

(1)

(N° 12.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 JUILLET 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 anversoises 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 5 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 325,000 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).

A la demande expresse de l'administration communale d'Anvers, le Gouvernement s'est réservé le droit d'imposer, d'accord avec la ville, à la compagnie concessionnaire, pendant quinze ans, la construction, l'entretien et l'exploitation de prolongements et de liaisons de lignes existantes, jusqu'à concurrence de 2 kilomètres par an, mais sur le territoire de la ville d'Anvers seulement. Ces tronçons nouveaux viendront également à expiration au

31 décembre 1945. 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. Ces lignes seront mises à l'adjudication publique.

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 1945 (§ 1).

Le Ministre de l'Agriculture,

Baron M. VAN DER BRUGGEN.

PROJET DE LOI.

WETSONTWERP.

LEOPOLD 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'Agriculture.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Compagnie générale des tramways d'Anvers la concession des lignes de tramways et d'omnibus décrites dans la convention du 12 juillet 1900, aux clauses et conditions de cette convention.

Il arrêtera le cahier des charges détaillé applicable à cette concession.

Donné à Ostende le 17 juillet 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 verleenen aan de Algemeene Maatschappij voor Tramwegen van Antwerpen, de vergunning der Tram- en Omnibuslijnen beschreven in de overeenkomst van 12 Juli 1900, volgens de bepalingen en voorwaarden dezer overeenkomst.

Hij zal het op deze vergunning van toepassing zijnde omstandig uiteengezette lastkohier vaststellen.

Gegeven te Oostende den 17 Juli 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 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, en vertu de l'arrêté royal du 27 mars 1900, 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 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 Mée »;
- 9° Tramway de la Pépinière (Trois Coins) au canal au Sucre (Éscaut);
- 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 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 1948.

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 ce

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, endéans les trois mois à dater de l'arrêté royal approuvant la concession.

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° 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° Embranchement partant de la Gare Centrale et se dirigeant vers la porte du Schyn par la place De Coninck, les rues des Souris, Sainte-Élisabeth, du Commerce et de l'Enseignement.

3° Embranchement longeant les 2,000 mètres de quais en construction au Sud, passant par la rue Vander Sweep et rejoignant la ligne de la rue des Images à la rue 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 1 ci-dessus pour l'expiration de la concession des lignes existantes.

Pendant quinze années à dater de l'arrêté royal approuvant la présente concession, le Gouvernement aura le droit, d'accord avec la ville d'Anvers, d'imposer au concessionnaire la construction, l'entretien et l'exploitation, sur le territoire de la ville d'Anvers, de prolongements et de liaisons de lignes existantes jusqu'à concurrence de 2 kilomètres par an.

Ces tronçons nouveaux viendront à expiration au 31 décembre 1945.

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 les trois mois à dater de l'arrêté royal approuvant la concession.

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

L'économie des dépenses d'exploitation du nouveau système de traction sera déterminée par un collège d'arbitres désignés, un par le Ministre de l'Agriculture, au nom du Gouvernement et des communes, un par le concessionnaire et le troisième de commun accord entre les deux premiers 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 3,000 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 être supérieurs à 10 et 15 centimes, sauf pour des parcours extra-muros dépassant 3 kilomètres, pour lesquels 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 3 kilomètres.

Des billets de correspondance, valables sur toutes les lignes exploitées par le concessionnaire et donnant droit à un changement de voiture, avec parcours en tout ou en partie de deux lignes en relation, seront délivrés au prix maximum de 15 centimes. 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, sans que ce supplément puisse être supérieur à 10 centimes.

Le Gouvernement approuvera les conditions auxquelles des abonnements pour écoliers et ouvriers seront délivrés sur les diverses lignes du réseau.

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 donnant droit à un changement de voiture quelle que soit la distance parcourue.

Elle 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 6 ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement.

Les tarifs sus-indiqués seront 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, les billets de correspondance seront délivrés sur toutes les lignes intra-muros, et les prix réduits (tickets à 10 centimes maximum) pour ouvriers, prévus ci-dessus, seront applicables sur toutes les lignes en exploitation.

VI.

A dater de l'arrêté royal de concession, la Compagnie générale des Tramways d'Anvers payera les redevances suivantes :

1° A la ville d'Anvers, une redevance qui, pour la première année, sera de 11.2 % de la recette brute et qui, tous les ans, augmentera de 2 ‰. Cette redevance est applicable aux recettes effectuées sur tout le réseau existant et les modifications, embranchements et extensions dont il s'agit aux présentes.

La redevance à payer à la ville d'Anvers ne pourra jamais être inférieure à 325,000 francs par an.

2° Aux communes de Berchem, de Bergerhout 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 celles qu'elles ont touchées 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 38 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 ; elle s'engage, en

outre, à créer en faveur dudit personnel, dans un délai de trois ans à dater de l'arrêté royal de concession, une caisse de retraite, ou à affilier son personnel 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 ladite 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.

En aucun cas, la recette nette d'exploitation ne pourra, pour le calcul du prix du rachat, être supérieure à 50 % de la recette brute. Cette recette nette, limitée à 50 %, sera diminuée du montant des redevances annuelles stipulées à l'article 6 ci-dessus.

