
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 DÉCEMBRE 1900.

PROJET DE LOI RELATIF A L'UNIFICATION DES TRAMWAYS D'ANVERS (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. SEGERS.

MESSIEURS,

I. — PRÉLIMINAIRES.

Toutes les sections ont approuvé le projet.

La Section centrale, primitivement composée de MM. De Winter, Van den Broeck, Hubert, De Jaer, Verhaegen et Segers, a modifié sa composition dès la première réunion.

La minorité n'étant pas représentée, M. De Jaer, soucieux du désir exprimé dans trois des six sections, s'est volontairement retiré pour céder la place à M. Terwagne.

La Section centrale n'a terminé la discussion du projet de loi qu'après s'être entourée de tous les renseignements réclamés par ses membres au Gouvernement.

Le Gouvernement, la ville d'Anvers et la Compagnie générale des Tramways d'Anvers se mirent d'ailleurs à la disposition des membres de la Section centrale pour leur transmettre tous les éclaircissements désirables.

Nous publions en annexes les principaux renseignements fournis à la Section centrale par le Gouvernement.

(1) Projet de loi, n° 12 (session extraordinaire de 1900).

(2) La Section centrale, présidée par M. SCHOLLAERT, était composée de MM. DE WINTER, HUBERT, VAN DEN BROECK, TERWAGNE, VERHAEGEN ET SEGERS.

II. — LA LOI.

Les concessions de péages sont régies par les lois du 10 mai 1862 ⁽¹⁾, du 9 juillet 1875 ⁽²⁾ et du 5 août 1897.

On a longtemps discuté le point de savoir si la loi du 10 mai 1862, qui constitue la législation générale organique des concessions de péages, s'applique aux concessions de tramways. L'opinion prévalut que cette législation ne leur était pas applicable, et il en résulta que les tramways, autorisés anciennement par les communes, le furent à titre précaire, sans caractère légal. C'est pour mettre fin à cette controverse en même temps qu'à un état de choses fort irrégulier que la loi de 1875 fut présentée. Cette loi modifie la loi de 1862 en consacrant, au point de vue des concessions de tramways, le système de la décentralisation.

Aux termes de l'article 1^{er}, les tramways sont concédés :

A. — Par les conseils communaux, lorsqu'ils ne s'étendent pas sur le territoire de plus d'une commune et qu'ils sont établis exclusivement sur la voirie communale ou principalement sur cette voirie et accessoirement sur les routes de l'État et de la province;

B. — Par les députations permanentes des conseils provinciaux lorsqu'ils s'étendent sur le territoire de plus d'une commune dans la même province et qu'ils sont établis exclusivement ou principalement sur la voirie communale ;

C. — Par les conseils provinciaux lorsque, sans dépasser les limites de la province, ils sont établis exclusivement sur la voirie provinciale ou principalement sur cette voirie et accessoirement sur la voirie communale ou sur la grande voirie ;

D. — Par le Gouvernement :

1^o Lorsqu'ils sont établis exclusivement ou principalement sur la grande voirie ;

2^o Lorsque, quelle que soit la nature de la voirie, ils s'étendent sur le territoire de plus d'une province.

(1) *Annales parlementaires*, Session de 1861-1862. Chambre des Représentants. — Exposé des motifs et texte du projet de loi.

... Séance du 20 mars 1862 : p. 1004. Rapport. Séance du 9 avril : pp. 1180-1181. Discussion et adoption. Séance du 11 avril : pp. 1177-1178.

... Sénat. — Rapport. Séance du 1^{er} mai 1862 : p. 177. Discussion générale.

Séance du 6 mai : p. 205. Discussion des articles et adoption. Séance du 8 mai : p. 222.

Cette loi a été publiée au *Moniteur belge* du 16 mai 1862, n° 136.

(2) Session de 1874-1875. Chambre des Représentants. *Documents parlementaires*. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 21 avril 1875 : pp. 176-181. Rapport sur le chapitre 1^{er} relatif aux tramways. Séance du 22 juin, p. 258.

... *Annales parlementaires*. Discussion : Séances des 25 juin 1875 : pp. 1080-1100; 29 juin pp. 1101-1115; 30 juin : pp. 1114-1128; 1^{er} juillet : pp. 1129-1141 et 2 juillet : pp. 1142-1151. Adoption, séance du 2 juillet : pp. 1151-1152.

... Sénat. — *Documents parlementaires*. Rapport. Séance du 3 juillet 1875, p. 27. *Annales parlementaires*. Discussion et adoption. Séance du 5 juillet 1875 : pp. 214-215.

Cette loi a été publiée au *Moniteur belge* du 11 juillet 1875, n° 192.

Les changements introduits par les lois de 1875 et 1897 n'ont cependant modifié en rien certains principes essentiels de la loi de 1862.

En vertu de l'une et de l'autre de ces lois, « aucune concession de tramways ne peut avoir lieu que par voie d'*adjudication publique* et qu'après enquête sur l'utilité des travaux, le taux du péage et sa durée ». Les lois de 1875 et de 1897 spécifient en outre que l'enquête portera aussi sur le tracé de la voie; et elles disposent que les concessions octroyées auparavant pour un terme qui n'excédait pas quatre vingt-dix ans, ne seront accordées que pour cinquante années au plus; elles ordonnent enfin que « l'*adjudication* portera sur la durée de la concession ou sur le taux des péages, ou sur le montant des redevances » (art. 3), et que « les actes de concession détermineront les droits et obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession... et qu'ils réserveront aux autorités compétentes, entre autres droits, celui de racheter la concession avec stipulation des conditions de ce rachat » (art. 6).

C'est sous l'empire de ces règles que les pouvoirs compétents accordèrent à divers exploitants les concessions des dix lignes de tramways d'Anvers. Ces lignes ont été rachetées depuis par « la Compagnie générale des Tramways d'Anvers »; elles se trouvent donc toutes aujourd'hui en de mêmes mains, et la cession en a été régulièrement approuvée par le Gouvernement, comme l'exigeait l'article premier de la loi du 23 février 1869 relative aux concessions de chemin de fer, rendue applicable aux concessions de tramways par l'article 9 des lois précitées de 1875 et 1897.

La portée du projet de loi soumis au vote de la Chambre est d'unifier l'exploitation des tramways d'Anvers sans nouvelle adjudication publique, en prolongeant la durée des diverses concessions et en modifiant les péages, les redevances, les conditions de rachat et les droits et obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession.

Or, ces diverses conditions essentielles ont été fixées au moment de l'*adjudication publique* en vertu des lois; il n'est possible de les modifier que par une loi. C'est ce qui nécessite l'intervention du pouvoir législatif.

Il s'agit en somme de substituer aux anciennes concessions de tramways une convention nouvelle pour une durée de quarante-cinq ans, à des conditions différentes de péages, de redevances, de rachat, etc.

Strictement, aux termes des lois de 1875 et 1897, pareille convention ne pourrait s'accorder que par la voie légale de l'*adjudication publique*. Or, il est impossible ici de recourir à l'*adjudication publique*, puisque les anciennes concessions ont encore une durée moyenne de vingt-trois années. Il faut donc prolonger la durée de la concession et modifier les bases essentielles sur lesquelles ont porté les anciennes adjudications publiques, sans soumettre le concessionnaire aux exigences d'une adjudication publique nouvelle imposée par l'article 3 de la loi du 9 juillet 1875. C'est déroger à la loi, et pour le faire, il faut une loi nouvelle. Il n'eût donc pas suffi que la convention d'unification fût octroyée à la Compagnie générale par les anciens pouvoirs concédants, fût-ce par le Gouvernement. Il faut l'approbation du législateur.

Il est à peine utile d'ajouter que le vote du projet de loi ne peut avoir pour effet d'infirmar la législation de 1875 et de 1897 que nous venons de

rappeler, que ces lois conserveront leur empire et que, notamment pour toute concession nouvelle de tramways, l'adjudication publique sera de rigueur.

III. — LES RÉTROACTES.

La convention conditionnelle passée entre le Gouvernement et la Compagnie générale des Tramways d'Anvers porte la date du 12 juillet 1900.

Dès le 17 décembre 1898, des administrateurs d'anciennes sociétés de tramways d'Anvers offrirent à l'administration communale d'unifier les lignes des Tramways maritimes, des Tramways du Sud, des Nationaux et des Tramways omnibus, qu'ils venaient de réunir, en sollicitant avec une prolongation des concessions, la transformation de ces quatre lignes à l'électricité.

Il semble que la ville d'Anvers désirât que l'unification s'étendît à toutes les lignes du réseau d'Anvers; les promoteurs se mirent donc en mesure d'englober dans l'entreprise d'unification les lignes des « Anversois » et celles des « Omnibus » et du « Suburbain ». En possession de contrats d'option, ils constituèrent le 24 avril 1899 la Compagnie générale des Tramways d'Anvers (Société anonyme). (Voir les annexes du *Moniteur* du 8-9 mai 1899.)

Le 7 juin, la Compagnie générale sollicita la cession des concessions des différentes lignes de tramways et d'omnibus existantes dans l'agglomération anversoise. La demande était accompagnée de lettres d'adhésion des sociétés propriétaires des concessions en cours.

Bien que la Ville eût eu la pensée un instant, malgré ses négociations récentes avec le groupe de la Compagnie générale, de vouloir racheter les concessions en cours pour les rétrocéder à des tiers par voie d'adjudication publique, le Gouvernement crut avec raison ne pas devoir prêter la main à ce projet et, avant d'agréer la demande de transfert de la société nouvelle, il réclama l'avis de la ville d'Anvers et de la Députation permanente.

L'honorable M. Léon De Bruyn, alors Ministre de l'Agriculture, écrivit à cet effet le 19 juin 1889 à M. le Gouverneur de la province d'Anvers : « La législation sur les tramways ne prescrit aucune enquête préalablement à la cession des concessions en cours à d'autres exploitants. Mais comme certaines de ces concessions émanent des communes et de la Province, je crois utile d'entendre les administrations communales intéressées, ainsi que la Députation permanente, sur le projet de cession des concessions dont il s'agit. »

La ville d'Anvers se déclara d'accord avec la Compagnie générale, et le 17 décembre 1899, M. Vanden Nest, échevin des finances, présenta au Conseil communal un rapport rédigé au nom de la Commission des finances, du contentieux et des travaux publics, où il s'exprimait en ces termes :

• Après de longues négociations, le Collège et la Compagnie se sont mis d'accord sur les termes d'un cahier de charges qui renferme toutes les conditions que la Ville désire obtenir avant de soutenir auprès du Gouvernement la demande qui lui sera faite de conférer à la Compagnie générale des Tramways d'Anvers, le droit d'exploiter pendant cinquante ans, tout le réseau anversois actuel avec les prolongements et les nouvelles lignes qui lui seraient imposés. Mais cette faveur n'est accordée que moyennant certaines conditions

qui sauvegardent complètement l'intérêt du public, celui de la caisse communale et enfin celui du personnel employé dans l'entreprise. »

C'est ce projet de cahier des charges dont parle l'échevin rapporteur qui fut discuté au sein du Conseil communal d'Anvers, en la séance du 27 décembre 1899, et qui fut adopté, en même temps que la convention principale, à l'unanimité moins deux voix. Il ne fut modifié depuis, en de rares dispositions, qu'en faveur du pouvoir concédant et du public.

Quant à la Députation permanente du Conseil provincial d'Anvers, elle transmit son avis favorable en une lettre que M. le Gouverneur adressa le 14 avril 1900 au Gouvernement, en même temps que le rapport sagement motivé, présenté à la Députation permanente par M. Janssens en séance du 14 avril 1900.

M. Janssens relève en son mémoire l'acquiescement des communes suburbaines au projet.

Tous les pouvoirs intéressés marchent donc d'accord, — et déjà en section le projet a été admis à une forte majorité — (68 voix contre 17 et 18 abstentions). La Section centrale vient de l'admettre à son tour par 4 voix contre 1 et 2 abstentions.

IV. — LA CONVENTION

Il y a un principe sur lequel tout le monde semble d'accord : c'est l'utilité d'unifier au plus tôt le réseau des tramways d'Anvers en leur appliquant le mode de traction électrique.

