'est là, en effet, toute la portée des propositions actuelles et c'est ce qui dispense le Gouvernement d'en présenter une justification développée.

Les avantages qui résulteront de la concession nouvelle peuvent se résumer comme il suit :

A) Modification des tracés existants et création d'embranchements en vue d'organiser plus rationnellement les services et de remédier aux inconvénients de la situation présente; remplacement du dernier service d'omnibus de pavé par un tramway fixe (§§ 2 et 3 de la convention).

B) Renouvellement du matériel des voies et adoption de l'électricité comme mode de traction.

Comme pour Bruxelles, le Gouvernement se réserve le droit d'imposer à toute époque, après avoir entendu les communes intéressées, un autre mode de traction reconnu supérieur (§ 4).

C) Tarifs considérablement abaissés (10 et 15 centimes pour tout parcours intra-muros ou pour tout parcours extra-muros ne dépassant pas 3 kilomètres; maximum 25 centimes pour tout parcours extra-muros dépassant cette longueur). Billets de correspondance permettant de faire n'importe quel parcours intra-muros, avec changement de voiture, pour 15 centimes. Adoption d'un tarif réduit pour ouvriers, la taxe ne pouvant dépasser 10 centimes et donnant droit à un changement de voiture quelle que soit la distance parcourue (§ 5);

D) Augmentation des redevances. Pour Anvers, la redevance sera, la première année, de 11.2 % de la recette brute afférente non seulement aux lignes existant sur son territoire, mais à l'ensemble du réseau prévu à la convention, et elle augmentera chaque année de 2 % pour atteindre un peu plus de 20 % la dernière année de la concession, le minimum garanti étant de 525,000 francs.

Pour les communes suburbaines, le taux de la redevance sera, chaque année, le même que pour Anvers, étant appliqué à la recette brute en proportion de la longueur des lignes sises sur leur territoire (§ 6);

E) Amélioration de la situation du personnel, tant au point de vue du salaire que des heures de travail et du repos hebdomadaire.

La Compagnie devra, à ses frais exclusifs, assurer son personnel contre tous accidents professionnels et elle aura, en outre, à l'affilier à la Caisse de retraite fonctionnant sous la garantie de l'État (§ 7);

F) Indication nettement précisée des conditions de rachat de tout le réseau unifié, comme aussi cession gratuite, à l'expiration de la concession, de tout ce qui constitue l'entreprise.

Le rachat pourra être opéré dès l'expiration de la quinzième année d'exploitation moyennant un préavis d'un an (§§ 8 et 9).

L'administration communale d'Anvers aurait voulu se réserver le droit d'imposer au concessionnaire, pendant quinze ans, la construction, l'entretien et l'exploitation d'embranchements et de prolongements, sur son territoire, de lignes existantes et la députation permanente a indiqué, de son côté, quelques prolongements qu'elle désirait voir incorporer dans la concession. Le Gouvernement, s'inspirant de la volonté exprimée l'année dernière par la

Chambre des Représentants, n'a cru devoir admettre les propositions de ces autorités que pour des tronçons nettement définis et dont la réalisation ne peut rencontrer d'obstacle; ce sont ceux repris au § 3. Quant aux lignes dont la concession serait demandée ultérieurement, il est bien entendu que le Gouvernement conserve, d'une manière générale, le droit d'imposer tel mode de traction qu'il jugera le mieux convenir.

La Compagnie, les autorités communales intéressées et la députation permanente ont été unanimes à demander une concession de cinquante ans; mais il paraît préférable d'adopter une date commune pour l'expiration des concessions à Anvers et à Bruxelles.

L'échéance a donc été fixée, comme pour les tramways bruxellois unifiés, au 31 décembre 1948 (§ 1).

Le Ministre de l'Agriculture,

Baron M. VAN DER BRUGGEN.

PROJET DE LOI.

