

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 DÉCEMBRE 1898.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à unifier les concessions de tramways existant dans l'agglomération bruxelloise.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le réseau des tramways existant dans l'agglomération bruxelloise comprend les lignes suivantes :

1. De Laeken à Anderlecht (église) par les Halles avec embranchement du pont de la Senne (chaussée de Mons) à la gare du Midi, par la rue de Fiennes.
2. De la place Verboeckhoven à Forest (place communale), par la gare du Nord, la Bourse et la gare du Midi, avec embranchement de la gare du Midi à la chaussée de Forest, par la rue Joseph-Claes et la rue de Mérode.
3. De la gare du Nord (place Rogier) par la rue du Progrès, à Laeken, à la traverse du chemin de fer d'Ostende.
4. De la gare du Nord, par l'Entrepôt, à la gare du Midi (boulevards circulaires du bas de la ville).
5. De la gare du Nord à la gare du Midi, par la porte de Namur (boulevards circulaires du haut de la ville).
6. Du bois de la Cambre à Schaerbeek (dépôt), par l'avenue Louise, la rue de la Régence et la rue Royale, avec embranchement de la porte Louise à la rue Royale (statue Belliard), par la porte de Namur.
7. Du parc Léopold à la place Royale, par la rue Belliard et la place des Palais.

8. De la gare du Luxembourg à la place Royale, par la rue du Luxembourg et la place des Palais.

9. De la place Royale à la gare du Midi, par la place de la Chapelle, la rue Blaes, la rue d'Angleterre et l'avenue Fonsny, avec embranchement par la rue de Prusse et l'avenue de la Porte-de-Hal.

10. De la gare du Midi aux abattoirs d'Anderlecht (canal) par la rue d'Allemagne.

11. De la gare du Midi à Uccle (dépôt des tramways) par le boulevard du Midi et la chaussée d'Alseberg.

12. De la place Stéphanie à Uccle (dépôt des tramways) par la chaussée de Charleroi et l'avenue Brugmann.

13. De l'impasse du Parc au bois de la Cambre par la rue de la Loi, l'avenue d'Auderghem, le boulevard Militaire, l'avenue de la Cambre et l'avenue Louise.

14. De la porte de Namur à la Petite-Suisse, par la rue du Champ-de-Mars, l'avenue de la Couronne et le boulevard Militaire.

15. De la rue Royale (Bodega) à l'avenue de Tervueren, par la rue de Louvain, la rue Joseph II et l'avenue de la Renaissance, avec embranchement du square Marguerite à la place Saint-Josse.

16. De la porte de Namur à l'avenue de Tervueren, par les rues du Champ-de-Mars, du Trône, la chaussée de Wavre et la rue des Rentiers.

17. De la porte de Namur à la chaussée de la Hulpe, par la chaussée d'Ixelles, avec embranchement par la chaussée de Wavre et la rue Malibran.

18. De Tervueren au parc du Cinquantenaire, par l'avenue de Tervueren.

19. De la place Saint-Josse à la place des Étangs-Noirs, à Molenbeek-Saint-Jean, par la place Madou et la Bourse.

20. De la place Stéphanie (avenue Louise) à la rue d'Enghien à Molenbeek-Saint-Jean par la Bourse et la place de la Duchesse.

21. De la Bourse à la station de Koekelberg, d'une part, et à Jette-Saint-Pierre (Spiegelhuis), d'autre part.

22. De la gare Rogier par la rue de la Limite, la rue de Schaerbeek, la rue Fossé-aux-Loups, le quartier du Béguinage et la porte de Flandre jusqu'à la porte de Ninove.

Les lignes mentionnées sous les n°s 1 à 13 sont exploitées par la Société anonyme des Tramways bruxellois; celles décrites sous les n°s 14 à 18 forment le réseau de la Société anonyme du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles-Ixelles-Boendael; les lignes 19 à 21 sont exploitées en commun par la Société des Tramways bruxellois et par la Société anonyme des Chemins de fer économiques. Enfin, la ligne n° 22, à voitures déraillables, appartient à la Société anonyme des Chemins de fer vicinaux belges.