Les avantages de l'unification sont incontestables; ils créent l'unité dans l'administration, les services et les horaires; ils permettent d'établir les correspondances et de réduire les tarifs.

Qui ne voit de même, au point de vue de la célérité des transports, les avantages énormes que doit entraîner la mise à l'électricité de tout le réseau, dans une ville où plus qu'ailleurs, les exigences de la vie commerciale nous poussent à accélérer les services.

En principe, l'unification des tramways d'Anvers ne peut donc rencontrer que l'acquiescement de tous, même de ceux qui réclament l'exploitation des services publics en régie, malgré les mécomptes de plus en plus apparents de ce régime.

Est-elle acceptable en fait? Et la convention soumise aux Chambres sauvegarde-t-elle suffisamment les intérêts des pouvoirs concédants, du personnel et du public? La majorité de la Section centrale l'a cru, et elle est d'avis — sauf à adopter les amendements relevés au cours du présent rapport — qu'en autorisant le Gouvernement à accorder à la Compagnie générale des Tramways d'Anvers la concession aux conditions du projet, elle assure à la caisse communale d'Anvers, au personnel et au public le maximum d'avantages possibles avec le maximum de garanties exigibles, sans compromettre toutefois, par des charges trop onéreuses, la marche régulière de la société concessionnaire.

Les éléments essentiels du projet, soumis à notre examen, sont relatifs à la durée de la concession, aux conditions de rachat, à la taxe payable à la ville d'Anvers et aux communes intéressées, aux tarifs et à la situation du personnel de la Société.

A. Durée. — L'exploitation des lignes est concédée jusqu'à la date du 31 décembre 1943.

Cette durée de la concession n'est guère trop longue. Les concessions actuelles des lignes dont on poursuit l'unification ont une durée moyenne de vingt-trois ans. La concession florissante du « National » expire dans le courant de 1911, mais par contre trois lignes sont concédées respectivement jusqu'en 1951, 1933 et 1953; les trois lignes importantes des Tramways anversois font retour à l'État en 1923. D'autre part, la Compagnie générale aura à transformer à l'électricité un réseau de 44 kilomètres 194 mètres, à créer 6 kilomètres 712 mètres de prolongements et d'embranchements, et éventuellement à construire et à exploiter en quinze années 50 kilomètres de lignes nouvelles. La Compagnie générale aura à amortir un capital d'autant plus considérable qu'à l'expiration de la convention le matériel fixe des voies et leurs dépendances reviendront aux pouvoirs publics dont la voirie est empruntée par le réseau, tandis que le matériel roulant, les usines de production de force et tout l'avoir immobilier et mobilier (hormis le siège social et les dépôts et hangars à voitures) seront attribués au pouvoir qualifié à cette époque pour octroyer une concession nouvelle.

En tenant donc compte de la durée moyenne actuelle des concessions en cours et du capital nécessaire pour transformer le réseau à l'électricité et pour prolonger les lignes, et en remarquant qu'à l'expiration de la concession l'exploitation fera retour aux pouvoirs publics, il ne semble pas qu'une durée de quarante-cinq ans à partir de l'arrêté royal de concession, et de quarante et un ans à partir de la généralisation du mode de traction électrique soit exagérée.

B. Rachat. — L'échéance de quarante-cinq ans peut être d'ailleurs réduite après quinze ans, par l'application de la clause de rachat. Le pouvoir qui exerce la reprise aura, en ce cas, à payer à la Société des annuités normalement calculées, augmentées d'une prime correspondante au bénéfice espéré. Ces annuités pourront être capitalisées.

Un membre de la Section centrale s'est déclaré l'adversaire de la clause de reprise, parce que les lignes exploitées à perte pourraient être reprises sans indemnité. Il n'approuve pas, d'autre part, que l'on majore d'une prime la recette nette d'exploitation pour former le montant des annuités dues au concessionnaire racheté, et il regrette que cette prime décroisse par à-coups de 25, 20 et 15 % au lieu de suivre en décroissant une courbe continue.

Il est répondu à ces observations que le pouvoir concédant n'aura plus la faculté de reprendre isolément les lignes qui exploiteraient à perte. Le droit de reprise porte en effet, comme la concession elle-même, sur le réseau tout entier. La surprime par contre, fixée en proportion du solde des années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession, est due en compensation des risques antérieurs de l'entreprise et en raison des bénéfices légitimement espérés. La Compagnie concessionnaire a d'ailleurs consenti à un réel sacrifice en renonçant à la clause immédiatement avantageuse, acceptée par la ville d'Anvers, aux termes de laquelle la recette d'exploitation était, au point de vue du calcul du prix du rachat, fixée invariablement à 50 % de la recette brute; et elle s'est résignée à un nouvel abandon d'avantages

en acceptant « qu'en aucun cas, la recette brute d'exploitation ne pourra, pour le calcul du prix de rachat, être supérieure à 50 % de la recette brute ».

Une discussion a surgi au sein de la Section centrale pour fixer le sens de « la recette nette d'exploitation ».

L'article 8 du projet dispose que « 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) ».

La Section centrale a prié le Gouvernement de bien vouloir préciser ce que les parties entendent par les recettes de toute nature et les dépenses d'exploitation de toute nature, en appliquant leur interprétation au dernier bilan de la Société anonyme des Tramways Bruxellois.

Le Gouvernement nous a immédiatement transmis en réponse le tableau-modèle du compte général des recettes et des dépenses de l'exploitation de la Société anonyme des Tramways Bruxellois pour 1900. Nous le joignons en annexe au présent rapport.

Un membre a critiqué la confection de ce tableau. Il voudrait voir inscrire au compte général des dépenses d'exploitation :

- 1° Les intérêts sur obligations;
- 2° L'amortissement sur obligations;
- 3° Les intérêts et frais de banque;
- 4° La différence entre la valeur nominale et le taux d'émission des obligations;
- 5° Les dépréciations et moins-values sur cavalerie.

Ces divers postes figurent au compte de Profits et pertes de la Société.

La majorité de la Section centrale ne comprend pas de cette façon la confection du compte des dépenses d'exploitation.

Tout dépend de la façon de dresser le compte général des recettes. Il est, en effet, évident que le compte des recettes doit correspondre au compte des dépenses. Si l'on porte au relevé des dépenses un poste qui ne relève pas exclusivement de l'exploitation, il est logique et équitable de porter le poste correspondant au relevé des recettes. Il serait dangereux d'entrer dans cette voie, et il semble plus sage de limiter le compte général des recettes et des dépenses d'exploitation, au point de vue du rachat, aux recettes qui découlent réellement de l'exploitation, telles que les recettes des voitures, des télégraphes, des téléphones et de la poste, des abonnements, etc., et aux dépenses qui grèvent, non le capital et l'entreprise financière, mais l'exploitation proprement dite des tramways. Si la Société, en effet, est obligée, par exemple, de porter les intérêts sur obligations et l'amortissement sur obligations au tableau des dépenses, elle se contentera de rembourser son capital-obligations, quand même elle devrait, pour le faire, augmenter son capital-actions, et elle se garderait bien de rien amortir. En l'obligeant à inscrire au relevé des dépenses les intérêts et frais de banque, on lui permettrait de porter en recette les intérêts et bénéfices éventuels réalisés en banque; et qui ne voit l'abus que pourrait engendrer pareil système, si la Société s'avisait d'immobiliser en banque un capital dont les intérêts ne serviraient qu'à majorer le tableau des recettes? Obliger le concessionnaire de porter en dépense la différence entre la valeur nominale et le taux d'émission

des obligations, c'est lui permettre de porter éventuellement cette différence en recette, et c'est rendre possible la création d'obligations à un taux fictif.

Quant à la dépréciation sur cavalerie, il paraît légitime d'en porter le montant au compte général des dépenses d'exploitation, dans la mesure dans laquelle il n'y est pas mentionné déjà au n° 30, sous la rubrique : « Traction par chevaux ; perte sur chevaux ».

Le membre qui a soulevé les objections que nous venons de rencontrer s'est demandé si le poste n° 28 du tableau-modèle transmis par le Gouvernement est suffisamment chargé. Il est relatif aux dépréciations du matériel, calculées chaque année à raison de 4.4 % de la valeur qui lui est attribuée. Il lui fut répondu que ce quotient est basé sur l'expérience, qu'il sera trop élevé au début, et que les sommes réservées et majorées des intérêts composés seront largement suffisantes pour couvrir, en temps utile, les frais de renouvellement du matériel.

La Section centrale enfin s'est demandé si les 10 % attribués en vertu des statuts au Conseil d'administration après allocation d'un premier dividende au capital, doivent être considérés comme une dépense d'exploitation et portés au tableau-modèle, ou s'ils doivent être regardés comme une part d'intérêt librement abandonnée aux administrateurs par les actionnaires.

Après discussion, la Section centrale émet l'avis qu'il importe de considérer les tantièmes du Conseil d'administration comme frais d'exploitation et qu'il faut les inscrire au tableau des dépenses.

Il n'est pas inutile enfin de remarquer, au point de vue de l'économie générale des conditions de rachat, que le pouvoir concédant trouve à tout moment une garantie complémentaire dans le droit d'imposer, au cours de la concession, un système de traction plus perfectionné.

C. Redevances. — La taxe payable en 1898 à la ville d'Anvers était de fr. 275,541 66, soit 12.1 %. La taxe payable à la fois à la ville d'Anvers et aux communes suburbaines était de fr. 311,687 73, soit 13.74 %. Elle fut en 1899 de fr. 328,846 49.

Ces redevances sont presque toutes (1) fixes, calculées par kilomètre de ligne; elles n'étaient donc pas destinées à grandir en proportion de l'augmentation du trafic; dans le projet de loi, au contraire, la redevance est tout entière proportionnelle.

Elle sera, dès le début, plus forte que les redevances payées sous le régime antérieur. La Compagnie, en effet, payera dès la première année, à la ville d'Anvers, 11.2 % de la recette brute, avec un minimum garanti de

(1) Les « Anversois » et les « Omnibus » et les « Tramways omnibus » paient seuls des redevances variables. Toutes les autres lignes paient des redevances fixes.

La ligne des « Anversois » paie 26.25 % de la recette brute; la ligne des « Omnibus » et celle des « Tramways omnibus » paient chacune 5 %.

En proportionnant la redevance fixe payée par les autres lignes à la recette de 1898, on constate que les « Maritimes » paient 4.95 %, la ligne du Sud 4.68 %, la ligne des Anversois qui va de Berchem à l'église Saint-Paul 14.55 %, le « Suburbain » 7.94 %, et le « National » 10.4 %. La moyenne payée par l'ensemble des lignes est donc bien de 13.74 %. Plus la recette augmente et plus ce taux de la proportion diminue. En 1899 et en 1900, la moyenne est donc en réalité de moins que 13.74 %.

525,000 francs. Les communes de Berchem, Borgerhout et Hoboken toucheront en outre une redevance proportionnellement égale à la taxe payée à la Ville, sans qu'elle puisse être inférieure à la taxe touchée en 1839; pour Hoboken, elle sera d'au moins 1,000 francs. La province d'Anvers enfin recevra annuellement 2,000 francs.

Il suffit de comparer les redevances prévues dans le projet de loi aux redevances anciennes pour constater que le taux de la taxe nouvelle est plus élevé.

Et encore le taux sera-t-il augmenté chaque année de 2 ‰.

Enfin la Compagnie générale apure la dette des anciennes lignes — Maritimes, Suburbain, Omnibus de pavé et Tramway omnibus — dont les trois dernières exploitaient à perte et restaient en défaut de payer leur part de redevances. Cette dette s'élève à fr. 703,930 97.

En admettant, avec la ville d'Anvers, — et c'est rester en dessous de la vérité. — que depuis la mise complète à l'électricité, la recette brute n'accroîtra en moyenne que de 3 % par an, on peut dresser le tableau suivant des recettes brutes probables et des redevances.