WETSONTWERP.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre de
l'Agriculture :

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera
présenté en Notre nom aux Chambres
législatives par Notre Ministre de l'Agric-
ulture.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder
à la Compagnie générale des tramways
d'Anvers la concession des lignes de tram-
ways et d'omnibus décrites dans la conven-
tion du 23 avril 1900, aux clauses et condi-
tions de cette convention.Il arrêtera le cahier des charges détaillé
applicable à cette concession.

Donné à Bruxelles le 2 mai 1900.

LEOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Agriculture,
Baron M. VAN DER BRUGGEN.**LEOPOLD II,**

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil !

Op voordracht van Onzen Minister van
Landbouw :

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Navolgend wetsontwerp zal, in Onzen
naam, door Onzen Minister van Landbouw
ter overweging aangeboden worden.

EENIG ARTIKEL.

De Regeering is gemachtigd tot het ver-
leenen aan de Algemeene Maatschappij voor
Tramwegen van Antwerpen, de vergunning
der Tram- en Omnibuslijnen beschreven in
de overeenkomst van 23^e April 1900, vol-
gens de bepalingen en voorwaarden dezer
overeenkomst.Hij zal het op deze vergunning van toe-
passing zijnde omstandig uiteengezette last-
kohier vaststellen.

Gegeven te Brussel den 2 Mei 1900.

LEOPOLD.

VAN 's KONINGS WEGE :

De Minister van Landbouw,
Baron M. VAN DER BRUGGEN.

CONVENTION.

Entre :

L'État belge, représenté par M. le baron M. VAN DER BRUGGEN, Ministre de l'Agriculture, d'une part,

Et, d'autre part :

La Compagnie générale des Tramways d'Anvers (Société anonyme), représentée par MM. H. VANDERLINDEN, président du Conseil d'administration et Ch. CHARLIER, administrateur délégué,

cessionnaire des concessions des lignes de tramways et d'omnibus en exploitation dans l'agglomération anversoise et énumérées ci-après :

- 1° Tramway de la rue des Images à la rue de Montigny;
- 2° Tramway de la place Verte à Hoboken;
- 3° Tramway de la Longue rue d'Argile à la place de Meir, par la place de la Comédie;
- 4° Tramway de Berchem (Église) à la place Saint-Paul par la place de Meir;
- 5° Tramway de Borgerhout (Porte de Turnhout) au canal des Récollets par la place de la Commune;
- 6° Tramway de l'Entrepôt royal au Palais de l'Industrie, avec embranchement par la rue des Péages à la Station du Pays de Waes;
- 7° Tramway de Zurenborg, par la rue du Dragon, à la plaine Van Schoonbeke;
- 8° Tramway du canal Saint-Jean à l'endroit dit « Dikke Mee »;
- 9° Tramway de la Pépinière (Trois Coins) au Canal au Sucre (Escaut); et
- 10° Omnibus de la place du Dragon à la Grand'Place d'Anvers.

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

I.

L'exploitation des lignes de tramways ci-dessus énumérées et figurées au plan n° 1 revêtu à la date de ce jour du visa ministériel pour être annexé aux présentes, est concédée à la Compagnie générale des Tramways d'Anvers, jusqu'à la date du 31 décembre 1915.

II.

Dans les trois ans à dater de l'approbation des plans définitifs, la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers exécutera, à ses frais, au tracé des lignes susmentionnées, les modifications indiquées au plan n° 2 revêtu de

jour du visa ministériel pour être annexé aux présentes et figurées en jaune pour les parties à supprimer et en rouge pour les parties à construire.

La Compagnie Générale des Tramways d'Anvers aura à produire les plans définitifs prévus ci-dessus dans le mois de l'invitation qui lui sera adressée par le Ministre de l'Agriculture.

III.

La Compagnie Générale des Tramways d'Anvers s'oblige à réaliser dans un délai de quatre ans, à dater de l'arrêté royal de concession, la transformation en ligne de tramway de la ligne d'omnibus reliant la place du Dragon à la Grand'Place d'Anvers ainsi que les extensions ci-après indiquées :

1^o Embranchement de la place Verte à la gare du Sud, par la rue Nationale, la rue du Peuple et la place Léopold de Wael;

2^o Embranchement partant de la gare centrale et se dirigeant vers la porte du Schijn par la place de Coninck, les rues des Souris, Sainte-Elisabeth, du Commerce et de l'Enseignement;

3^o Embranchement longeant les 2.000 mètres de quais en construction au Sud, passant par la rue Vandersweep et rejoignant la ligne de la rue des Images à la rue de Montigny, à hauteur de la rue de Gand.

