

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} AOÛT 1901.

Proposition de loi portant dérogation à la loi du 23 août 1899, autorisant le Gouvernement à unifier les concessions de tramways existant dans l'agglomération bruxelloise (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. VAN DER LINDEN.

MESSIEURS,

La Chambre a reçu une requête de l'Administration communale de Saint-Josse-ten-Noode, datée du 29 novembre 1900 et conçue dans les termes suivants :

« Le 29 novembre 1900.

» MESSIEURS,

» Nous avons l'honneur de vous exposer qu'en vertu du plan annexé à la loi du 23 août 1899, insérée au *Moniteur belge* le 25 du même mois, la Société des Tramways Bruxellois est autorisée à modifier le tracé de la ligne de la place de Louvain au Parc du Cinquantaire, en passant par la rue Scailquin et la chaussée de Louvain.

» L'éventualité de l'exécution de ce projet a vivement ému les habitants de cette partie de notre commune et nous avons reçu, à ce sujet, des réclamations très fondées — et en tous points justifiées — de nos administrés ; en effet, au point de vue de la circulation, les plus graves dangers sont à appréhender.

» D'autre part, comme l'explique le rapport ci-annexé, notre commune n'a pas été appelée à donner son avis et les riverains n'ont pas été consultés ; à cet égard, les prescriptions de la loi du 9 juillet 1875, exigeant l'enquête préalable, n'ont pas été observées.

(1) Projet de loi, n° 51.

(2) La Commission était composée de MM. HELLEPUTTE, VAN DER LINDEN, HUYSMANS, SEGERS, DELBASTÉE.

» Nous avons la conviction que s'il était procédé à l'enquête légale. le Gouvernement, en présence des résultats de cette information, serait amené à modifier le tracé décrété par le plan annexé à la loi du 23 août 1899.

» Nous vous prions, en conséquence, Messieurs, de vouloir bien décider que, nonobstant la loi du 23 août 1899, le projet comportant l'établissement, sur le territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, de nouvelles lignes de tramways sera soumis aux dispositions de la loi du 9 juillet 1875 et spécialement aux formalités d'enquête prévues par la dite loi.

» Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de notre considération la plus distinguée.

» *Le Collège des Bourgmestre et Échevins.*

» PAR ORDONNANCE :

» FRICK.

» *Le Secrétaire communal,*

» O. DAUBY.

« *A Messieurs les Présidents et Membres
de la Chambre des représentants* ».

C'est pour répondre au vœu émis par l'Administration de cette importante commune que les honorables MM. De Jaer, Feron, Hymans, Wiener, Bertrand et Renkin ont saisi la Chambre d'une proposition de loi modifiant le tracé de la ligne de la rue Royale (*Bodega*) à l'avenue de Tervueren.

La Commission spéciale que vous avez chargée d'examiner cette proposition de loi a reçu, au cours de ses délibérations, de nouvelles propositions émanant du Gouvernement et tendant à apporter d'autres modifications au plan annexé à la convention du 26 avril 1899.

Ces propositions, que le Gouvernement a traduites en une série d'amendements, ont été expliquées par M. le ministre de l'Agriculture dans une lettre qu'il a adressée à la Commission sous la date du 17 mai 1901, et dont voici le texte :

« Bruxelles, le 17 mai 1901.

» MESSIEURS,

» Le projet de loi n° 51, déposé à la séance de la Chambre des Représentants du 20 décembre 1900, tendant à apporter une modification à la loi du 23 août 1899 pour l'unification des tramways bruxellois, projet dont, en séance du 29 janvier 1901, la Chambre a renvoyé l'examen à votre Commission, comprend, si j'interprète exactement la pensée de ses auteurs, la suppression éventuelle des tronçons de lignes prévus au plan n° 2 annexé à la convention dans les rues Verbist, des Arquebusiers et chaussée de Louvain.

Il doit laisser par contre aux autorités la faculté de maintenir le tronçon allant de la place Saint-Josse au square Marguerite.

