

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 29 JUIN 1873.

---

**T R A M W A Y S ( 1 ).**

---

*Suite des amendements présentés par M. LE HARDY DE BEAULIEU.*

---

ART. 2. Lorsque des tramways nécessiteront l'emprise de propriétés particulières, les communes devront obtenir du Gouvernement, après l'accomplissement des formalités prescrites par les lois, la déclaration d'utilité publique, comme pour les autres travaux de voirie.

ART. 3. Toute concession accordée par les communes devra être, sous peine de nullité, basée sur les prescriptions de la présente loi et sur un cahier des charges conforme à ces mêmes prescriptions et dont le type sera donné par arrêté royal.

ART. 4. Tout demandeur en concession d'un tramway ou toute commune qui en propose directement la concession par adjudication, devront se conformer aux prescriptions suivantes :

*A.* Présenter un plan complet et détaillé du tracé du tramway, à l'échelle d'un à 2,000 au moins, la largeur exacte, levée sur les lieux, des rues, places, routes ou chemins qu'ils proposent de suivre, le rayon des courbes, les évitements ou garages, les aubettes d'attente, les remises pour matériel, les voies de raccordement à d'autres tramways, à des stations de chemins de fer, ou à des usines ou lieux de réunions publiques (hippodromes, champs de courses, théâtres).

Le profil en long à une échelle au moins double devra accompagner le plan.

*B.* Les conditions spéciales ou particulières qui pourraient être nécessaires ou utiles pour des cas particuliers, sans que toutefois elles puissent enfreindre ou annuler celles du cahier des charges type. (*Notamment quant au matériel roulant ou moteur, au transport des colis, etc.*)

---

(1) Projet de loi, n° 144.

Rapport, n° 220.

Amendements, n° 259.

C. Le tarif des places pour voyageurs, le prix des commissions ou du transports des petits paquets, des colis ou des marchandises, etc., dans les limites du maximum fixé.

ART. 5. La voie permanente, partout où il sera utile de faire jonction avec les railways existants ou qui doivent être construits, sera de la même largeur que les voies des chemins de fer proprement dits et les rails seront assez forts et disposés de façon à admettre des wagons de marchandises circulant sur les chemins de fer de l'État ou concédés.

Dans ces cas, les plans devront être approuvés par le Ministre des Travaux Publics, qui pourra notamment prescrire le rayon minimum des courbes.

Le *maximum* des pentes ou rampes est fixé, sauf des cas spéciaux et extraordinaires à 0<sup>m</sup>,055 par mètre.

Le rayon des courbes ne pourra être moindre de  $x$  mètres.

Les rails devront être posés à fleur du pavé des rues ou des routes, ou du sol des chemins vicinaux. Dans tous les cas l'intérieur des voies sera macadamisé ou pavé en bons matériaux. Il seront, à moins que l'on ne découvre un meilleur système, posés sur des longrines, avec traverses en-dessous, posées à  $x \frac{\text{mètres}}{(3m)}$  de distance et reliés par des boulons ou tirants en fer malléable avec écrous.

Lorsque le trafic n'exigera pas la pose d'une deuxième voie, il devra y avoir des évitements espacés de 1,500 mètres au plus, et pouvant garer trois voitures à la fois au minimum.

Les voitures devront être solides et toujours entretenues en bon état. Les communes, à défaut des concessionnaires, sont responsables des accidents aux personnes et des dommages aux marchandises ou colis, qui seraient occasionnés faute de cette solidité ou de cet entretien.

En cas d'adoption d'un moteur mécanique, au lieu de chevaux, la longueur des trams ou trains ne pourra excéder 30 mètres, y compris le moteur. Celui-ci, s'il parcourt des villes ou des routes comprenant des parties bâties en rues, devra être fumivore ou d'un système qui n'émette pas de fumée.

La commune qui a concédé le tramway, à défaut du concessionnaire, est responsable des dommages occasionnés aux propriétés riveraines par l'incendie qui serait allumé par le passage des trains à vapeur ou autres.