L'ensemble de ce réseau comporte un développement de 100 kilomètres, dont 56 $\frac{1}{2}$ kilomètres sont exploités par la Société des Tramways bruxellois; 28 kilomètres appartiennent à la Société d'Ixelles-Boendael, et 11 $\frac{1}{2}$ kilomètres à la Société des Économiques; la ligne n° 22 des Vicinaux belges a une longueur de 4 $\frac{1}{2}$ kilomètres environ.

Le réseau de la Société des tramways bruxellois comprend 16 kilomètres de voies dont les concessions expirent en 1909, 1910 et 1921 : ce sont les lignes du boulevard central, la partie, sur Bruxelles et Molenbeek, de la ligne de Laeken à Anderlecht et la plus grande partie de la ligne des boulevards circulaires. Le restant des concessions de cette Société, portant sur environ 40 kilomètres, ne doit finir que dans quarante-trois ans.

La concession des 28 kilomètres de la Compagnie d'Ixelles-Boendael expire aux échéances suivantes : 9,7 kilomètres en 1935; 3 kilomètres en 1946 et 15,5 kilomètres (le tramway de Tervueren et ses extensions), cinquante années après la réception définitive des travaux de l'Avenue.

Les concessions appartenant à la Société des chemins de fer économiques expirent en 1939, 1941 et 1943.

La ligne des Chemins de fer vicinaux belges a été concédée jusqu'en 1941.

La simple énumération de ces nombreuses lignes de tramways concédées par des autorités différentes, sans unité ni vues d'ensemble suffisantes, exploitées par plusieurs concessionnaires qui appliquent des tarifs différents, suivant divers cahiers des charges, sans qu'il ait été tenu compte de toutes les exigences de la circulation dans une grande agglomération, suffit à démontrer les graves inconvénients que présente une telle situation.

Pour y remédier comme le voudrait le Gouvernement, de concert avec l'autorité provinciale ainsi qu'avec les administrations de la ville et des faubourgs, deux conditions sont indispensables : 1° une loi spéciale dérogeant à la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways; 2° l'accord avec les concessionnaires.

Une loi est nécessaire pour permettre au Gouvernement de prendre lui-même en mains l'œuvre d'unification d'un réseau qui s'étend sur le territoire de plusieurs communes, et parce qu'il faut toucher à la base même des concessions en prolongeant la durée des unes et en abrégeant celle des autres.

Quant à l'accord avec les concessionnaires, il peut être considéré comme acquis en principe, dès maintenant, pour la plus grande partie du réseau. La Compagnie des tramways bruxellois s'est entendue avec la Société d'Ixelles-Boendael pour la reprise des lignes exploitées par cette Société; elle a déjà obtenu l'adhésion de la province, de la ville de Bruxelles et des principales communes suburbaines. Dans la demande qu'elle adresse au Gouvernement, elle fait ressortir, d'une manière péremptoire, les déficiences du régime actuel, ainsi que les améliorations à introduire dans l'ensemble de son exploitation pour donner satisfaction aux désirs souvent exprimés par le public et par les autorités locales, notamment en ce qui concerne la traction électrique, l'abaissement des tarifs, l'établissement des correspondances, les modifications à apporter dans la disposition des voies publiques, etc.

En compensation des avantages très considérables qu'elle abandonne sur les droits inhérents à ses concessions actuelles, la Compagnie des tramways bruxellois demande, comme condition essentielle, que la durée des

concessions des 16 kilomètres de son réseau qui expirent en 1909, 1910 et 1921 soit prolongée jusqu'à la date moyenne d'expiration des concessions du restant de ses lignes comprenant 69 kilomètres.

Moyennant cette prolongation de durée, qui ne pourra dépasser l'année 1943, le régime nouveau comportant les réductions de tarifs et tous les autres avantages qui seront exposés plus loin, sera mis en vigueur immédiatement sur les 83 kilomètres de lignes formant son réseau fusionné avec celui d'Ixelles-Boendael : c'est là un résultat d'une très grande importance.