» A cet égard le texte du projet de loi me paraît suffisamment explicite.

» Mais il est certaines autres dispositions de la convention qu'il serait indispensable de modifier également et le Gouvernement estime qu'elles pourraient l'être à l'occasion du projet de loi.

» Ainsi, a) comme conséquence même de ce projet, il y a lieu de prévoir un nouveau délai, par dérogation à l'article 2 de la convention et à l'article 22, § 2, du cahier des charges de 1899, annexé à la loi du 23 août 1899, 1^o pour la voie à construire dans l'avenue Michel-Ange ; 2^o pour la mise au grand écartement de 1^m.433 de la ligne de Bruxelles à Tervueren.

» Ce délai pourrait être fixé « à un an à dater de l'approbation des plans, » lesquels devront être présentés dans les trois mois qui suivront la promulgation de la loi. »

» b) Il y a lieu de renoncer à la construction de la partie du prolongement de la ligne de Forest prévu au plan n° 2 et situé au delà du chemin de fer (rue Bollinckx).

» Il s'agit d'un tronçon d'environ 200 mètres sans utilité et auquel l'Administration des chemins de fer de l'État s'oppose avec raison, à cause du danger permanent qu'offre pour les voitures de tramways électriques le passage à niveau de la grande voie ferrée de Bruxelles à Mons, où circulent un très grand nombre de trains par jour.

» c) De même, les quelques mètres de tramway prévus au dit plan n° 2, rue du Commerce, en vue de relier les lignes des rues de Luxembourg et du Trône, ne présentent pas une utilité immédiate. Si dans l'avenir cette utilité était reconnue, la liaison serait sollicitée et autorisée suivant les règles ordinaires.

» d) Le Gouvernement devrait être autorisé à modifier après enquête le tracé de la ligne de Schaerbeek à Anderlecht aux abords de la gare du Midi. Au lieu de pousser jusqu'à la rue de Prusse et de faire le détour par cette rue (tracé actuel) le tramway suivrait le boulevard Jamar vers la rue de Fiennes.

» Cette utile modification a été demandée par l'administration communale d'Anderlecht lors de l'instruction de l'application de l'électricité aux lignes du bas de la ville. La société se déclare prête à donner cette satisfaction à la commune d'Anderlecht.

» e) *Idem.* A supprimer éventuellement après enquête la partie de la ligne de la place Royale au parc Léopold comprise entre la place des Palais et la rue de Trèves (rues Latérale et Belliard).

» Dans cette éventualité, le service se ferait par la ligne de la rue de Luxembourg, qui serait raccordée par la rue de Trèves à l'ancienne ligne. Cette modification, demandée également à l'occasion de l'application de l'électricité, a été admise en principe par le conseil communal de Bruxelles et par la société.

» Un délai d'un an devrait être fixé pour l'achèvement éventuel de ces travaux et il serait stipulé que dans le même délai la société devra construire le raccordement prévu au plan n° 2 entre le terminus actuel de la ligne de la rue Belliard (chaussée d'Etterbeek) et la ligne de la porte de Namur à Tervueren par l'avenue des Nerviens. (Ce dernier point est en dérogation à l'article 2 de la convention de 1899.)

» f) Il conviendrait de prévoir par le projet de loi un nouveau délai pour la construction du prolongement indiqué au plan n° 2 depuis la place Verboeckhoven jusqu'au canal de Willebroeck par la rue Portaels, la gare de Schaerbeek et la rue du Rupel.

» Les voies de communication par lesquelles ce prolongement doit passer ne sont pas encore ouvertes et le viaduc pour franchir le chemin de fer n'est pas construit. Le projet de loi devrait prévoir encore par dérogation à l'article 2 de la convention un délai de deux ans après l'ouverture des voies de communication destinées à recevoir le tramway.