Années.	Recettes brutes probables.	Redevances probables (1).
1901	2,800,000	360,000
1902	3,100,000	393,860
1903	3,400,000	433,840
1904	3,502,000	454,559
1905	3,607,000	476,124
1906	3,715,000	498,553
1907	3,826,000	521,866
1908	3,940,000	546,084
1909	4,058,000	571,566
1910	4,179,000	597,597
1911	4,304,000	624,940
1912	4,533,000	653,424
1913	4,566,000	683,074
1914	4,702,000	715,764
1915	4,845,000	743,822
1916	4,988,000	779,126
1917	5,137,000	813,701
1918	5,291,000	849,735
1919	5,449,000	887,097
1920	5,612,000	925,980
1921	5,780,000	966,416
1922	5,953,000	1,008,438
1925	6,132,000	1,052,251
1924	6,315,000	1,097,547
1925	6,505,000	1,144,880
1926	6,690,000	1,192,158
1927	6,890,000	1,242,956

(1) Les communes suburbaines toucheront environ $\frac{1}{10}$ de ce que touchera la ville d'Anvers.

Années.	Recettes brutes probables.	Redevances probables.
1928	7,097,000	1,295,912
1929	7,510,000	1,350,988
1930	7,529,000	1,407,923
1931	7,754,000	1,467,056
1932	7,982,000	1,527,755
1933	8,219,000	1,591,198
1934	8,464,000	1,657,250
1935	8,717,000	1,725,966
1936	8,979,000	1,797,596
1937	9,248,000	1,871,795
1938	9,525,000	1,948,815
1939	9,810,000	2,028,708
1940	10,100,000	2,110,900
1941	10,400,000	2,196,480
1942	10,710,000	2,285,514
1943	10,030,000	2,378,068
1944	11,360,000	2,474,208
1945	11,700,000	2,574,000 (1)

Et encore, la ville d'Anvers néglige-t-elle, en produisant ce diagramme de progression de la recette brute, de tenir compte, dans une proportion suffisante, d'importants coefficients d'augmentation, tels que la création des lignes nouvelles et la transformation immédiate du mode de traction.

A ce dernier point de vue, l'augmentation du trafic et, par voie de conséquence, l'accroissement des recettes brutes et des redevances sont presque certains. Nous en avons vu à Bruxelles un important exemple. La progression des recettes réalisées par les Tramways Bruxellois au fur et à mesure de l'application de l'électricité s'est en effet accusée d'une façon sensible. Elle a été relevée en des graphiques que nous croyons utile de reproduire en annexes. Ils donneront une idée de l'accroissement des recettes et des redevances que peuvent espérer au moins en partie les administrations intéressées dès la mise à l'électricité du réseau d'Anvers.

(1) Dans le rapport présenté au Conseil communal d'Anvers par M. Van den Nest, nous relevons les chiffres suivants :

Années.	Recettes probables.	Taux de la redevance.	Redevance probable.
1909	4,025,000	15 %	525,230
1914	4,650,000	14 —	648,000
1919	5,530,000	15 —	800,000
1924	6,150,000	16 —	981,000
1929	7,050,000	17 —	1,198,500
1934	8,100,000	18 —	1,458,000
1939	9,515,000	19 —	1,770,000
1944	10,712,000	20 —	2,142,400
1949 (50 ^e année)	12,520,000	21 —	2,587,200

Voici d'ailleurs les chiffres comparatifs des recettes en équation avec les graphiques :

Année 1894	fr. 3,534,306 40
— 1895	4,046,492 90
— 1896	4,318,272 33
— 1897 (année d'Exposition)	5,679,840 93
— 1898	5,267,452 43
— 1899	5,704,007 71

sans les lignes Ixelles-Boendael, soit une recette annuelle moyenne de fr. 4,758,595 46, et une augmentation annuelle moyenne de fr. 433,940 26, ou environ 10 %.

Deux membres de la Section centrale ont néanmoins proposé d'augmenter le taux des redevances. Ils ont proposé d'imposer à la Compagnie générale le paiement d'une taxe qui pour la première année serait, non pas de 11.2 %, comme le propose le projet, mais de 14 3 %, et qui tous les ans augmenterait, non pas de 2 ‰, comme le veut la convention, mais de 3 ‰.

Les auteurs de la proposition croyaient il est vrai que la Société concessionnaire n'aura à payer en tout que 11 2 % de la recette brute, même pour les parties de lignes qui empruntent le territoire des communes suburbaines, alors que le projet lui impose pour ces tronçons de lignes, en sus de la redevance due à la Province, la taxe de 22.4 %.

La majorité de la Section centrale a repoussé l'amendement.

Ces membres ont de même exprimé l'avis que les redevances pourraient être encore augmentées, si le pouvoir concédant, en maintenant provisoirement le *statu quo*, attendait l'expiration respective des diverses concessions en cours pour ne les renouveler que par voie d'adjudication publique.

La majorité n'a pas partagé cette opinion. Elle a compris qu'une telle décision retarderait pendant de longues années l'établissement de la traction électrique à Anvers et condamnerait la Métropole à conserver encore pendant une durée moyenne de vingt-trois années, le système suranné de la traction chevaline, sans qu'il soit d'ailleurs certain que la Ville y trouve une augmentation de redevances.

D. Tarifs. — Aucun tarif actuel ne sera augmenté. Plusieurs sections des diverses lignes concédées seront prolongées. Aux termes de l'article V du projet, « le prix de 10 centimes sera exigible pour le parcours de deux sections d'une même ligne ». La Section centrale a amendé ce texte et a remplacé les mots « deux sections » par « trois sections », de façon à permettre pour 10 centimes le parcours de trois sections d'une même ligne. Pour tout parcours dépassant trois sections et pour tout billet de correspondance, la Compagnie générale pourra percevoir 15 centimes.

A ces règles d'application générale, il y a une exception. Elle s'applique aux parcours extra-muros dépassant 5 kilomètres.

Si le parcours — qu'il s'accomplisse extra-muros ou intra-muros — ne comprend pas plus de 5 kilomètres, la Compagnie percevra 10 centimes quand le voyageur parcourra trois sections, et elle touchera 15 centimes lorsqu'il dépassera trois sections ou qu'il prendra une correspondance.

Si le parcours au contraire comprend plus de 5 kilomètres et s'il s'étend extra-muros, la Compagnie pourra percevoir jusque 25 centimes. Si le voyageur demande une correspondance sur une ligne ou avec une ligne qui compte plus de 5 kilomètres et s'étend extra-muros, — et il y a lieu de remarquer qu'en fait il n'y en a qu'une, c'est la ligne du Sud, — le voyageur pourra se trouver dans une double alternative. Ou bien il compte ne pas parcourir plus de 5 kilomètres sur cette ligne ; alors, bien qu'il aille en partie extra-muros, il ne paye que 15 centimes pour le billet de correspondance. Ou bien, en allant extra-muros, il parcourt sur cette ligne plus de 5 kilomètres ; dans ce cas, il paye pour le billet de correspondance le prix ordinaire de 15 centimes, plus, à titre de supplément, la différence entre le prix de 15 centimes et le prix du parcours en ligne directe. Ce dernier prix est soit de 20, soit de 25 centimes. Le supplément sera donc de 5 ou de 10 centimes, et le prix du billet de correspondance n'excédera jamais 20 ou 25 centimes.

Il est d'ailleurs évident que par les mots *extra-muros*, le projet entend désigner le territoire s'étendant à l'extérieur de la ligne actuelle des fortifications rapprochées qui constitue l'enceinte fortifiée d'Anvers.

Il résulte de l'ensemble des dispositions de l'article V du projet que les tarifs actuels se trouvent singulièrement réduits. On s'en convaincra aisément en comparant sur le plan annexé au rapport, la longueur des sections anciennes et celle des sections nouvelles. Un tableau communiqué par le Gouvernement, à la demande de la Section centrale, et joint en annexe au plan des lignes, établit d'autre part que de nombreuses sections ont été prolongées et que les parcours possibles pour 10 centimes sont presque doublés.

Cependant, un membre de la Section centrale a proposé d'imposer à la Compagnie le prix unique de 10 centimes pour tout parcours en ligne directe.

Son amendement est rejeté et un autre membre propose aussitôt de permettre pour 10 centimes le parcours en ligne directe, non pas de deux, mais de trois sections.

Il base surtout sa proposition sur le prix des parcours à Liège. Pour le prix unique de 10 centimes, il est en effet permis de parcourir, à Liège, sur la ligne Guillemins-Meuse, 5,740 mètres, sur la ligne de Guillemins-Vivignies, 4,240 mètres, et sur celle du Théâtre-Longdoz, 1,960 mètres. Le parcours moyen pour 10 centimes y est donc de 3,980 mètres, tandis qu'à Anvers le parcours le plus long de trois sections ne sera que de 3,866 mètres (ligne du Kiel) et le parcours le moins long de 2,654 mètres (ligne des Boulevards).

Comme il est dit plus haut, sa proposition est adoptée.

Un membre, toutefois, tout en votant l'amendement qui a été ainsi admis à l'unanimité se réserve d'examiner si le tarif de 10 centimes appliqué à trois sections ne constituerait pas la Société concessionnaire en perte ; il déclare qu'il reviendra éventuellement à la Chambre sur l'amendement.

Il ajoute d'ailleurs que l'exemple de Liège n'est pas probant ; les conditions de concession y sont autres ; les trois lignes exploitées sont toutes trois prospères, tandis qu'à Anvers trois lignes exploitent à perte. Il est d'ailleurs intéressant de constater que les réductions de tarifs telles qu'elles résultent du projet soumis à la Chambre par le Gouvernement permettent déjà aux voyageurs de réaliser en réductions de tarifs, pendant la durée de la concession, un bénéfice qui peut être évalué à 45 millions au moins.

La Compagnie générale a procédé à cet égard, en avril et mai 1899, à une utile expérience. Elle a fait délivrer un billet d'une série spéciale à tout voyageur à 15 centimes qui parcourait moins de deux des sections nouvelles. On sait en effet que sous l'empire des tarifs actuels, le voyageur paye 15 centimes dès qu'il dépasse le parcours d'une section, tandis qu'à l'avenir il pourra parcourir deux sections pour 10 centimes. Tous les billets spéciaux à 15 centimes ainsi délivrés pendant cette période d'expérience deviendront donc, sous le régime nouveau, des billets à 10 centimes.

Il y en aura même davantage, car plusieurs sections ont été allongées de façon à permettre au voyageur de parcourir pour 10 centimes plus de deux des sections actuelles.

En même temps, la Compagnie a tenté d'évaluer le déchet qui proviendrait de la délivrance des billets de correspondance. Elle s'est basée sur les résultats constatés aux Tramways anversois (lignes des Boulevards, de Berchem et Borgerhout), les seules lignes où l'on délivrât des billets de correspondance et où l'expérience fut donc possible. Elle a appliqué proportionnellement aux autres lignes les résultats obtenus aux « Anversois ».

Les graphiques établissant le mouvement des recettes réalisées par les Tramways Bruxellois pendant ces dernières années (voir annexes) prouvent que la période d'avril-mai, choisie pour procéder à l'expérience, est une période moyenne de recettes.

Or, en appliquant le résultat obtenu pendant cette période moyenne d'épreuve au reste de l'année, on constate aux Tramways anversois un déchet de 74,552 francs, soit 8.27 % de la recette de la ligne, à la suite de l'application du nouveau tarif, et un déchet de 134,598 francs, soit 13.60 % de la recette de la ligne, à la suite de la délivrance des billets de correspondance.

Voici d'ailleurs les déchets des autres lignes :

	Déchet par application du nouveau tarif.		Déchets par délivrance des billets de correspondance.		DÉCHET TOTAL en pour-cent de la recette du réseau.
	Import.	Pour-cent de la recette de la ligne	Import.	Pour-cent de la recette de la ligne.	
Maritimes	21,600	6.61 %	51,062 70	15.81 %	5.125 %
Sud	57,912	16.96 —	35,506 .	15.84 —	3.2144 —
Tramways omnibus	Néant.	Néant.	18,103 .	15.55 —	0.06 —
Omnibus	Néant.	Néant.	27,560 .	16.83 —	1.2855 —
Nationaux	81,105	19.74 —	65,408 .	15.45 —	6.19 —
Suburbains	11,248	17.64 —	9,727 .	15.25 —	0.8 —
Anversois (rue d'Argile)	12,000	8.98 —	19,995 .	15.00 —	1.35 —

Le déchet total en pour-cent de la recette du réseau est de 23,5535. En tablant sur le tableau des recettes probables basé sur un accroissement de recettes de 3 % par an et publié plus haut (au chap. des redevances), nous pouvons aisément établir pour chaque ligne et pour chaque année jusqu'à l'expiration de chacune des concessions, quelle est la somme exacte que le public économisera et dont il pourra donc conserver l'intérêt.