Pour demander que les 16 kilomètres, dont la concession doit expirer avant les autres, soit prolongée, la Société des Tramways bruxellois a particulièrement insisté sur les points suivants : la ligne des boulevards du Centre serait difficile à distraire et à exploiter séparément des lignes qui aboutissent au Nord et au Midi venant de Laeken, de Saint-Josse, de Schaerbeek, d'une part, de Forest, de Saint-Gilles, d'Anderlecht, d'autre part. Les relations de Saint-Gilles, de Forest et d'Anderlecht avec la capitale et avec Laeken, Saint-Josse et Schaerbeek, seraient établies par des lignes tronçonnées, puisque les longues lignes des faubourgs seraient exploitées jusqu'en 1942 par les Tramways bruxellois, tandis que la traversée du Centre de Bruxelles serait exploitée par un tiers à partir de 1909. Le public se trouverait donc astreint, pour des trajets cependant très usuels, à des changements de voitures et au paiement de taxes minima superposées.

Quant à la ligne des boulevards circulaires, elle pourrait bien s'exploiter isolément, mais son tracé coupe les autres lignes de tramways; d'où l'impossibilité d'établir des services directs et des billets de correspondance. Or, les billets de correspondance, que la Société consent à créer sur tout son réseau, constitueront pour le public une économie notable, indépendante de celle qui dérivera de la réduction générale des tarifs. Moyennant 5 centimes de supplément, payés sur la ligne initiale, ces billets donneront, en effet, droit au parcours sur une partie de la ligne en correspondance et, moyennant 10 centimes, ils permettront de parcourir la ligne en correspondance jusqu'à son extrémité.

Un voyageur partant, par exemple, de la gare du Nord pourra, moyennant un supplément de 5 centimes, gagner la place Royale, ou bien, au prix d'un billet supplémentaire de 10 centimes, parcourir la ligne du Bois de la Cambre sur toute sa longueur depuis la porte de Schaerbeek jusqu'au Bois.

Il en sera de même sur toutes les lignes qui se croisent entre elles.

Ce régime général de correspondances a précisément pour objet d'obvier à l'inconvénient de faire payer aux voyageurs la taxe minima chaque fois qu'ils changent de ligne, ce qui serait le cas pour des lignes se coupant et exploitées par des concessionnaires différents.

D'autre part, les jours de grande affluence vers un point déterminé, tels que fêtes, concours, expositions, courses, etc., il y aurait impossibilité, au grand détriment du public, d'organiser des services directs ou combinés des différents points de l'agglomération vers le lieu d'affluence.

Les considérations qui suivent mettront d'ailleurs amplement en relief le

caractère d'utilité publique des projets dont la loi proposée permettra la réalisation.

I. Et tout d'abord, l'unification de la durée des diverses concessions, la mise à l'écartement normal de tout le réseau, le déplacement et le remaniement de certains tronçons de lignes faciliteront la création d'un service d'ensemble qu'il serait matériellement impossible d'organiser sous le régime de concessions à échéances diverses et livrées à des concessionnaires différents.

Des quartiers nouveaux projetés ou en voie de formation et aujourd'hui non desservis, seront reliés au réseau général, grâce aux compléments de lignes qui pourront être imposés à la Société. C'est ainsi qu'en prévision de la création d'une gare centrale à établir entre les gares du Nord et du Midi, la loi proposée permettra d'assurer le service des voies d'accès à cette gare par des trams en communication avec l'ensemble du réseau.

Dans les parties de la capitale où la circulation publique est particulièrement intense, il importe de ménager, autant que possible, des voies spéciales pour les tramways, pour les cavaliers et les équipages, pour le gros roulage, ou tout au moins de sectionner certaines grandes artères.

A l'occasion des conditions imposées à la Société des Tramways bruxellois, ce travail de classement devra être réalisé.

La prochaine loi sur la police du roulage, combinée avec celle proposée aujourd'hui, donnera aux autorités les pouvoirs nécessaires à cette fin.