» Je crois utile, Messieurs, de vous faire savoir qu'en attendant cette réalisation et pour donner satisfaction immédiatement à la commune de Schaerbeek, la Société des Tramways bruxellois a déposé une demande pour le prolongement de la ligne de la rue de Brabant jusqu'à la place de stationnement de la gare de Schaerbeek, par l'avenue de la princesse Élisabeth (ancienne rue Royale Sainte-Marie) laquelle est entièrement construite, a une largeur d'environ 20 mètres et traverse un quartier où les constructions s'élèvent rapidement.

» g) Ainsi que le Gouvernement s'en est expliqué à la Chambre des Représentants (séances des 19 mars et 2 avril 1901), l'État n'est pas en mesure de mettre à la disposition de la société la nouvelle avenue qui doit être ouverte le long de la lisière gauche du Bois de la Cambre en prolongement de l'avenue Louise et qui, aux termes de l'article 4 de la convention et du plan n° 2 y annexé, doit recevoir une nouvelle ligne de tramway en remplacement de la partie à supprimer de la ligne d'Ixelles à Boitsfort, comprise entre le boulevard Militaire et le terminus (Hippodrome).

» Il conviendrait de fixer un délai de deux ans après la construction de la nouvelle avenue et, comme conséquence, on doit prévoir le maintien provisoire de l'État de choses actuel, tant pour la ligne d'Ixelles à Boitsfort, que pour le tronçon de tramway existant sur le boulevard du Bois de la Cambre.

» Les propositions ci-dessus ont été traduites en amendements inscrits en regard du texte du projet de loi proposé. Vous les trouverez ci-jointes sur une feuille spéciale.

» J'ajouterai, Messieurs, que toutes les autres modifications décrétées par l'article 2 de la convention approuvée par la loi d'unification de 1899 sont aujourd'hui réalisées ou sur le point de l'être; celles faisant l'objet des amendements que j'ai l'honneur de présenter devraient être exécutées pour le 28 août prochain; c'est assez dire que la loi proposée devrait intervenir avant cette date.

» Pour l'intelligence de ce qui précède, je crois utile, Messieurs, de vous adresser ci-joint un exemplaire du plan n° 2 et du cahier des charges

de 1899, ce dernier contenant en tête le texte de la convention du 26 avril 1899.

» Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre de l'Agriculture,*

» B^{on} M. VANDER BRUGGHEN. »

» *A la Commission spéciale chargée de l'examen du projet de loi n° 31
Modification à la loi du 23 août 1899 pour l'unification des tramways).*

PROPOSITION DE LOI.

ARTICLE UNIQUE.

Par dérogation à l'article 2 de la convention du 26 avril 1899, annexée à la loi du 23 août 1899, autorisant le Gouvernement à unifier les concessions de tramways existant dans l'agglomération bruxelloise, et au plan n° 2, annexé à cette convention, le tracé de la ligne des tramways bruxellois, allant de la rue Royale (*Bodega*) à l'avenue de Ter-vueren, sera soumis, pour la partie empruntant le territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, aux dispositions de l'article 2 de la loi du 9 juillet 1873 sur les tramways.

Le Gouvernement est autorisé éventuellement à modifier, d'accord avec la société concessionnaire, le tracé de cette ligne tel qu'il avait été déterminé au plan n° 2 joint à la loi du 23 août 1899.

Amendements proposés par le Gouvernement.

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre.)

Un nouveau délai d'un an à dater de l'approbation des plans, lesquels devront être présentés dans les trois mois de la promulgation de la présente loi, est accordé à la Société

anonyme des Tramways bruxellois, pour construire la voie de retour prévue dans l'avenue Michel-Ange, par le plan n° 2 précité, et pour la mise au grand écartement de la ligne Bruxelles-Tervueren.

ART. 2. — La Société anonyme des Tramways bruxellois est dispensée de construire la partie du prolongement de la ligne de Forest prévu au susdit plan n° 2 et située au delà du chemin de fer de Bruxelles à Mons, de même que le raccordement prévu rue du Commerce à Bruxelles.