Il nous suffit de traduire le total des pertes que la Société concessionnaire

subira chaque année pour chaque ligne en pour-cent de la recette probable de tout le réseau.

Nous publions ce travail détaillé en annexe. En voici les résultats globaux :

Maritimes	2,696,848	francs de perte totale pour la Société			
Sud	4,013,049	—	—	—	—
Tramways omnibus.	3,464,557	—	—	—	—
Omnibus	1,078,836	—	—	—	—
Nationaux	2,875,400	—	—	—	—
Suburbains	2,702,119	—	—	—	—
Anversois	14,491,683	—	—	—	—
— (Rue d'Argile)	5,165,877	—	—	—	—
ENSEMBLE.	36,488,379				

Le bénéfice à réaliser par le public sera donc de 36,488,379 francs jusqu'au moment de l'expiration des diverses concessions en cours.

Il est intéressant maintenant de relever — au cas où l'on maintiendrait le *statu quo* — quel serait le tarif que devrait consentir le nouveau concessionnaire de chaque ligne, à l'expiration des diverses concessions en cours, pour compenser cette économie globale de 36,488,379 francs que le public réalisera en réductions de tarifs sous le régime de la nouvelle loi.

Voici à cet égard un tableau dont la dernière colonne renseigne, pour chaque ligne, le taux auquel le nouvel adjudicataire devrait accepter de transporter les voyageurs sur n'importe quel parcours. Ce prix ne serait en moyenne que de 6^c,83.

Voici d'ailleurs le tableau :

	Capitaux produits à l'expiration des concessions actuelles par les suppléments pour sections et correspondances.	Recettes probables à effectuer à partir de l'expiration des concessions et jusqu'au 31 décembre 1945.	Différence, c'est-à-dire recette maxima que l'on pourrait équitablement exiger.	Nombre des voyageurs à transporter depuis l'expiration de la concession jusqu'en 1945.	Taxe à réclamer des voyageurs tout en lui donnant droit de correspondance sur tout le réseau.
Maritimes	2,696,848	33,533,373	30,836,525	304,848,845	10 ^c ,11
Sud.	4,013,049	20,776,500	16,763,451	188,867,272	8 ^c ,87
Tramways omnibus	3,464,557	2,580,000	884,557	23,454,545	3 ^c ,77
Omnibus.	1,078,836	17,889,142	16,810,306	178,891,425	9 ^c ,39
Nationaux	2,875,400	44,479,072	41,603,672	404,355,200	10 ^c ,28
Suburbains.	2,702,119	5,325,117	622,998	30,228,536	2 ^c ,06
Anversois (Gouvernem ^t).	14,491,683	71,482,582	56,990,699	649,858,927	8 ^c ,77
Rue d'Argile	5,165,877	5,035,538	769,681,000	53,868,713	1 ^c ,42
	36,488,379	200,001,144	163,512,775	1,854,353,258	6^c,83

Nous n'avons pas tenu compte dans ces évaluations de l'influence qu'exerceront sur les recettes les tarifs spéciaux que la Compagnie devra accorder aux ouvriers. Les bases manquent pour l'évaluer.

En estimant cette influence à 25 % de celle exercée par la diminution

générale des tarifs et de l'octroi des correspondances, nous constatons que le capital économisé par les générations actuelles sera non seulement de 36,488,379 francs, mais de 45,610,473 francs, et le prix auquel les adjudicataires de l'avenir devraient transporter les générations futures ne serait que de 5^c,126.

Ces constatations sont basées, — nous croyons utile de le répéter, — sur les tarifs stipulés à l'article 4 du projet du Gouvernement. Il est superflu de faire remarquer que l'amendement de la Section centrale, permettant pour 10 centimes tout parcours de trois sections en ligne directe, est de nature à augmenter encore l'économie à réaliser par le public.

La Section centrale a cru devoir proposer encore deux amendements à l'article 3 du projet.

Le premier de ces amendements concerne les heures au cours desquelles la Compagnie générale délivrera aux ouvriers des billets à prix réduits.

Aux termes du projet, ces tickets seraient délivrés « le matin jusqu'à 8 heures et le soir de 19 à 20 heures ». La Section centrale a modifié la disposition comme suit : « le matin jusqu'à 8 heures et le soir, en hiver de 17 à 20 heures et en été de 18 à 20 heures ». Le but de l'amendement est de rendre la clause de faveur accessible aux nombreux ouvriers, notamment aux ouvriers du port, qui cessent le travail depuis 3 heures en hiver et depuis 6 heures en été.

En dehors de ces tickets, dont le tarif est précisé, la Compagnie s'oblige à délivrer aux ouvriers, à des heures déterminées, des tickets à prix réduits. Elle organisera, en outre, des trains spéciaux, à l'entrée et à la sortie des ateliers, de façon à favoriser un mouvement utile de décentralisation vers les faubourgs et les communes suburbaines.

La Section centrale a cru utile d'exprimer le vœu que le Gouvernement stipulât dans le cahier des charges les conditions auxquelles sera soumis l'ouvrier pour justifier de sa qualité.

Le second amendement est relatif à la période de transformation du réseau. A partir de l'arrêté royal de concession, les billets de correspondances seront délivrés sur toutes les lignes intra-muros. La Section centrale estime qu'il doit en être de même sur la partie de la ligne, située sur le territoire d'Anvers, reliant la ville à Hoboken.

Il résulte en effet de la Convention que les correspondances seront accordées sur les lignes qui empruntent le territoire des communes de Berchem et Borgerhout; il est donc légitime que le droit de correspondance ne soit refusé sur aucune partie de ligne qui emprunte le territoire d'Anvers. Il serait d'autant plus injuste de priver du droit de correspondance la partie de la ligne du Sud située sur le territoire de la ville (9^e section), qu'il résulte du rapport communal de 1898 que la longueur de la ligne du Sud sur le territoire d'Anvers n'est que de 3,140 mètres, tandis que la longueur des Tramways suburbains, des Tramways omnibus, des Nationaux et du Maritime est respectivement, sur le même territoire, de 3,737, 4,085, 4,269 et 3,360 mètres.

Le § 2 de l'article 3 est donc modifié.

Il disposait : « A partir de la même date, les billets de correspondance seront délivrés sur toutes les lignes intra-muros... »

La Section centrale ajoute : « ainsi que sur la partie de la ligne, située sur le territoire d'Anvers, reliant la ville à Hoboken ».

E. Situation du personnel. — Il est incontestable que, même aux termes du projet de loi, le personnel de la Compagnie générale verra s'améliorer sa situation.

La Section centrale a cependant été unanime à trouver que l'article 7 du projet de loi n'est ni assez précis ni assez efficace, et après en avoir délibéré, elle l'a remplacé par le texte qui suit, élaboré et proposé par l'un de ses membres.

ARTICLE 7.

« La Compagnie générale des Tramways d'Anvers devra payer aux membres de son personnel des salaires dont les *minima* seront déterminés pour chaque catégorie de travailleurs, d'après les prix du jour, par la Députation permanente du Conseil provincial, après que celle-ci aura pris l'avis des sections compétentes du Conseil de l'Industrie et du Travail, et sauf droit de recours au Roi pour les intéressés.

La Députation permanente pourra modifier ces *minima* à la demande des mêmes intéressés, membres soit du Conseil d'administration de la Compagnie générale, soit du personnel de la Compagnie, après avoir pris à nouveau l'avis susindiqué.

Toutefois, des modifications de l'espèce ne pourront se produire plus fréquemment que tous les deux ans.

La charge à résulter des dépenses normales d'uniforme incombera à la Compagnie générale, qui pourra s'en libérer en payant annuellement à chacun des membres de son personnel auquel le port de l'uniforme sera prescrit, une somme de 20 francs.

La journée de travail ne pourra dépasser dix heures de travail effectif coupés par au moins une heure de repos. Les heures supplémentaires seront payées à raison de 50 % d'augmentation. A moins de circonstances exceptionnelles, le nombre de ces heures supplémentaires ne pourra être supérieur à deux.

Les membres du personnel auront un jour de repos sur sept, autant que possible le dimanche.

Les membres du personnel auxquels les nécessités du service ne permettront pas d'accorder le repos complet du dimanche, jouiront, sans réduction de salaire, de deux heures de congé pendant la matinée du dimanche, ménagées de façon à leur permettre de suivre les exercices de leur culte, s'ils le désirent.

La Compagnie générale devra, à ses frais exclusifs, réparer les dommages qui résulteront des accidents survenus aux membres de son personnel au cours et par le fait de leur travail. Elle se conformera aux dispositions ci-après :

Lorsque l'accident aura été la cause d'une incapacité temporaire et totale de travail de plus de deux semaines, la victime aura droit, par semaine, à partir du quinzième jour qui suivra l'accident, à une indemnité égale à 50 %

de son salaire hebdomadaire moyen. Si l'incapacité de travail est ou devient partielle, cette indemnité devra être équivalente à 50 % de la différence entre le salaire hebdomadaire moyen de la victime antérieurement à l'accident et celui qu'elle est capable de gagner avant d'être complètement rétablie.

Si l'incapacité est ou devient permanente, une rente viagère de 50 %, déterminée d'après le degré d'infirmité conformément aux dispositions précédentes, remplacera l'allocation temporaire, à compter du jour où, soit par l'accord des parties, soit par un jugement définitif, il sera constaté que l'incapacité présente le caractère de la permanence.

Lorsque l'accident aura causé la mort de la victime, soit avant, soit après la constitution de l'indemnité ou de la rente viagère prévue plus haut, il sera alloué les indemnités suivantes :

1° Une somme de 50 francs pour frais de funérailles;

2° A la veuve non séparée ni divorcée, une somme représentant la valeur d'une rente viagère à l'âge du défunt, au moment du décès, égale à 20 % du salaire quotidien moyen;

3° Aux enfants légitimes ou naturels reconnus, âgés de moins de 15 ans, ainsi qu'aux ascendants dont la victime était l'unique soutien au moment du décès, une somme représentant au total la valeur d'une rente viagère déterminée comme il est dit ci-dessus, et égale à autant de fois 5 % du salaire quotidien moyen qu'il y aura d'ayants droit de cette catégorie.

La somme des indemnités allouées en vertu des 2° et 3° ci-dessus ne pourra, en aucun cas, dépasser la valeur d'une rente viagère égale à 30 % du salaire quotidien moyen et calculée comme il vient d'être dit.

Le conjoint et les enfants auront la priorité sur les ascendants; l'ascendant le plus proche sur le plus éloigné.

En cas de concours entre plusieurs ayants droit, l'indemnité allouée à chacun d'eux sera réduite à due proportion, s'il y a lieu, dans les limites du disponible.

Le conjoint et les enfants naturels n'auront droit à la rente que si le mariage ou la reconnaissance ont eu lieu avant l'accident.

Les survivants d'un étranger qui, au moment de l'accident, n'avaient pas leur résidence habituelle sur le territoire belge, ne seront admis à réclamer les indemnités établies par le présent article que si les Belges jouissent de semblable avantage dans le pays d'origine de l'étranger, sans condition de résidence.

Les indemnités prévues aux 1°, 2° et 3° seront converties en rentes viagères sur la tête des ayants droits autres que les enfants.

En ce qui concerne ces derniers, il sera fait une masse des indemnités qui leur seront dues : cette masse sera répartie entre eux et convertie en rentes temporaires dont l'extinction aura lieu, pour chacun, à l'âge de 15 ans, de telle manière que les arrérages de chaque rente soient d'égal import pour chaque ayant droit.

Le salaire servant de base à la fixation des rentes et indemnités s'entendra de la rémunération effective allouée aux membres du personnel par la

Compagnie générale, en vertu du contrat, pendant l'année qui aura précédé l'accident.