Ce dernier embranchement s'établira au fur et à mesure de la remise à la Ville des nouveaux quais et sera complètement exploité un an après la remise à la Ville de la dernière section de ces quais.

L'exploitation des embranchements susdits est concédée à la Compagnie générale des Tramways d'Anvers jusqu'à la date fixée au paragraphe I ci-dessus pour l'expiration de la concession des lignes existantes.

IV.

La Compagnie générale des Tramways d'Anvers s'engage à employer la traction électrique sur les lignes reprises au paragraphe précédent, et ce, dès leur mise en exploitation pour les embranchements, et dès la transformation en tramway pour la ligne d'omnibus. Elle s'engage en outre à remplacer, sous peine d'une pénalité calculée à raison de 5.000 francs par an et par kilomètre non transformé, la traction chevaline par la traction électrique sur tout le réseau de tramways existant dans un délai de deux ans et demi à dater de l'approbation des plans définitifs pour la moitié du réseau existant et, pour l'autre moitié, un an et demi après l'expiration de ce premier délai.

Le système de traction à employer et les plans y relatifs seront arrêtés par le Ministre de l'Agriculture, les communes intéressées entendues. Les projets et plans seront produits par la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers endéans le mois de l'invitation qui lui sera adressée par le Ministre de l'Agriculture.

Le Gouvernement se réserve le droit, à toute époque, les communes intéressées entendues, d'imposer le remplacement du mode de traction en usage par un autre mode de traction expérimenté avec succès pendant deux années consécutives dans un service régulier de tramways urbains et sur une

Longueur d'exploitation d'au moins 5 kilomètres, à la condition que l'économie des dépenses d'exploitation résultant du nouveau système de traction permette d'amortir et de rémunérer des intérêts à 4 % le nouveau capital de premier établissement nécessaire jusqu'au terme de la concession, sans préjudice de l'amortissement et des intérêts de la dépense faite pour l'établissement du système de traction à remplacer.

L'économie de dépenses d'exploitation du nouveau système de traction sera déterminée par un collège d'arbitres désignés, un par le Ministre de l'Agriculture, un par le concessionnaire, et le troisième de commun accord entre eux ou, à défaut d'accord, par le Président du Tribunal de première instance d'Anvers.

Le collège d'arbitres établira le délai dans lequel devra être effectuée, sous peine d'une amende de 5,000 francs par an et par kilomètre de voie non transformée, la transformation éventuelle du mode de traction.

V.

Les prix de transport à percevoir, pendant toute la durée de la concession, ne pourront dépasser 10 et 15 centimes, sauf pour des parcours extra-muros et dépassant 5 kilomètres. Dans ce dernier cas, il pourra être exigé une taxe supérieure limitée toutefois au maximum de 25 centimes.

Le prix de 10 centimes sera exigible pour le parcours de deux sections d'une même ligne. Pour un parcours plus considérable, il ne pourra être perçu plus de 15 centimes, réserve faite en ce qui concerne le maximum de 25 centimes fixé ci-dessus pour les parcours extra-muros dépassant 5 kilomètres.

Des billets de correspondance, valables sur toutes les lignes exploitées par le concessionnaire et donnant droit à un changement de voiture, avec parcours de deux lignes en tout ou en partie, seront délivrés au prix de 15 centimes au maximum. Toutefois, si la longueur parcourue sur l'une des deux lignes donnait droit à la perception d'une taxe de plus de 15 centimes, la différence entre cette taxe et le prix du billet de correspondance pourrait être exigée à titre de supplément.

La Compagnie Générale des Tramways d'Anvers pourra créer des places de première classe. Les prix maxima ci-dessus seront, dans ce cas, majorés de 5 centimes pour la première classe et le nombre de places de seconde devra toujours être supérieur au nombre des places de première classe, dans les voitures isolées ou dans les trains.