ART. 3. — Le Gouvernement est autorisé : a) à modifier, après enquête et avis des communes, 1° le tracé de la ligne de Schaerbeek à Anderlecht aux abords de la gare du Midi ; 2° celui de la ligne de la place Royale au parc Léopold par la rue Belliard ; b) à différer jusqu'après décision prise quant au 2° ci-dessus la construction du raccordement prévu au plan n° 2 précité, entre le terminus actuel de la ligne de la rue Belliard et la ligne de Tervueren par la rue des Nerviens à Etterbeek. Ce raccordement sera construit en même temps que seront exécutées les modifications éventuelles de la ligne de la rue Belliard.

Les travaux seront exécutés dans le délai d'un an à partir de l'approbation des plans.

ART. 4. — Le prolongement prévu au susdit plan n° 2 depuis la place Verboeckhoven jusqu'au canal de Willebroeck, de même que les modifications décrétées par la loi du 25 août 1899 à la ligne d'Ixelles à Boitsfort, avec suppression du tronçon de ligne existant sur le boulevard du Bois de la Cambre et la con-

struction d'une nouvelle ligne sur la lisière gauche du Bois de la Cambre, seront exécutés dans un délai de deux ans après l'ouverture des voies de communication destinées à recevoir les nouvelles lignes prévues par la dite loi.

Le Ministre de l'Agriculture,
B^{on} M. VANDER BRUGGHEN.

Le 3 juillet dernier, la Commission a posé au Gouvernement les questions suivantes :

(Litt. B.). *Article 2 des amendements du Gouvernement.*

Si la Commission comprend bien le sens de l'amendement, rapproché des indications du plan n° 2, le nouveau tronçon à établir à Forest, le long de la rue de la Station, s'arrêterait à la ligne du chemin de fer de l'État au lieu d'être continué jusqu'à la rue Bollinckx, et resterait ainsi à deux cents mètres de la station.

(Litt. E.). *Article 3 a 2° et b des amendements.*

(Suppression d'une partie de la ligne de la rue Belliard, dont le service se ferait par la rue du Luxembourg, et prolongation du délai accordé à la Société des Tramways bruxellois, pour l'établissement du tronçon nouveau de l'avenue des Nerviens.)

Ce dernier travail devait être fait dans les deux ans à partir de la convention-loi ; il semble ne pas dépendre nécessairement du détournement partiel de la ligne de la rue Belliard.

La Commission demande pour quel motif le tronçon de l'avenue des Nerviens n'a pas été exécuté dans le délai prévu.

(Litt. F.). *Article 4 des amendements.*

(Prolongement de la ligne depuis la place Verboeckhoven jusqu'au canal de Willebroeck.)

D'après les déclarations du Gouvernement, ce travail sera effectué incessamment sur le parcours de la rue Portaels et jusqu'à la gare de Schaerbeek, et la Société des Tramways a déposé une demande dans ce but ; mais le trace ne peut être poussé plus loin, les nouvelles voies de communication qu'il doit emprunter n'étant pas encore ouvertes par l'État.

La Commission désire savoir quelles sont les causes qui retardent l'exécution par l'État des travaux auxquels sont subordonnés ceux à exécuter par la Société des Tramways.

Voici la réponse du Gouvernement à ces diverses questions :

« Bruxelles, le 13 juillet 1901.

» **MONSIEUR LE RAPPORTEUR,**

» Je m'empresse de répondre aux questions que vous avez bien voulu m'adresser par lettre du 3 de ce mois.

Article 2 des amendements (litt. Bⁱ de ma dépêche du 17 mai 1901). — Le tronçon de tramway à construire à Forest, par la rue de la Station, ne franchirait pas le chemin de fer de l'État et s'arrêterait à quelques mètres de la station (2 ou 3 mètres), et non pas à 200 mètres comme le dit, par erreur, votre lettre.

» (Litt. E). — *Art. 5a, 2^o, et B des amendements.* — La construction du prolongement décrété par la loi, depuis le terminus actuel de la ligne de la rue Belliard jusqu'à l'avenue des Nerviens, ne dépend pas nécessairement, en effet, du détournement partiel projeté de cette ligne.