ART. 6. Les prix des places accordés dans les actes de concession ne pourra excéder 10 centimes par kilomètre. Les trams pourront contenir plusieurs classes de voyageurs.

Le tarif des petits paquets sera uniforme et ne pourra excéder 50 centimes (pour le poids d'un kilogramme au maximum), y compris la remise à domicile dans la commune.

Pour les marchandises d'un volume plus considérable, le tarif sera arrêté dans le cahier des charges sans pouvoir excéder 50 centimes par lieue et par 100 kilogrammes.

Les concessionnaires pourront toujours abaisser leurs tarifs. Ils ne pourront jamais les relever qu'en prevenant le public au moins deux mois d'avance, par affiches adressées aux administrations communales du parcours du tramway, en

nombre suffisant pour être affichées aux lieux ordinaires et à la maison communale, ainsi qu'à tous les points de chargement du tramway.

Tout prix exigé au delà des maxima du cahier des charges sera remboursé au double, avec dommages et intérêts, si le juge le trouve convenable et équitable, tous les frais étant à la charge du délinquant.

**ART. 7.** Les départs sur un tramway ne peuvent être espacés de plus de une heure à chaque point du parcours dans les deux sens, pendant douze heures en hiver et quinze en été. Le cahier des charges fixera les heures où le service doit commencer et finir.

**ART. 8.** Les communes doivent admettre le passage d'autres services de voyageurs ou de marchandises sur les tramways concédés et les concessionnaires ne peuvent s'opposer à ce passage dans les conditions générales suivantes :

Que le matériel roulant ne soit pas de nature à détruire ou détériorer le tramway (notamment par son poids, l'espacement des trains, etc.).

Que les départs aux extrémités du nouveau service soient fixés à milieu de l'intervalle du départ ou du passage des trams du service antérieur.

Les cahiers des charges prévoient les autres détails concernant ce point.

La vitesse des nouveaux services pourra excéder celle des anciens; s'il y a lieu de dépasser ceux-ci ce sera à un évitement.

Les mêmes règles s'appliqueront en cas d'un troisième ou quatrième service qui viendrait s'ajouter aux autres.

**ART. 9.** La redevance à payer au concessionnaire pour l'usage des voies, garages et évitements, sera au *minimum* du tiers du tarif adopté par les nouveaux services. En payant ce tiers le droit de passage ne peut être refusé.

Les cahiers des charges stipuleront les moyens et méthodes de contrôle qui dans aucun cas ne pourront être vexatoires ni même désagréables tant à ce qui concerne le public que les entrepreneurs ou concessionnaires.

**ART. 10.** Les services nouveaux pourront raccorder, sans que l'on puisse y faire opposition, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, leurs établissements de remisage, leurs magasins, entrepôts, etc.

**ART. 11.** La police des tramways est exercée par les communes qu'ils traversent et par des commissaires spéciaux comme pour les chemins de fer, d'après un règlement général donné par arrêté royal sur les bases de la présente loi et des lois communale et provinciale.

**ART. 12.** L'inspection des tramways est confiée au service ordinaire des ponts et chaussées de chaque province. Chaque commune peut néanmoins nommer un agent spécial chargé de cette surveillance sur son territoire.

**ART. 13.** La juridiction relative aux tramways est ainsi fixée :

*A.* Pour la *concession*, en cas d'opposition, de conflit entre communes, d'opposition au passage de la part d'une ou de plusieurs communes, à la députation permanente du conseil provincial qui, après examen des lieux et enquête, décide en dernier ressort.

Dans les mêmes cas, lorsque le conflit a lieu entre des communes de deux provinces, les délégués, en nombre égal des deux députations départagés en cas de besoin par trois membres d'une ou de plusieurs députations des provinces voisines décideront sans appel.

*B.* Pour l'exploitation : au juge de paix du canton où se trouve le point de départ s'il s'agit de l'application des tarifs; aux tribunaux ordinaires s'il s'agit de dommages, de délits ou de contravention.