II. La traction animale sera complètement abandonnée pour être remplacée, dans un délai de cinq ans, par la traction électrique, avec faculté pour le Gouvernement d'imposer un autre mode de traction suivant les progrès que peut révéler l'avenir.

III. Il y aura diminution considérable et immédiate de tous les tarifs, non pas seulement sur les seize kilomètres venant à échéance en 1909, mais sur l'entière du réseau, y compris les lignes de la Compagnie d'Ixelles-Boendael. L'ancien tarif de 25 et 30 centimes sera désormais réduit à 15 et 20 centimes pour le haut de la ville et tout trajet sur une ligne quelconque dans le bas de la ville ne coûtera plus que 10 ou 15 centimes.

IV. Le nombre des places de seconde classe sur les lignes du haut de la ville sera augmenté, la première classe restant supprimée sur toutes les lignes du bas de l'agglomération.

V. Les redevances communales seront augmentées dans une proportion considérable, dès l'année 1899. Ainsi, la ville de Bruxelles, principale intéressée, qui, pour cette année, aurait à toucher, d'après le cahier des charges actuel, une somme de 95,000 francs, recevra pour ladite année, d'après le projet de concession nouvelle, une somme totale de 160,000 francs.

Les redevances iront en croissant constamment et s'élèveront pour l'année 1909, époque de la plus prochaine échéance sous le régime actuel, à environ 200,000 francs, alors que la ville ne pouvait espérer qu'une redevance de 104,500 francs.

A partir de l'année 1909, les redevances augmenteront encore, d'abord à raison de l'élévation à 130,000 francs par an de la redevance fixe ; ensuite, parce qu'à dater de 1899 la ville recevra une part proportionnelle dans les bénéfices que pourrait réaliser la Société, part pouvant atteindre 4 %.

A Ixelles, où la société concessionnaire du réseau ne paie aucune redevance, le tarif de transport sera également réduit dans une notable proportion et le nouvel exploitant versera annuellement dans la caisse communale une somme calculée à raison de 4 % de la totalité des redevances fixes et variables stipulées au profit de la ville de Bruxelles.

Saint-Josse-ten-Noode, qui avait à recevoir une redevance de 1,000 francs, verra cette redevance doublée immédiatement, avec un accroissement périodique qui la portera jusque 6,000 francs l'an.

Pour Schaerbeek, la redevance convenue sera doublée et, pour Anderlecht, elle sera triplée, pour le laps de temps dont sera augmentée la durée de la concession.

Pour Molenbeek-Saint-Jean, la redevance de 1,000 francs sera périodiquement augmentée de 300 francs par an, jusqu'à ce qu'elle atteigne le chiffre de 3,000 francs l'an.

VI. Indépendamment des redevances et des tantièmes dans les bénéfices, la ville de Bruxelles recevra de la Société un capital de 3,300,000 francs, à titre de contribution dans la dépense de travaux de voirie urbaine reconnus utiles à la circulation générale et occasionnés par certains prolongements de lignes de tramways.

La Société devra aussi intervenir financièrement dans l'exécution par l'Etat de divers travaux de voirie qui se rattacheront aux compléments du réseau unifié.

La Société interviendra enfin, pour une somme annuelle de 3,000 francs, dans les frais d'éclairage public de l'avenue de Tervueren.

VII. Les conditions de rachat seront désormais nettement définies, c'est là un point capital, tandis qu'elles le sont aujourd'hui très incomplètement et que rien même n'a été prévu, à cet égard, dans certaines concessions anciennes.

Dans le système projeté, le rachat pourra s'effectuer moyennant le paiement d'annuités que l'Etat se réservera le droit de capitaliser et qui seront établies en prenant pour base la recette nette d'exploitation, majorée d'une prime destinée à tenir compte au concessionnaire de l'extension future du trafic dont il serait privé.

S'il usait du droit de rachat, l'Etat entrerait en possession des concessions, des voies ferrées et de leurs dépendances, du matériel roulant, du matériel fixe, des usines (terrains, bâtiments et machines), ainsi que des aubettes, le tout quitte et libre de toute dette ou hypothèque.