Pour les membres du personnel occupés depuis moins d'une année par la Compagnie générale, le salaire devra s'entendre de la rémunération qu'ils auront effectivement reçue, augmentée de la rémunération moyenne allouée aux membres du personnel de la même catégorie pendant la période nécessaire pour compléter l'année.

Lorsque l'emploi ne comportera qu'une période habituelle de travail inférieure à une année, le calcul de l'indemnité s'opérera en tenant compte du salaire hebdomadaire moyen reçu pendant la période d'activité comprise dans l'année qui aura précédé l'accident.

Lorsque le salaire annuel dépassera 2,400 francs, il ne sera pris en considération, pour la fixation des rentes et indemnités, qu'à concurrence de cette somme.

Les apprentis qui ne seront pas régulièrement rémunérés ou qui n'ont droit à aucun salaire, seront, quant à la détermination du salaire moyen, assimilés aux membres du personnel les moins rémunérés de l'entreprise (*).

La Compagnie générale affiliera, en outre, les membres de son personnel de compte à demi avec eux à la Caisse de retraite sous la garantie de l'État, de telle façon que chacun d'entre eux soit mis à même de jouir, à l'âge de 65 ans, d'une pension viagère de retraite égale aux deux tiers de son plein salaire, sans que cette pension puisse descendre au-dessous de 1 franc par jour, ni qu'elle doive s'élever au-dessus de fr. 2 50 par jour, pour autant qu'il soit entré au service de la Compagnie avant l'âge de 30 ans révolus et qu'il soit demeuré à son service jusqu'à l'âge de 65 ans. Pour les membres du personnel âgés de plus de 30 ans au moment de leur entrée au service de la Compagnie, la pension de retraite à leur assurer à l'âge de 65 ans avec le concours de la Compagnie générale, sera calculée au prorata du nombre des années de service. Il sera loisible à la Compagnie générale de prescrire aux membres de son personnel de constituer entre eux une société mutualiste de retraite reconnue, de façon à faire profiter ceux-ci, dans la plus large mesure, des subsides des pouvoirs publics.

Lorsque la pension à allouer à un membre du personnel dépassera 1 franc par jour, il sera loisible à la Compagnie générale, pour la partie de la pension dont l'assurance lui incombera au delà de la pension de 1 franc par jour, d'adopter tel mode de constitution qui lui conviendra. »

V. — LES EMBRANCHEMENTS ET PROLONGEMENTS.

Aux termes de l'article 3 du projet de loi, la Compagnie générale s'engage à réaliser, dans un délai de quatre ans à dater de l'arrêté royal de concession, trois embranchements qui comprennent ensemble 6 kilomètres 712 mètres.

L'un de ces embranchements s'étendra de la Gare Centrale jusqu'à la porte

(*) Ces dispositions sont empruntées au projet de loi de M. A. Nyssens sur la réparation des accidents du travail.

du Schyn, en passant par la place De Coninck, les rues des Souris et Sainte-Élisabeth, la Courte rue des Sables, les rues du Commerce et de l'Enseignement.

Les habitants de la 3^e section de la ville d'Anvers ont, dans une pétition adressée à la Section centrale, signalé, avec infiniment de raison, le danger que présente, au point de vue de l'établissement d'une ligne de tramway électrique, la Courte rue des Sables, dont la voie carrossable n'a qu'une largeur de 4 mètres. Ils démontrent la nécessité d'élargir d'abord la rue par voie d'expropriation et d'approprier en même temps le coin de la rue des Souris et de la rue Dambruge, où la courbe de la ligne sera particulièrement dangereuse. Il semble d'autant plus légitime de prêter l'oreille à ces réclamations que depuis 1888 un arrêté royal a approuvé un arrêté, pris en 1887 par le Conseil communal d'Anvers, décrétant l'élargissement de la Courte rue des Sables et que, depuis lors, trois maisons à peine ont été reconstruites sur le nouvel alignement.

L'article 3 dispose, en outre, que « pendant quinze années à dater de l'arrêté royal approuvant la 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 en expiration au 31 décembre 1943. »

La Section centrale a estimé que les extensions de ligne pourraient être aussi utiles sur le territoire des communes suburbaines intra-muros que sur le territoire de la ville, et, à la suite de vives instances des administrations communales de Deurne et de Berchem et de plus de cinq cents habitants de la première de ces deux communes, elle a cru devoir mettre le Gouvernement à même, dans le délai prévu de quinze années, d'imposer, d'accord avec les communes intéressées, cinq prolongements sur le territoire des communes rurales.

Elle a, en conséquence, amendé comme suit le texte final de l'article 3 :

« 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 et les communes intéressées, d'imposer au concessionnaire la construction, l'entretien et l'exploitation, sur le territoire de la ville d'Anvers, des communes suburbaines ou rurales, de raccords, de prolongements et de liaisons de lignes existantes jusqu'à concurrence de 2 kilomètres par an.

» Ces prolongements, en tant qu'ils se feront sur le territoire des communes rurales extra-muros, ne pourront être imposés que :

» 1^o Pour le tronçon à établir de la porte du Schyn jusqu'à l'endroit dit « Vieille-Barrière », en passant par la nouvelle chaussée et le pont situé devant l'usine Bal ;

» 2^o Pour le tronçon à créer depuis l'église de Berchem jusqu'à la maison communale de Vieux-Dieu sous Mortsel ;

» 3^o Pour le tronçon à tracer depuis l'extrémité de la chaussée de Turnhout (porte d'Hérenthals) jusqu'au centre de la commune de Deurne ;

» 4° Pour le tronçon à construire depuis l'endroit dit « Dikke Mee », à Berchem, jusqu'au centre de la commune de Wilryck;

» 5° Pour le tronçon à créer, en passant par la porte de Borsbeeck, depuis l'endroit dit « Le Juif-Errant », à Berchem, jusqu'à l'endroit appelé « Gilschotel ».

La Section centrale a, en même temps, reconnu qu'il serait peu équitable d'obliger la Société d'appliquer les clauses générales de la Convention — celles notamment qui sont relatives aux redevances, aux tarifs et au rachat, à l'exploitation des lignes rurales et des nouveaux prolongements suburbains. Ces exploitations, en effet, peuvent être, surtout au début, onéreuses pour le concessionnaire. La Section a, en conséquence, ajouté à l'article 10 du projet relatif au cahier des charges, la disposition qui suit :

« Néanmoins, un cahier des charges spécial à arrêter par le Ministre de l'Agriculture, les communes intéressées et la Députation permanente du Conseil provincial d'Anvers entendues, réglera l'exploitation, l'entretien et les travaux de construction et autres des prolongements à créer, conformément au chapitre III des présentes, sur le territoire des communes suburbaines et rurales. Ce cahier des charges pourra déroger aux règles de la présente Convention en ce qui concerne les tarifs, les redevances et le rachat. »

VI. — LE CAHIER DES CHARGES.

Au moment de la discussion de la Convention par le Conseil communal d'Anvers, le cahier des charges faisait partie intégrante de la Convention.

Il en est aujourd'hui distinct. On semble, en effet, avoir reconnu qu'il peut être utile, au cours de l'exploitation, de faire subir, parfois même d'urgence, au cahier des charges de sages transformations. En lui donnant force de loi, il faudrait recourir pour la moindre modification au pouvoir législatif, souvent encombré. Il est plus sage de permettre au Gouvernement d'arrêter le cahier des charges en tenant compte des observations fondées que la Chambre pourrait faire à son sujet.

Déjà certains membres de la Section centrale ont exprimé l'avis que le cahier des charges devra indiquer éventuellement avec précision les rues et places de la ville où le trolley ne pourra pas être placé; qu'il devra imposer à la Compagnie générale des mesures de précaution pour éviter les accidents par la rupture des fils aériens; et qu'il devra imposer l'application des règles édictées par la loi sur l'emploi de la langue flamande.

Il y a lieu enfin de signaler que le cahier des charges primitivement soumis aux délibérations du Conseil communal d'Anvers, comprenait plusieurs stipulations qui se trouvent modifiées dans le projet du Gouvernement. Ces modifications n'ont toutes été consenties qu'au préjudice de la société concessionnaire. C'est ainsi que la durée de la concession, primitivement de cinquante années, est réduite à quarante-cinq ans. De même, la recette nette d'exploitation ne sera plus, au point de vue du calcul du prix de rachat, invariablement portée à 50 % de la recette brute.

Il est évident que ces modifications n'altèrent en rien la valeur du projet.

Le vote de la ville d'Anvers avait le caractère d'une simple consultation. Le texte de la convention-loi n'est fixée définitivement que par le Pouvoir législatif.

* * *

D'accord avec les pouvoirs publics qui ont acquiescé déjà au projet, la Section centrale a acquis la conviction que la convention soumise à la délibération des Chambres, tout en respectant par des clauses de durée suffisantes et d'obligations normales le libre développement de la Société concessionnaire, assure aux pouvoirs concédants des garanties suffisantes de contrôle et de reprise en sauvegardant à la fois l'intérêt des communes, du personnel et du public.

VII. — LE TEXTE DU PROJET DU GOUVERNEMENT ET DU PROJET AMENDÉ PAR LA SECTION CENTRALE.

Nous publions à la suite du présent rapport le texte du projet du Gouvernement et le texte amendé de la Section centrale.

Texte du projet du Gouvernement.

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.

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.

Texte amendé par la Section centrale.

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 annexée à la présente loi, aux clauses et conditions de cette convention.

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

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 aan de huidige wet gehecht, volgens de bepalingen en voorwaarden dezer overeenkomst.

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

Texte du projet du Gouvernement.

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 (Escaut);

Et 10° Omnibus de la place du Dragon à la Grand'Place d'Anvers.

Il a été convenu ce qui suit, sous réserve

Texte amendé par la Section centrale.

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 (Escaut);

Et 10° Omnibus de la place du Dragon à la Grand'Place d'Anvers;

Il a été convenu ce qui suit, sous réserve

**Texte du projet du Gouver-
nement.**

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 1943.

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,

**Texte amendé par la Section
centrale.**

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 du 12 juillet 1900 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 1943.

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 le 12 juillet 1900 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,

Texte du projet du Gouvernement.

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 1943.

Texte amendé par la Section centrale.

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 et les communes intéressées, d'imposer au concessionnaire la construction, l'entretien et l'exploitation, sur le territoire de la ville d'Anvers, des communes suburbaines ou rurales, de raccords, de prolongements et de liaisons de lignes existantes jusqu'à concurrence de 2 kilomètres par an.

Ces prolongements, en tant qu'ils se feront sur le territoire des communes rurales (extra-muros), ne pourront être imposés que :

1° Pour le tronçon à établir de la porte du Schyn jusqu'à l'endroit dit « Vieille-Berrière » en passant par la nouvelle chaussée et le pont situé devant l'usine Bul ;

2° Pour le tronçon à créer depuis l'Église de Berchem jusqu'à la maison communale de Vieux-Dieu, sous Mortsel ;

3° Pour le tronçon à tracer depuis l'extrémité de la chaussée de Turnhout (porte d'Hèrenthals) jusqu'au centre de la commune de Deurne ;

4° Pour le tronçon à construire depuis l'endroit dit « Dikke Mée », à Berchem, jusqu'au centre de la commune de Wilrijk ;

5° Pour le tronçon à créer en passant par la porte de Borsbeeck depuis l'endroit dit « Le Juif Errant », à Berchem, jusqu'à l'endroit appelé « Gitschotel » .

Texte du projet du Gouvernement.—
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 5 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,

Texte amendé par la Section centrale.—
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 5 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

**Texte du projet du Gouver-
nement.**

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 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 être supérieurs à 10 et 15 centimes, sauf pour des parcours extra-muros dépassant 5 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 le 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 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.

**Texte amendé par la Section
centrale.**

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 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 être supérieurs à 10 et 15 centimes, sauf pour des parcours extra-muros dépassant 5 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 trois 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 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.

Texte du projet du Gouvernement.

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 susindiqués 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'An-

Texte amendé par la Section centrale.