» Si ce prolongement n'a pas été exécuté dans le délai prescrit, c'est parce qu'il est très difficilement exploitable actuellement, par la traction animale en usage sur cette ligne, et cela en raison de la forte rampe qui existe rue Belliard entre le terminus et l'avenue des Nerviens.

» Un autre motif, c'est que l'on est à la veille de remplacer la traction animale par la traction électrique.

» En stipulant que *tous* les travaux à exécuter éventuellement seront terminés dans le délai d'un an à dater de l'approbation des plans, on peut espérer que *l'exploitation par l'électricité de toute la ligne, modifiée et complétée*, commencera dans un délai bien plus rapproché que celui fixé par la convention-loi pour l'application de l'électricité.

« (Litt. F). — *Article 4 des amendements.* — Prolongement de la ligne du Nord à Schaerbeek, depuis la place Verboeckhoven jusqu'au canal de Willebroeck.

» La demande de prolongement, actuellement déposée par la compagnie, à la commune de Schaerbeek, emprunte la rue Royale Sainte-Marie jusqu'à la place devant la station et non pas la rue Portaels, comme le dit votre lettre.

» Le prolongement par cette dernière rue pour franchir le chemin de fer, par le pont Teichmann, et se diriger ensuite vers le canal de Willebroeck, suivant le tracé en rouge plein du n° 2 annexé à la loi du 23 août 1899, n'est pas possible actuellement, ainsi que l'explique ma dépêche du 17 mai 1901, parce que les voies de communication destinées à recevoir ce prolongement ne sont pas encore ouvertes à la circulation.

» La commission spéciale désirant à ce sujet « *connaître les causes qui retardent l'exécution par l'État des travaux auxquels sont subordonnés ceux à exécuter par la Société des Tramways*, j'ai l'honneur de vous faire savoir,

Monsieur le rapporteur, que ces causes se rattachent aux études du relèvement des voies du chemin de fer de l'État, à l'établissement d'un nouveau viaduc en remplacement du « Pont Teichmann, au prolongement, dans cette direction, du boulevard de ceinture et à l'ouverture de voies de communication au delà du chemin de fer, en raccordement avec les travaux des installations maritimes.

» Recevez, Monsieur le rapporteur, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre,*

» B^{on} VANDER BRUGGEN ».

*A Monsieur J. Vander Linden, membre de la Chambre des Représentants,
Rapporteur du projet de loi n° 51 (Tramways bruxellois).*

* * *

Suivant l'article 2 de la convention de 1899, la Compagnie des Tramways Bruxellois est obligée d'exécuter dans un délai de deux ans, qui expire le 25 août 1904, les divers travaux prévus par la convention.

En ce qui concerne d'abord la modification qui fait l'objet de la proposition de loi, à savoir l'abandon du tracé projeté par la rue Scailquin et la chaussée de Louvain et le maintien du tracé actuel par la rue Joseph II, cette mesure se justifie trop bien par des considérations d'utilité et même de sécurité publiques pour avoir pu rencontrer de l'opposition au sein de la Commission.

Si la modification admise en 1899 avait fait l'objet d'une enquête, conformément à la loi organique sur les tramways de 1875, il paraît certain que les inconvénients auxquels il s'agit aujourd'hui de parer eussent été mis en lumière par les intéressés. La loi de 1875, en faisant appel à la contradiction publique, consacre un moyen efficace d'investigation dont toute l'opportunité apparaît dans les circonstances actuelles.

Il n'en est pas seulement ainsi à l'égard des modifications proposées par les auteurs de la proposition de loi, mais aussi en ce qui concerne les amendements du Gouvernement.