VIII. A l'expiration des concessions, l'Etat entrera en possession, sans indemnité aucune, de toute la partie de l'avoir de la Société qui lui serait attribuée en cas de rachat.

IX. Le nombre des aubettes sera augmenté et le Gouvernement pourra, d'accord avec les communes intéressées, ordonner d'en établir aux emplacements qu'il indiquera.

X. Un nouvel horaire assurera un service intense dans toutes les directions et le service dit « de jour » sera prolongé jusqu'à minuit.

XI. Des avantages nouveaux sont consentis envers l'État dans l'intérêt des services des Postes et Télégraphes et des Téléphones.

XII. Enfin, l'unification du réseau permettra à la Société d'étendre encore les mesures qu'elle a prises en faveur de son personnel.

Ainsi, elle compte affecter un premier capital de 600,000 francs à des avances à faire, en combinaison avec les avances consenties par la Caisse d'épargne ou les Sociétés d'assurance, pour la construction de maisons à bon marché à l'usage de son personnel en général.

Le règlement assurant un minimum de salaire avec un maximum d'heures de travail et le paiement des heures supplémentaires, sera maintenu ainsi que la Compagnie s'y est engagée par lettre adressée à la ville de Bruxelles le 30 avril 1898.

Il en est de même pour les caisses de pensions, de secours en cas de maladies ou d'accidents, pour la masse d'habillement et les gratifications, etc.

Ainsi, tout agent ayant 60 ans d'âge et vingt-cinq années de service à la Société aura droit à une pension de 365 francs par an.

Tout agent, ayant au moins dix années de service et frappé d'incapacité de travail, par suite de vieillesse, de maladie ou d'accident arrivé en service, aura droit à une pension d'invalidité de même importance.

La veuve de tout agent venant à décéder au service de la Société recevra une somme calculée à raison du nombre des années que le défunt aura passées au service de la Société.

Les fonds pour constituer ces caisses sont fournis exclusivement par la Compagnie; aucune retenue, aucune contribution quelconque n'est demandée de ce chef au personnel.

Tels sont les principaux avantages, incontestablement très considérables, qu'offrira le nouveau régime et dont les administrations intéressées et le public sont appelés à bénéficier immédiatement.

Dans sa requête primitive, la Société des Tramways bruxellois avait proposé de fixer à 1942 l'échéance commune de toutes ses lignes.

La reprise des lignes du réseau d'Ixelles-Boendael et Tervueren amena ensuite la Société à demander la prorogation de la durée de concession de l'ensemble des lignes à l'année 1948, date de l'expiration d'une notable partie des concessions du réseau d'Ixelles-Boendael.

Les communes intéressées et la Députation permanente ont émis à cet égard un avis favorable, mais le Gouvernement, envisageant l'ensemble des lignes fusionnées, estime qu'il convient d'établir une date moyenne pour l'échéance des émissions et de la ramener au plus tard à 1943.

Dérogeant aux règles ordinaires tracées par la loi de 1875 sur les tramways, l'article premier donne compétence au Gouvernement pour régler les

concessions nouvelles sans distinguer quant à la nature des voies de communication empruntées par les lignes de tramways. Cette délégation est indispensable, car on ne saurait réaliser les combinaisons projetées s'il fallait respecter la compétence des diverses autorités appelées à statuer suivant qu'une ligne ou un prolongement de ligne est situé sur telle ou telle voirie (grande voirie, voirie provinciale ou communale).

Le même principe de délégation a été consacré déjà par la loi du 3 janvier 1892 (*Moniteur belge* du 8 janvier 1892, n° 8). Cette loi autorisait le Gouvernement à régulariser, par voie de concessions nouvelles, de gré à gré et sans distinction quant à la voirie parcourue, les concessions de tramways octroyées par les communes antérieurement à la loi du 9 juillet 1873.

La délégation n'est toutefois pas absolue; elle sera exercée dans les deux ans qui suivront la publication de la loi.