La Compagnie générale des Tramways d'Anvers délivrera aux ouvriers les jours ouvrables, le matin jusqu'à 8 heures et le soir *en hiver de 17 à 20 heures et en été de 18 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 susindiqués 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, *ainsi que sur la partie de la ligne située sur le territoire d'Anvers reliant la ville à Hoboken*, 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'An-

Texte du projet du Gouvernement.

vers ne pourra jamais être inférieure à 523,000 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.

5° 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; 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.

Texte amendé par la Section centrale.

vers ne pourra jamais être inférieure à 523,000 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.

5° A la province d'Anvers, une redevance annuelle de 2,000 francs.

VII.

La Compagnie générale des Tramways d'Anvers devra payer aux membres de son personnel des salaires dont les minima seront déterminés pour chaque catégorie de travailleurs, d'après les prix du jour, par la Députation permanente du Conseil provincial, après que celle-ci aura pris l'avis des sections compétentes du Conseil de l'Industrie et du Travail, et sauf droit de recours au Roi pour les intéressés.

La Députation permanente pourra modifier ces minima à la demande des mêmes intéressés, membres soit du Conseil d'administration de la Compagnie générale, soit du personnel de la Compagnie, après avoir pris à nouveau l'avis susindiqué.

Toutefois des modifications de l'espèce ne pourront se produire plus fréquemment que tous les deux ans.

La charge à résulter des dépenses normales d'uniforme incombera à la Compagnie générale, qui pourra s'en libérer en payant annuellement à chacun des membres de son personnel, auquel le port de l'uniforme sera prescrit, une somme de 20 francs.

**Texte du projet du Gouver-
nement.**

**Texte amendé par la Section
centrale.**

La journée de travail ne pourra dépasser dix heures de travail effectif coupés par au moins une heure de repos.

Les heures supplémentaires seront payées à raison de 50 % d'augmentation. A moins de circonstances exceptionnelles, le nombre de ces heures supplémentaires ne pourra être supérieur à deux.

Les membres du personnel auront un jour de repos sur sept, autant que possible le dimanche.

Les membres du personnel auxquels les nécessités du service ne permettront pas d'accorder le repos complet du dimanche, jouiront sans réduction de salaire de deux heures de congé pendant la matinée du dimanche, ménagées de façon à leur permettre de suivre les exercices de leur culte, s'ils le désirent.

La Compagnie générale devra, à ses frais exclusifs, réparer les dommages qui résulteront des accidents survenus aux membres de son personnel au cours et par le fait de leur travail. Elle se conformera aux dispositions ci-après :

Lorsque l'accident aura été la cause d'une incapacité temporaire et totale du travail de plus de deux semaines, la victime aura droit par semaine, à partir du quinzième jour qui suivra l'accident, à une indemnité égale à 50 % de son salaire hebdomadaire moyen. Si l'incapacité de travail est ou devient partielle, cette indemnité devra être équivalente à 50 % de la différence entre le salaire hebdomadaire moyen de la victime antérieurement à l'accident et celui qu'elle est capable de gagner avant d'être complètement rétablie.

Si l'incapacité est ou devient permanente, une rente viagère de 50 % déterminée d'après le degré d'infirmité conformément aux dispositions précédentes, remplacera l'allocation temporaire à compter du jour où, soit par l'accord des parties, soit par un jugement définitif, il sera constaté que l'incapacité présente le caractère de la permanence.

Texte du projet du Gouvernement.

Texte amendé par la Section centrale.

Lorsque l'accident aura causé la mort de la victime soit avant, soit après la constitution de l'indemnité ou de la rente viagère prévue plus haut, il sera alloué les indemnités suivantes :

1° Une somme de 50 francs pour frais de funérailles;

2° A la veuve non séparée ni divorcée, une somme représentant la valeur d'une rente viagère à l'âge du défunt, au moment du décès, égale à 20 % du salaire quotidien moyen;

3° Aux enfants légitimes ou naturels reconnus âgés de moins de 15 ans, ainsi qu'aux ascendants dont la victime était l'unique soutien au moment du décès, une somme représentant au total la valeur d'une rente viagère déterminée comme il est dit ci-dessus, et égale à autant de fois 5 % du salaire quotidien moyen qu'il y aura d'ayants droit de cette catégorie.

La somme des indemnités allouées en vertu des 2° et 3° ci-dessus ne pourra en aucun cas dépasser la valeur d'une rente viagère égale à 50 % du salaire quotidien moyen et calculée comme il vient d'être dit.

Le conjoint et les enfants auront la priorité sur les ascendants; l'ascendant le plus proche sur le plus éloigné.

En cas de concours entre plusieurs ayants droit, l'indemnité allouée à chacun d'eux sera réduite à due proportion, s'il y a lieu, dans les limites du disponible.

Le conjoint et les enfants naturels n'auront droit à la rente que si le mariage ou la reconnaissance ont eu lieu avant l'accident.

Les survivants d'un étranger qui, au moment de l'accident, n'avaient pas leur résidence habituelle sur le territoire belge, ne seront admis à réclamer les indemnités établies par le présent article que si les Belges jouissent de semblable avantage dans le pays d'origine de l'étranger, sans condition de résidence.

Les indemnités prévues aux 1°, 2° et 3° seront converties en rentes viagères sur la tête des ayants droit autres que les enfants.

Texte du projet du Gouvernement.**Texte amendé par la Section centrale.**

En ce qui concerne ces derniers, il sera fait une masse des indemnités qui leur seront dues : cette masse sera répartie entre eux et convertie en rentes temporaires dont l'extinction aura lieu pour chacun à l'âge de 45 ans, de telle manière que les arrérages de chaque rente soient d'égal import pour chaque ayant droit.

Le salaire servant de base à la fixation des rentes et indemnités s'entendra de la rémunération effective allouée aux membres du personnel par la Compagnie générale, en vertu du contrat pendant l'année qui aura précédé l'accident.

Pour les membres du personnel occupés depuis moins d'une année par la Compagnie générale, le salaire devra s'entendre de la rémunération qu'ils auront effectivement reçue, augmentée de la rémunération moyenne allouée aux membres du personnel de la même catégorie pendant la période nécessaire pour compléter l'année.

Lorsque l'emploi ne comportera qu'une période habituelle de travail inférieure à une année, le calcul de l'indemnité s'opère en tenant compte du salaire hebdomadaire moyen reçu pendant la période d'activité comprise dans l'année qui aura précédé l'accident.

Lorsque le salaire annuel dépassera 2,400 francs, il ne sera pris en considération pour la fixation des rentes et indemnités qu'à concurrence de cette somme.

Les apprentis qui ne seront pas régulièrement rémunérés ou qui n'ont droit à aucun salaire, seront, quant à la détermination du salaire moyen, assimilés aux membres du personnel les moins rémunérés de l'entreprise.

La Compagnie générale affiliera en outre les membres de son personnel de compte à demi avec eux à la Caisse de retraite sous la garantie de l'État, de telle façon que chacun d'entre eux soit mis à même de jouir, à l'âge de 65 ans, d'une pension viagère de retraite égale aux deux tiers de son plein salaire, sans que cette pension puisse descendre en dessous de 4 franc par jour, ni qu'elle doive

**Texte du projet du Gouver-
nement.****Texte amendé par la Section
centrale.**

—

—

s'élever au-dessus de 2 francs 50 centimes par jour pour autant qu'il soit entré au service de la Compagnie avant l'âge de 30 ans révolus et qu'il soit demeuré à son service jusqu'à l'âge de 65 ans. Pour les membres du personnel âgés de plus de 30 ans au moment de leur entrée au service de la Compagnie, la pension de retraite à leur assurer à l'âge de 65 ans avec le concours de la Compagnie générale, sera calculée au prorata du nombre des années de service. Il sera loisible à la Compagnie générale de prescrire aux membres de son personnel de constituer entre eux une société mutualiste de retraite reconnue, de façon à faire profiter ceux-ci, dans la plus large mesure, des subsides des pouvoirs publics.

Lorsque la pension à allouer à un membre du personnel dépassera 1 franc par jour, il sera loisible à la Compagnie générale, pour la partie de la pension dont l'assurance lui incombera au delà de la pension de 1 franc par jour, d'adopter tel mode de constitution qui lui conviendra.

VIII.**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

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

**Texte du projet du Gouver-
nement.**

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.

**Texte amendé par la Section
centrale.**

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.

Texte du projet du Gouvernement.

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

Texte amendé par la Section centrale.

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

Texte du projet du Gouvernement.**Texte amendé par la Section centrale.**

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.

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.

Néanmoins, un cahier des charges spécial à arrêter par le Ministre de l'Agriculture, les communes intéressées et la Députation permanente du Conseil provincial d'Anvers entendues, réglera l'exploitation, l'entretien et les travaux de construction et autres des prolongements à créer conformément au chapitre III des présentes, sur le territoire des communes suburbaines et rurales. Ce cahier des charges pourra déroger aux règles de la présente convention en ce qui concerne les tarifs, les redevances et le rachat.

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.

**Texte du projet du Gouver-
nement.**

Fait en double, à Bruxelles, le 12 juillet 1900.

Le Ministre de l'Agriculture,

B^{OD} M. VAN DER BRUGGEN.

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

Le Président du Conseil d'administration,

H. VANDEBLINDEN.

L'Administrateur délégué,

CH. CHARLIER.

**Texte amendé par la Section
centrale.**

Le Rapporteur,

P. SEGERS.

Le Président,

F. SCHOLLAERT.

ANNEXES

ANNEXE I.

Anvers, le 13 octobre 1900.

A Monsieur le Ministre de l'Agriculture.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Section centrale réunie pour examiner le projet de loi relatif à l'unification des tramways anversois se permet de vous prier de bien vouloir lui fournir les renseignements suivants :

- 1° Cahiers des charges et statuts de chaque ligne, et cahiers des charges de la nouvelle entreprise ;
- 2° Bilans des cinq dernières années de chaque ligne de tramways d'Anvers (et omnibus) ;
- 3° Recettes brutes des cinq dernières années pour chacune des lignes, et recettes brutes des lignes fusionnées depuis le début jusqu'au mois de septembre inclusivement ;
- 4° Sommes payées pour chacune des lignes unifiées ;
- 5° Rapport de la Députation permanente et lettres du Gouverneur ;
- 6° Plan général des diverses lignes concédées et des prolongements de lignes en ville et dans les communes voisines ;
- 7° Correspondance échangée entre l'Administration communale d'Anvers et le Gouvernement au sujet de la reprise et de l'unification des tramways ;
- 8° Les chiffres des dépenses réelles d'exploitation afin de justifier, si possible, le coefficient du coût d'exploitation fixé à 50 % de la recette brute (Cahier des charges, chapitre Reprise, art. 90, § 3, mis en rapport avec le chapitre VIII de l'Exposé des motifs) ;
- 9° L'annexe exacte du document n° 12 ;
- 10° L'importance du capital actions et obligations de la Société concessionnaire ;
- 11° Que fera la Société des actions de capital amorties rachetées en bourse ?

12^o (Art. III de la Convention.) — Pourquoi le droit du Gouvernement d'imposer au concessionnaire, d'accord avec la Ville, 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, ne lui est-il pas réservé également sur le territoire des communes suburbaines d'accord avec ces dernières ?

13^o (Art. VII de la Convention.) — Le salaire minimum de fr. 0 38 par heure de travail à payer aux conducteurs et receveurs par la Compagnie générale des tramways d'Anvers ne sera-t-il sujet à aucun prélèvement, notamment en ce qui concerne la masse d'habillements ?

Pourquoi le salaire minimum des autres employés n'est-il pas déterminé ?

Indépendamment d'un jour de repos sur sept, le personnel aura-t-il le temps nécessaire pour vaquer, s'il le désire, aux exercices du culte ?

Le temps nécessaire pour les repas et le repos lui sera-t-il assuré les jours de travail ?

Quelle pension de retraite et à quel âge, quelles indemnités en cas d'accidents professionnels la Compagnie assurera-t-elle à son personnel ?

La Compagnie ne pourrait-elle s'engager à instituer, au profit de son personnel, une mutualité pour les cas de maladie ?

La Section centrale se réunira aussitôt qu'elle aura reçu ces renseignements.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Pour la Section centrale,

Le Secrétaire,

(s.) PAUL SEGERS.

ANNEXE II.