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 du 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.

La prise de possession comprendra, 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 et tous les immeubles quelconques dont la Compagnie serait propriétaire à cette époque, hormis le siège social), 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 leurs dépendances, tels que poteaux, fils, feeders, caniveaux et tous autres ouvrages, y compris les aubettes, exécutés sur ou sous la voie publique, feront retour, à l'expiration de la concession, aux divers pouvoirs auxquels appartiennent les diverses catégories de la voirie empruntée par lesdites voies.

Le pouvoir qui aura exercé le droit de rachat pourra reprendre ces derniers objets, à ladite 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 sera attribué en cas de rachat quant au réseau faisant l'objet des présentes, à l'exclusion toutefois des dépôts et hangars à voitures qui resteront, comme le siège social, la propriété du concessionnaire. 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.

A défaut d'accord sur un prix de reprise des dépôts et hangars appartenant à la Société, il est entendu que le pouvoir concédant en aura la jouissance pendant un an à dater de l'expiration de la concession, moyennant de payer, à titre de location, l'intérêt de 3 1/2 % de la valeur reconnue de ces immeubles, indépendamment des impôts et de l'entretien.

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 par le Ministre de l'Agriculture.

XI.

L'enregistrement éventuel des présentes, de même que l'enregistrement des actes qui auraient pour objet la concession 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 12 juillet 1900.

Le Ministre de l'Agriculture,

B^{OR} M. VAN DER BRUGGEN.

Compagnie générale des Tramways d'Anvers (société anonyme) :

L'Administrateur délégué,

CH. CHARLIER.

Le Président du Conseil d'administration,

H VANDERLINDEN.

(12)

ANNEXE au n° 12 du 18 juillet 1900.

Cette page remplace celle distribuée précédemment.

DESCRIPTION DES LIGNES.	Longueur.	Durée de la concession.	Concédée par	RACHAT.		REDEVANCES payées sous le régime ancien (1898).	Observations
				Rachetable par	Conditions.		
1 ^o Tramway de la rue des Images à la rue Montigny (Maritime)	mètres. 5,370	35 ans de 1881 à 1916	Ville	Ville	4,000 fr. par kilom. et par année et reprise du matériel à dire d'experts.	13,900 » 4,95 %.	(1) Pour le tronçon de la place de Meir — place de la Comédie.
2 ^o Tramway de la place Verte à Hoboken (Sud)	7,590	45 — 1875 à 1920	Province et ville et régularisé par le Gouvernement.	Pas rachetable	Aucune clause prévue.	3,700 » 1,08 %.	
3 ^o Tramway de la longue rue d'Argile à la place de Meir par la place de la Comédie (Anversois)	2,680	50 — 1895 à 1935	Ville et Gouvernement (1)	Ville et État (1).	4,000 fr. par kilom. et par année et reprise du matériel à dire d'experts.	18,265 » 14,53 %.	
4 ^o Tramway de Berchem (Église) à la place Saint-Paul par la place de Meir (Anversois)	4,051	50 — 1895 à 1925	État.	État.			
5 ^o Tramway de Borgerhout (porte de Turnhout) au canal des Bécollots par la place de la Commune (Anversois)	3,063	50 — 1895 à 1925	Id.	Id.	3,000 fr. par kilom. et par année et reprise du matériel à dire d'experts.	210,525 » 20,25 %.	
6 ^o Tramway de l'Entrepôt royal au Palais de l'Industrie avec embranchement par la rue des Péages à la station du Pays de Waes (Anversois)	4,350	50 — 1895 à 1925	Id.	Id.			
7 ^o Tramway de Zurenberg par la rue du Dragon à la plaine Van Schoonbeke (Tramway-Omnibus)	4,283	50 — 1891 à 1931 réduit à 40 ans par le Conseil communal.	Ville.	Ville.	4,000 fr. par kilom. et par année et reprise du matériel à dire d'experts.	0,650 11 5 » %.	
8 ^o Tramway du canal Saint-Jean à l'endroit dit : « Dikke Mée » (suburbain)	4,762	40 ans de 1895 à 1935	Province	Province.	4,000 fr. par kilom. et par année et reprise du matériel à dire d'experts.	4,761 62 7,94 %.	
9 ^o Tramway de la Pépinière (Trois Coins) au canal au Sucre (Escaut) (National)	4,253	55 — 1876 à 1911	Ville.	Pas rachetable	Aucune clause prévue.	42,024 80 10,4 %.	
10 ^o Omnibus de la place du Dragon à la Grand-Place d'Anvers (Omnibus)	3,580	20 — 1896 à 1916	Ville.	Ville.	Le bénéfice moyen des trois dernières années, multiplié par le nombre d'années encore à courir, majoré de 15 % et escompté à 4 % et reprise du matériel à dire d'experts.	8,884 20 3 » %.	
TOTAUX	44,194	Durée moyenne restant à courir 25 ans, c'est-à-dire jusqu'en 1925.				311,687 73 15,74 %.	

N. B. — Le tableau primitivement fourni ne renseignait que les redevances au profit de la ville d'Anvers seulement. Le présent tableau, qui remplace le premier, indique toutes les redevances, tant au profit de la ville que des communes suburbaines.