Le Gouvernement appréciera avec prudence et maturité les propositions qui lui sont soumises. Il entendra la Députation permanente et les communes intéressées, avant de statuer définitivement. Déjà, la plupart de ces autorités ont été consultées, et de l'ensemble des renseignements recueillis, il résulte que le projet a rencontré un bienveillant accueil auprès des administrations communales les plus directement intéressées et auprès de la Députation permanente du conseil provincial du Brabant.

C'est ainsi que les conseils communaux de Bruxelles, d'Anderlecht, de Molenbeek-Saint-Jean, d'Ixelles, de Saint-Josse-ten-Noode et de Scharbeek ont émis des avis favorables, à l'unanimité, ou à une très forte majorité.

L'article 2 du projet de loi accorde au Gouvernement le droit d'imposer, pendant un délai de dix ans, la construction des extensions de lignes qui pourraient devenir nécessaires pour raccorder au réseau général des quartiers nouveaux ou en projet. En vertu de la même disposition, le Gouvernement pourra faire apporter aux tracés actuels des lignes, telles ou telles modifications qui seraient commandées soit par des changements de direction ou de niveau de la voirie, soit par les exigences de la circulation générale et de l'esthétique.

Les concessions nouvelles devant être accordées par le Gouvernement, il est entendu que l'exploitation du réseau sera régie par le règlement général de police du 30 août 1897, au lieu d'être soumise aux différents règlements de police émanant des conseils communaux ou du conseil provincial suivant les distinctions qu'établit l'article 7 de la loi du 9 juillet 1873.

Je me permets de signaler à votre bienveillante attention le grand intérêt qui s'attache à la prompt adoption de ce projet de loi.

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

LÉON DE BRUYN.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

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 par Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à remplacer, dans les deux ans, par des concessions nouvelles dont il arrêtera les conditions et qui expireront indistinctement le 31 décembre 1948 au plus tard, les concessions de lignes de tramways existantes dans l'agglomération bruxelloise.

ART. 2.

Pendant un terme de dix ans, le Gouvernement pourra imposer aux concessionnaires l'obligation d'exécuter à leurs frais les modifications ou les extensions de lignes qu'il jugera nécessaires.

Ces modifications ou extensions seront soumises au régime adopté pour les concessions accordées en vertu de l'article premier.

ART. 3.

La Députation permanente du conseil provincial et les communes intéressées seront entendues avant que le Gouvernement statue par application des deux articles qui précèdent.

Donné à Laeken, le 19 décembre 1898.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

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

LÉON DE BRUYN.

WETSONTWERP.**LEOPOLD, II****KONING DER BELGEN,***Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.*

Op voordracht van Onzen Minister van Landbouw en openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Volgend wetsontwerp zal, in Onzen Naam, door Onzen Minister van Landbouw en openbare Werken, de wetgevende Kamers ter overweging aangeboden worden :

ARTIKEL EEN.

De Regeering is gemachtigd, binnen de twee jaar, door nieuwe vergunningen, waarvan zij de voorwaarden vaststellen zal, en welke zonder onderscheid ten laatste op 31 December 1945 zullen einde nemen, de bestaande vergunningen te vervangen van tramlijnen binnen Brussel en dezes voorsteden.

ART. 2.

Gedurende een tijdsbestek van tien jaren zal de Regeering de concessionnarissen kunnen verplichten, op hunne kosten de wijzigingen of uitbreidingen van tramlijnen uit te voeren, welke zij noodig oordeelt.

Deze wijzigingen of uitbreidingen zullen onderworpen worden aan het regiem, aangenomen voor de vergunningen, krachtens artikel één toegestaan.

ART. 3.

De bestendige Deputatie des provincieraads en de belanghebbende gemeenten zullen gehoord worden vooraleer de Regeering eene beslissing neemt bij toepassing van de twee vorige artikels.

Gegeven te Laken, den 19 December 1898.

LEOPOLD.

VAN 'S KONINGSWEGE :

*De Minister van Landbouw
en openbare werken,*

LÉON DE BRUYN.