Ces amendements ont trait :

1° A la prolongation des délais accordés à la Compagnie pour l'exécution de certains travaux, prolongation motivée par les changements mêmes apportés au plan n° 2, annexé à la convention-loi. Il en est ainsi pour la voie à construire dans l'avenue Michel-Ange, et pour la mise au grand écartement de la ligne Bruxelles-Tervueren ;

2° A l'ajournement de certains travaux subordonnés à l'ouverture de voies nouvelles qui doivent encore être créées par l'État. Ainsi, le prolongement de la ligne existante, depuis la place Verboeckhoven jusqu'au canal de Willebroeck, de même que la nouvelle ligne d'Ixelles à Boitsfort, le long de la lisière gauche du Bois de la Cambre ;

3° A la suppression de certains travaux projetés et qui paraissent ou inutiles, du moins pour le moment, ou même critiquables au point de vue de l'intérêt public. Tels quelques mètres de rails à établir sur le territoire de Forest, au passage à niveau du chemin de fer de Bruxelles à Mons; d'après la dépêche du gouvernement en date du 13 juillet dernier, la suppression porte en réalité sur 2 ou 3 mètres de voie, et non sur un tronçon de 200 mètres, comme le portait par erreur la dépêche du 17 mai, litt. b. Tel encore le tronçon de la rue du Commerce qui relie les lignes des rues de Luxembourg et de Trèves;

4° A la suppression d'un tronçon de ligne, établi rue Latérale et à l'entrée de la rue Belliard;

5° A une modification de tracé de la ligne de Schaerbeek-Anderlecht aux abords de la gare du Midi.

Chacune de ces modifications se trouve justifiée par les considérations émises par le Gouvernement dans sa dépêche du 17 mai.

La plupart sont demandées dès maintenant par les administrations communales intéressées, ou seront soumises à l'enquête préalable et à l'avis des communes. C'est dans ces conditions que votre Commission vous en propose l'adoption, sous réserve des observations ci-après.

La Commission estime qu'il y a lieu, dans un but de clarté, d'intervertir l'ordre des deux paragraphes de l'article premier; elle soumet à la Chambre un texte nouveau qui lui paraît préférable dans la forme.

En conséquence, votre Commission vous propose le texte dont la teneur suit:

« Article premier. Le Gouvernement est autorisé éventuellement à modifier, d'accord avec la Société concessionnaire, le tracé de la ligne des Tramways Bruxellois allant de la rue Royale (Bodega) à l'avenue de Tervueren, tel que ce tracé avait été déterminé au plan n° 2, joint à la convention du 26 avril 1899 annexée à la loi du 23 août suivant.

« Par dérogation à l'article 2 de la dite convention, ce tracé sera soumis, pour la partie empruntant le territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, aux dispositions de l'article 2 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways.

« Un nouveau délai d'un an etc., (la suite comme au texte du Gouvernement).

A l'article 3 littéra a 2° et littéra b (retard dans l'ouverture du tronçon de l'avenue des Nerviens), il importe de remarquer que si la Compagnie pouvait être contrainte à construire immédiatement la ligne raccordant le terminus de la rue Belliard par l'avenue des Nerviens à la ligne de Tervueren, elle avait, d'autre part, un délai de cinq ans pour l'exploitation de ce tronçon par la traction électrique. Le public recevra donc une utile compensation.

Article 4. Le Gouvernement propose de même, pour les motifs qu'il développe, un nouveau délai pour le prolongement du tracé à établir depuis la place Verbouckhoven jusqu'au canal de Willebroeck par la rue Portaels; mais il fait observer qu'en attendant la société des Tramways bruxellois

a demandé l'autorisation nécessaire pour le prolongement de la ligne de la rue de Brabant jusqu'à la gare de Schaarbeek par l'ancienne rue Royale-Sainte-Marie.

En présence de l'établissement prochain de cette nouvelle voie destinée à desservir le même quartier, la Commission n'a pas cru devoir insister pour l'exécution immédiate de la partie de voie jusqu'au bout de la rue Portaels.

Les conclusions du présent rapport ont été adoptées par l'unanimité des membres présents de la Commission.

Le Rapporteur,

Le Président,

J. VAN DER LINDEN.

J. HELLEPUTTE.