Le Gouvernement approuvera les conditions auxquelles des abonnements pour écoliers et ouvriers pourront être délivrés.

La Compagnie Générale des Tramways d'Anvers délivrera aux ouvriers, les jours ouvrables, le matin jusqu'à 8 heures et le soir de 19 à 20 heures, des tickets au prix maximum de 10 centimes en deuxième classe, donnant droit à un changement de voiture quelle que soit la distance parcourue.

La Compagnie Générale des Tramways d'Anvers s'engage, en outre, à organiser des trains spéciaux pour ouvriers, à prix très réduits, coïncidant, le matin, avec l'entrée et, le soir, avec la sortie des ateliers.

Les enfants âgés de moins de six ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Les tarifs sus-indiqués sont applicables dès la transformation du mode de traction existant.

Jusqu'à ce moment, les tarifs en vigueur sont maintenus, sauf les modifications ci-après :

1° Le parcours de la Gare centrale à la Bourse ne coûtera plus que 10 centimes, à dater de l'arrêté royal de concession ;

2° A partir de la même date, des billets de correspondance seront délivrés sur toutes les lignes intra-muros, et les prix réduits (tickets à 10 centimes au maximum) pour ouvriers, prévus ci-dessus, seront applicables sur toutes les lignes en exploitation.

VI.

A partir de l'arrêté royal de concession, la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers paiera les redevances suivantes :

1° A la Ville d'Anvers, une redevance qui, pour la première année, sera de 11,2 pour cent de la recette brute et qui tous les ans augmentera de 2 pour mille. Cette redevance est applicable aux recettes effectuées sur tout le réseau existant et les modifications et extensions dont il s'agit aux présentes.

La redevance à payer à la ville d'Anvers ne pourra jamais être inférieure à 525,000 francs par an.

2° Aux communes de Berchem, Borgerhout et Hoboken, une redevance sur les recettes brutes effectuées sur les lignes se prolongeant sur leur territoire et dont il s'agit aux présentes. Le taux de cette redevance sera chaque année celui stipulé en faveur de la ville d'Anvers et s'appliquera à la portion de recette brute correspondante à la longueur de la ligne sur le territoire respectif de chaque commune.

La redevance payée annuellement à chacune de ces communes ne pourra être inférieure à celle qu'elles ont touchée pour l'exercice 1899, ni, pour la commune d'Hoboken, à la somme de 1,000 francs.

3° A la province d'Anvers, une redevance annuelle de 2,000 francs.

VII.

La Compagnie Générale des Tramways d'Anvers devra payer à son personnel un salaire qui, pour les conducteurs et receveurs, ne sera pas inférieur à fr. 0,58 par heure de travail pour dix heures de travail. Les heures supplémentaires de la journée seront payées à raison de fr. 0,45. Le personnel jouira d'un jour de repos sur sept.

La Compagnie Générale des Tramways d'Anvers devra, à ses frais exclusifs, assurer son personnel contre tous accidents professionnels et s'engage au surplus à créer, en sa faveur, dans un délai de trois ans, une caisse de retraite ou à l'affilier à la caisse fonctionnant sous la garantie de l'État.

VIII.

Après quinze années révolues, la concession faisant l'objet des présentes pourra en tout temps, moyennant un préavis d'un an, être rachetée par l'autorité qui sera compétente au moment du rachat pour octroyer à nouveau la concession et ce, aux conditions suivantes :

On calculera la recette nette d'exploitation moyenne des trois années les plus favorables parmi les cinq dernières années précédant la date du rachat. Cette moyenne, ou bien la recette nette d'exploitation de l'année précédant la date du rachat, si elle est supérieure à la dite moyenne, sera majorée d'une prime de 25 % si le rachat a lieu après les quinze ans et avant l'expiration de la vingt-cinquième année, d'une prime de 20 % si le rachat a lieu de la vingt-sixième à la trentième année, ou d'une prime de 15 % si le rachat a lieu après la trentième année. La somme ainsi obtenue formera le montant de l'annuité qui sera due au concessionnaire pour chacune des années restant à courir depuis le moment du rachat jusqu'à l'expiration de la concession.