Bruxelles, le 22 octobre 1900.

A Monsieur Paul Segers, Membre de la Chambre des Représentants, Rapporteur de la Section centrale pour le projet de loi relatif à l'unification des tramways anversois.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

Satisfaisant au désir que vous voulez bien m'exprimer, par lettre du 13 de ce mois, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joints, dans des paquets spéciales numérotées dans l'ordre indiqué par votre lettre, les documents ci-après indiqués, relatifs au projet de loi pour l'unification des tramways anversois :

1° a) La collection des cahiers des charges de chacune des anciennes lignes et de la société nouvelle ;

b) La collection des statuts des sociétés de ces lignes ;

c) Le cahier des charges (en projet) de la nouvelle entreprise (10 exemplaires) ;

2° Les bilans des cinq dernières années de chaque ligne de tramways et omnibus ;

3° a) Le tableau des recettes brutes des cinq dernières années pour chacune des lignes ;

b) Le tableau des recettes brutes des lignes fusionnées, depuis le début jusqu'au mois de septembre 1900 inclusivement ;

4° Le relevé des sommes payées pour chacune des lignes unifiées ;

5° Copies du rapport de la Députation permanente et des lettres du Gouverneur ;

6° Plan général des diverses lignes concédées et des prolongements de lignes en ville et dans les communes voisines (ce plan est la copie du plan original annexé sous le n° 2 à la Convention du 12 juillet 1900 jointe au projet de loi n° 12) ;

7° Copie de la correspondance échangée entre l'administration communale d'Anvers et le Gouvernement au sujet de la reprise et de l'unification des tramways ;

8° *Question.* — « Le chiffre des dépenses réelles d'exploitation, afin de justifier, si possible, le coefficient du coût d'exploitation fixé à 50 % de la recette brute. »

Réponse. — Le réseau est à traction animale et il devra être mis à l'élec-

tricité (voir art. IV de la Convention). Il est dès lors impossible de donner actuellement les chiffres des dépenses réelles d'exploitation à l'électricité. La disposition du chapitre VIII de la Convention est tout à l'avantage du pouvoir reprenant le réseau.

En effet, si l'exploitation coûte plus cher que 50 % des recettes brutes, c'est le résultat réel de l'exploitation qui sera appliqué en cas de rachat ; si, au contraire, les dépenses d'exploitation sont inférieures à ce taux, ce sera le coefficient de 50 %, considéré comme recette nette, qui servira de base au calcul du rachat. Ce chiffre sera encore diminué du montant des redevances ;

9° L'annexe exacte du document n° 12 ;

10° *Question.* — « L'importance du capital actions et obligations de la Société concessionnaire. »

Réponse. — Les actions de capital de la Société sont au nombre de 420,000 (de 100 francs chacune). 417,237 de ces actions sont entièrement libérées ; le surplus (2,763) n'est libéré que de 10 %.

Il y a en circulation 11,830 obligations de 500 francs à 4 %.

Les fonds dont la Compagnie n'a pas dû disposer pour le rachat des anciennes exploitations sont déposés en banque et disponibles pour faire la transformation et le complément du réseau ;

11° *Question.* — « Que fera la Société des actions de capital amorties rachetées en bourse ? »

A cette question, la Société répond que les actions de capital amorties seront annulées et remplacées par des actions de jouissance, conformément aux statuts (art. 36 des statuts. — Voir documents, farde n° 4 B) ;

12° En ce qui concerne le droit inscrit au chapitre III de la Convention, droit qui s'applique au territoire actuel et futur de la ville d'Anvers, la Compagnie concessionnaire n'y a consenti qu'avec difficulté. Elle s'est refusée à l'étendre aux territoires des communes suburbaines, parce qu'elle ignore absolument les extensions qui lui seraient éventuellement imposées et la valeur positive ou négative de ces extensions au point de vue de son exploitation, tandis que le territoire de la ville d'Anvers est bien connu tant au point de vue des prolongements de lignes encore possibles que du trafic à espérer desdits prolongements. D'autre part, il s'agirait alors de lignes suburbaines et rurales soumises comme telles à un trafic moins intense, et les stipulations d'un cahier des charges de tramway urbain ne sauraient leur être appliquées, notamment au point de vue du poids des rails, du caractère esthétique des poteaux, de la fréquence des départs, etc.

Un article du même genre avait été inséré dans le projet de cahier des charges des Tramways Bruxellois, lesquels auraient été astreints à construire annuellement un certain nombre de lignes. Mais la Chambre fit supprimer cette clause.

Il est à remarquer enfin que la Société s'est engagée vis-à-vis du Gouvernement à déférer au désir de la province d'Anvers de voir relier au réseau d'Anvers, par de nouvelles lignes, les diverses communes suburbaines (voir sa lettre ci-jointe du 20 avril 1900) ;

13° Personnel. — Interrogée au sujet des diverses questions que comporte ce n° 13, la Société fait remarquer qu'elle se trouve dans une situation transitoire qui ne lui a pas encore permis de déterminer, dès maintenant, les avantages qu'elle s'attachera à procurer à son personnel en dehors de ceux déjà stipulés par la Convention et par le cahier des charges. — S'inspirant notamment de ce qui a été réalisé à Bruxelles, elle a mis à l'étude les questions suivantes :

1° L'allocation d'une subvention à la Société de secours mutuels existante, qui comprend la grande majorité du personnel ;

2° Une intervention pour la masse d'habillement analogue à celle qui existe aux Tramways Bruxellois ;

3° Un uniforme nouveau aux frais de la Société.

Le salaire des agents, autres que les receveurs et conducteurs, n'a pas été déterminé, parce qu'en dehors de ces agents il n'y a que des hommes de métier : électriciens, mécaniciens, chauffeurs, forgerons, peintres de voitures, etc., dont les salaires sont supérieurs au minimum imposé par la Convention.

Des mesures seront prises pour donner au personnel le temps nécessaire pour vaquer, s'il le désire, aux exercices du culte.

Le temps nécessaire pour les repas et le repos sera assuré au personnel les jours de travail.

Le paragraphe VII de la Convention oblige la Compagnie à assurer son personnel contre tous accidents professionnels; elle devra créer, endéans les trois ans de l'arrêté royal de concession, une caisse de retraite ou affilier son personnel à la caisse fonctionnant sous la garantie de l'État. Sous ce rapport, la situation transitoire actuelle n'a pas encore permis de modifier la situation existante, mais la Société m'informe qu'elle est en négociation pour obtenir, auprès des sociétés d'assurances, des modifications aux polices en cours, de façon à accorder de nouveaux avantages à son personnel.

Veuillez agréer, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre de l'Agriculture,

BARON M. VAN DER BRUGGEN.

Annexe de la réponse à la question n° 12.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES TRAMWAYS D'ANVERS.
(SOCIÉTÉ ANONYME)

Anvers, le 20 avril 1900.

A Monsieur le Ministre de l'Agriculture, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Députation permanente de la province d'Anvers vous a fait part de l'intérêt qu'auraient les populations de Merxem, Deurne, Moortsel et Wilryck à être desservies par quelques-unes de nos lignes de tramways.

Nous sommes également d'avis que de telles lignes se justifient, et comme leur prise en considération immédiate serait de nature à entraîner des retards dans la présentation du projet d'unification, nous nous engageons à faire, à bref délai, une demande régulière de concession, pour l'exécution de laquelle nous nous mettrons d'accord avec l'autorité concédante, au sujet du tracé, de la perception des taxes, des redevances et autres conditions d'exploitation.

Nous avons l'honneur, Monsieur le Ministre, etc.

L'Administrateur délégué,

(s.) CHARLIER.

Bilans des anciennes sociétés (de 1894 à 1899).

SOCIÉTÉ ANONYME DES TRAMWAYS MARITIMES

BILANS AU 31 DÉCEMBRE.

	1894	1895	1896	1897	1898
ACTIF :					
Banque, caisse, cautionnement et débiteurs divers	147,756 99	126,643 78	148,914 87	144,354 10	162,027 76
Premier établissement et concession.	47,500 »	45,000 »	42,500 »	40,000 »	37,500 »
Immeubles, voies, voitures et cavalerie.	440,177 05	457,640 40	424,656 75	435,959 56	417,130 51
Harnais, outils, mobilier et approvisionnements.	19,758 44	18,512 53	20,518 47	21,094 85	23,548 31
	665,992 48	627,805 71	656,590 07	641,368 31	640,812 58
PASSIF :					
Capital	400,000 »	400,000 »	400,000 »	400,000 »	400,000 »
Réserve	55,540 86	40,000 »	40,000 »	40,000 »	40,000 »
Créditeurs divers	154,451 62	107,805 71	108,590 07	113,368 31	108,812 58
Solde	96,000 »	80,000 »	88,000 »	88,000 »	92,000 »
	665,992 48	627,805 71	656,590 07	641,368 31	640,812 58

SOCIÉTÉ ANONYME DES TRAMWAYS ANVERSOIS.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1898.

ACTIF.

Obligations en portefeuille	fr.	282,500	»
Immeubles		487,528	58
Aubettes		2,000	»
Voies, concessions		433,241	56
Voitures.		246,986	23
Chevaux.		118,200	»
Outillage, harnais, mobilier		37,543	54
Cautiounnements à l'État et aux communes		33,123	»
Caisse		4,406	20
Débiteurs et banquiers.		376,836	93
Valeurs déposées en garantie.		21,530	»
Fourrages, objets divers en magasin		24,328	20
	Fr.	<u>2,068,165</u>	<u>81</u>

PASSIF.

Actions de capital	fr.	800,000	»
— jouissance			Pour mémoire.
Obligations 1894.		739,500	»
— sorties 1894		2,000	»
— — 1 ^{re} et 2 ^e séries		500	»
Réserve statutaire		88,693	58
Hypothèque		25,000	»
Intérêts sur obligations 1894.		6,483	33
Cautiounnements déposés par divers.		29,200	»
Créanciers divers.		25,178	97
Redevance à payer le 15 janvier 1899.		125,728	11
Dividendes 1898		224,800	»
Profits et pertes		1,081	82
	Fr.	<u>2,068,165</u>	<u>81</u>

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1897.

ACTIF.

Obligations en portefeuille. fr.	289,500 »
Immeubles	496,885 81
Aubettes.	2,000 »
Voies, concessions.	436,960 77
Voitures.	241,329 10
Chevaux.	120,000 »
Outillage, harnais, mobilier	33,170 29
Cautionnements à l'État et aux communes	33,123 »
Caisse.	7,901 24
Débiteurs et banquiers	450,767 48
Valeurs déposées en garantie	21,150 »
Fourrages, objets divers en magasin	13,859 39
	<hr/>
Fr.	2,150,647 08
	<hr/>

PASSIF.

Actions de capital. fr.	800,000 »
— jouissance	Pour mémoire.
Obligations 1894	755,500 »
— sortie 1894	7,500 »
— — 1 ^{re} et 2 ^e séries.	4,500 »
Réserve statutaire.	76,992 17
Hypothèque.	23,000 »
Intérêts sur obligations 1894	7,443 33
Cautionnements déposés par divers	29,250 »
Créanciers divers	35,458 09
Redevance à payer le 15 janvier 1898	118,590 03
Dividendes dus sur 1896	128,893 53
Dividendes 1897	160,400 »
Profits et pertes	1,139 93
	<hr/>
Fr.	2,150,647 08
	<hr/>

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1896.

ACTIF.

Obligations en portefeuille	fr.	294,000 »
Immeublés		506,238 98
Aubettes.		2,000 »
Voies, concessions		450,766 93
Voitures.		243,882 48
Chevaux		118,730 »
Outillage, harnais, mobilier		33,499 40
Frais d'émission d'obligations.		7,907 30
Cautiounnements à l'État et aux communes		33,123 »
Caisse		6,188 74
Débiteurs et banquiers.		342,213 13
Valeurs déposées en garantie		20,730 »
Fourrages, objets divers en magasin		28,808 73
	Fr.	<u>2,090,130 95</u>

PASSIF.