La recette nette d'exploitation est la différence entre les recettes de toute nature et les dépenses d'exploitation de toute nature, majorées des redevances à payer en vertu des présentes.

Le pouvoir qui aura exercé le droit de rachat aura la faculté de se libérer du paiement de ces annuités en les capitalisant à un taux égal au produit moyen de la rente de l'État pendant les trois dernières années précédant le rachat augmenté de $\frac{1}{4}$ %.

Moyennant paiement du prix de rachat ainsi déterminé et sous réserve de ce qui est stipulé ci-après, le pouvoir intéressé entrera immédiatement en possession de la concession formant le réseau de la Compagnie Générale des tramways d'Anvers, avec toutes ses améliorations, modifications et extensions, tel qu'il se comportera à l'époque du rachat.

En cas de rachat, tous les immeubles quelconques dont la Société serait propriétaire à cette époque, hormis le siège social, seront compris dans le rachat et appartiendront au pouvoir concédant.

La prise de possession comprendra, en outre, sous les réserves ci-après, les voies ferrées et leurs dépendances existant sur la voie publique ainsi que les aubettes, le matériel roulant de toute nature, les usines de production de force (matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines), le tout quitte et libre de toute dette, hypothèque autre que la charge des redevances dues aux communes ou à la province en vertu des présentes.

L'exercice du droit de rachat ne peut préjudicier en rien au service des redevances stipulées au profit des communes ou de la province.

Le matériel fixe des voies et de leurs dépendances, tel que poteaux, fils feeders, caniveaux et tous autres ouvrages, y compris les aubettes, exécutées sur ou sous la voie publique, sera retour, à l'expiration de la concession, aux divers pouvoirs auxquels appartiendront les diverses catégories de la voirie empruntée par les dites voies.

Le pouvoir qui aura exercé le droit de rachat pourra reprendre ces objets, à la dite époque, moyennant d'en indemniser les pouvoirs intéressés à dire d'experts.

IX.

A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le pouvoir dont dépendra, à cette époque, l'octroi d'une concession nouvelle, sera subrogé à tous les droits du concessionnaire et entrera immédiatement et gratuitement en possession de tout ce qui lui serait attribué en cas de rachat, quant au réseau faisant l'objet des présentes.

Toutefois, la stipulation formant le 6^e alinéa de l'article précédent ne sera pas applicable et il ne pourra en être fait état lors de l'expiration de la concession. Ce même pouvoir aura le droit, ainsi qu'il en a la faculté en cas de rachat, de reprendre le matériel fixe, les voies et leurs dépendances, moyennant d'indemniser, à dire d'experts, les diverses autorités intéressées, comme il est prévu au paragraphe VIII ci-dessus.

Les approvisionnements destinés à l'exploitation, tels que coupons, combustibles, huiles, etc., pourront être également repris, en tout ou en partie, à dire d'experts, par le pouvoir intéressé, tant à l'époque du rachat qu'à l'expiration de la concession.

X.

Indépendamment des dispositions ci-dessus, l'exploitation, l'entretien et les travaux de construction et autres du réseau existant et de ses modifications et extensions tels qu'ils sont prévus aux présentes, seront régis par un cahier des charges à arrêter ultérieurement par le Ministre de l'Agriculture.

XI.

L'enregistrement éventuel des présentes, de même que l'enregistrement des actes qui auraient pour objet la cession ou le transfert à des tiers des annuités à payer pour le rachat de la concession accordée à la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, sont exemptés du droit proportionnel et soumis au droit fixe.

Fait en double, à Bruxelles, le 23 avril 1900.

Pour la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers
(Société anonyme) :

L'Administrateur-délégué,
CH. CHARLIER.

Le Président du Conseil d'administration,
H. VANDERLINDEN.

Le Ministre de l'Agriculture,
Bon M. VAN DER BRUGGEN.