Actions de capital	fr.	800,000 »
— jouissance		Pour mémoire.
Obligations 1894.		771,000 »
— sorties 1894		4,000 »
— — 1 ^{re} et 2 ^e séries		4,500 »
Réserve statutaire		68,598 68
Hypothèque		23,000 »
Intérêts sur obligations 1894.		7,760 »
Cautiounnements déposés par divers.		29,300 »
Créanciers divers.		16,549 44
Redevance à payer le 15 janvier 1897.		113,379 23
Dividendes dus sur 1895		100,000 »
Dividendes 1896		148,000 »
Profits et pertes à nouveau		2,065 60
	Fr.	<u>2,090,130 95</u>

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1895.

ACTIF.

Obligations en portefeuille	fr.	297,500	»
Immeubles		512,240	86
Aubettes		2,000	»
Voies, concessions		462,462	02
Voitures.		250,196	20
Chevaux		120,250	»
Outils, harnais, mobilier		28,761	63
Frais d'émission d'obligations		8,207	50
Cautionnements à l'État et aux communes		33,125	»
Caisse		4,494	24
Débiteurs et banquiers.		214,564	73
Valeurs déposées en garantie.		20,650	»
Fourrages, objets divers en magasin		22,571	50
	Fr.	1,976,823	48

PASSIF.

Actions de capital	fr.	800,000	»
— jouissance		Pour mémoire.	
Obligations 1894		786,000	»
— sorties en 1894		5,500	»
— — 1 ^{re} et 2 ^e séries		7,500	»
Réserve statutaire		60,690	73
Hypothèques		25,000	»
Intérêts sur obligations 1894		8,990	»
Cautionnements déposés par divers.		30,400	»
Créanciers divers.		18,425	52
Redevance à payer le 15 janvier 1896.		109,246	55
Intérêts aux actions de capital		40,000	»
— — jouissance		84,000	»
Profits et pertes, à nouveau		1,070	68
	Fr.	1,976,823	48

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1894.

ACTIF.

Obligations en portefeuille	fr.	300,000	»
Immeubles		469,593	24
Aubettes		2,000	»
Voies et concessions		461,632	59
Voitures	fr.	253,113	43
Renouvellement des voitures		61,472	13
	fr.	314,585	60
Amortissement		60,000	»
		254,585	60
Chevaux		133,700	»
Outillage, harnais, mobilier		28,594	32
Frais d'émission d'obligations		8,507	50
Cautionnements à l'État et aux communes		35,123	»
Caisse		1,028	37
Débiteurs et banquiers		436,444	34
Valeurs déposées en garantie		22,300	»
Fourrages, objets divers en magasin		16,504	62
	Fr.	2,170,015	58

PASSIF.

Actions de capital	fr.	800,000	»
— jouissance		Pour mémoire	
Obligations 2 ^e série, remboursables		77,000	»
— 1894		800,000	»
Réserve statutaire		54,108	07
Hypothèques		25,000	»
Obligations sorties, 2 ^e série		4,500	»
Coupons d'obligations, 2 ^e série		1,220	83
— 1894		10,186	66
Cautionnements déposés par divers		52,200	»
Créanciers divers		54,206	24
Redevances à payer au 15 janvier 1895		179,370	45
Intérêts aux actions de capital		40,000	»
— — jouissance		91,000	»
Profits et pertes, à nouveau		1,223	33
	Fr.	2,170,015	58

COMPAGNIE ANVERSOISE DES TRAMWAYS-OMNIBUS

(SOCIÉTÉ ANONYME)

Exercice 1894.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1894.

ACTIF.

Immeubles.	fr.	233,834 23
Concession et premier établissement		81,433 37
Cautionnement		15,000 »
Mobilier et ustensiles		4,201 12
Cavalerie		46,826 50
Fourrages		3,126 38
Approvisionnements divers		2,513 33
Harnachements		6,056 68
Voie		101,713 56
Voitures		99,118 30
Caisse		1,776 69
Obligations en portefeuille		50,000 »
Débiteurs divers		5,937 98
Profits et pertes		11,340 19
	Fr.	<u>662,875 33</u>

PASSIF.

Capital	fr.	400,000 »
Créditeurs hypothécaires		230,000 »
Créditeurs divers.		32,875 33
	Fr.	<u>662,875 33</u>

Exercice 1895.**BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1895.****ACTIF.**

Immeubles.	fr.	211,431 88
Concession et premier établissement		79,624 18
Cautionnement		15,000 »
Mobilier et ustensiles		4,775 68
Cavalerie		49,968 50
Fourrages		41,362 89
Approvisionnements divers		2,831 01
Harnachements		6,036 68
Voie		99,453 26
Voitures		99,415 50
Caisse		930 87
Obligations en portefeuille		50,000 »
Débiteurs divers		1,744 09
Profits et pertes		18,057 99
	Fr.	<u>650,372 33</u>

PASSIF.

Capital	fr.	400,000 »
Créditeurs hypothécaires		210,562 32
Créditeurs divers.		39,810 01
	Fr.	<u>650,372 33</u>

Exercice 1896.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1896.

ACTIF.

Immeubles	fr.	208,052 08
Concession et premier établissement		77,503 24
Cautionnement à la Ville		15,000 »
Mobilier et ustensiles		5,437 76
Cavalerie		49,569 78
Fourrages		3,828 04
Approvisionnements divers		5,628 81
Harnachements		6,036 68
Voie		96,528 46
Voitures		99,115 30
Caisse		1,036 33
Obligations en portefeuille		50,000 »
Débiteurs divers		1,492 56
Profits et pertes		30,370 64
		<hr/>
	Fr.	649,619 58
		<hr/>

PASSIF.

Capital	fr.	400,000 »
Créditeurs hypothécaires		207,494 82
Créditeurs divers		42,124 53
		<hr/>
	Fr.	649,619 58
		<hr/>

Exercice 1897.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1897.

ACTIF.

Immeubles	fr.	207,682 03
Concession et premier établissement		75,470 06
Cautionnement à la Ville		15,000 »
Mobilier et ustensiles		5,225 76
Cavalerie		54,688 50
Fourrages		3,252 77
Approvisionnements divers		4,395 32
Harnachements		6,056 68
Voie		94,575 22
Voitures.		101,315 30
Caisse		404 95
Obligations en portefeuille		15,000 »
Débiteurs divers		7,280 75
Profits et pertes		3,705 21
	Fr.	<u>594,052 55</u>

PASSIF.

Capital	fr.	400,000 »
Obligations et créances hypothécaires.		172,311 12
Créditeurs divers.		21,741 43
	Fr.	<u>594,052 55</u>

Exercice 1898.**BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1898.****ACTIF.**

Immeubles.	fr.	207,773 13
Concession et premier établissement		92,449 63
Cautionnement à la Ville		15,000 »
Mobilier et ustensiles		5,198 70
Cavalerie		67,471 50
Fourrages		2,608 63
Approvisionnements divers		7,707 49
Harnachements		6,036 68
Voie.		100,387 69
Voitures		102,713 30
Caisse		183 18
Débiteurs divers		197 36
Profits et pertes		11,595 43
		<hr/>
	Fr.	619,346 72
		<hr/>

PASSIF.

Capital	fr.	400,000 »
Obligations et créances hypothécaires.		172,311 12
Créditeurs divers		47,035 60
		<hr/>
	Fr.	619,346 72
		<hr/>

SOCIÉTÉ ANONYME DES TRAMWAYS NATIONAUX.

BILANS AU 31 DÉCEMBRE.

	1894	1895	1896	1897	1898
ACTIF :					
Banque, caisse, portefeuille et cautionnements	527,150 75	542,082 04	551,556 08	558,035 77	590,574 48
Frais de premier établissement	7,000 .	7,550
Immeuble, voie, voitures, chevaux, etc.	404,975 .	480,750 .	482,750 .	472,400 .	459,850 .
Débiteurs divers	1,200 .	1,572 50	1,200 .	1,200 .	1,572 50
	851,295 75	852,454 54	855,506 08	852,623 77	860,596 98
PASSIF :					
Avoir social	585,000 .	585,000 .	585,000 .	585,000 .	585,000 .
Fonds de réserve.	58,500 .	58,500 .	58,500 .	58,500 .	58,500 .
Créditeurs divers.	52,152 80	52,022 80	56,768 53	55,983 12	55,054 13
Solde	135,062 05	136,951 74	135,127 55	135,140 65	162,049 86
	851,295 75	852,454 54	855,596 08	852,623 77	860,596 98

SOCIÉTÉ ANONYME DES OMNIBUS D'ANVERS.

BILANS AU 31 DÉCEMBRE.

	1894	1898	1899	1897	1898
ACTIF :					
Immeubles, bureaux, écuries et remises.	181,192 86	181,555 01	182,058 94	185,000 72	185,000 72
Cavalerie	99,400 »	99,000 »	101,600 »	105,250 »	102,128 »
Voitures	89,589 57	89,589 57	92,699 57	95,999 57	97,409 57
Harnachements	14,053 22	15,658 12	15,658 12	16,507 22	16,354 12
Mobilier, outillage, petit matériel	25,862 25	25,862 25	22,952 15	22,960 40	25,468 89
Fourrages.	10,075 »	7,475 75	6,695 »	7,866 »	5,170 75
Caisse	361 66	485 04	681 53	440 17	627 57
Banque	224 42	224 42	»	»	»
Débiteurs	»	1,050 »	224 42	224 42	10,224 42
Actions non libérées	10,000 »	10,000 »	10,000 »	10,000 »	10,000 »
Premier établissement	23,296 20	23,296 20	23,296 20	23,296 20	23,296 20
Entretien, voitures, provision	6,528 30	8,007 65	5,677 81	6,384 65	8,768 45
Profits et pertes	110,088 53	150,053 15	128,755 75	125,854 71	125,177 71
	568,871 81	500,016 96	591,159 09	595,508 93	605,728 »
PASSIF :					
Actions	250,000 »	250,000 »	250,000 »	250,000 »	250,000 »
Actions privilégiées	80,000 »	80,000 »	80,000 »	80,000 »	80,000 »
Obligations.	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »
Créances hypothécaires	90,970 12	87,409 20	85,795 20	79,955 40	75,880 64
Créditeurs	40,201 69	63,642 76	70,925 59	79,758 05	94,047 56
Cautionnements	5,200 »	4,405 »	3,942 50	5,407 50	5,500 »
Intérêts obligations	2,500 »	2,500 »	2,500 »	2,500 »	2,500 »
	568,871 81	500,016 96	591,159 09	595,508 93	605,728 »

SOCIÉTÉ ANONYME DES TRAMWAYS DU SUD.

BILANS AU 31 DÉCEMBRE.

	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
ACTIF :					
Caisse	1,157 63	3,204 81	1,104 67	1,300 49	690 80
Banque	135,812 11	75,458 51	66,510 71	81,811 69	59,112 80
Cautionnement à la Ville	1,000 »	1,000 »	1,000 »	1,000 »	1,000 »
Voies et immeubles	359,453 66	359,453 66	363,341 46	363,341 46	422,553 32
Matériel d'exploitation	75,899 49	76,678 69	76,201 60	76,165 10	76,166 30
Chevaux	57,465 »	50,939 »	44,420 »	45,471 55	47,899 »
Magasin et approvisionnements	1,280 18	468 81	15,334 97	4,464 13	2,128 27
Dépôts statutaires	16,500 »	16,500 »	16,500 »	16,500 »	16,500 »
Actions Exposition 1894	3,000 »	»	»	»	»
Comptes débiteurs	506 58	382 42	»	»	»
	652,074 65	584,085 90	584,422 41	590,153 42	606,050 49
PASSIF :					
Capital : 4,500 actions de 100 francs. — 0,500 actions de dividende (pour mémoire)	450,000 »	450,000 »	450,000 »	450,000 »	450,000 »
Réserves statutaires	29,041 57	35,830 17	39,057 71	42,238 32	45,000 »
Actions à rembourser	100 »	1,800 »	800 »	300 »	1,100 »
Cautionnement du personnel	4,500 »	4,250 »	4,900 »	4,900 »	5,100 »
Dividendes impayés	234 »	655 »	543 50	292 »	427 50
Déposants	16,500 »	16,500 »	16,500 »	16,500 »	16,500 »
Comptes créditeurs	»	»	206 02	170 29	94 75
Solde	151,699 08	75,050 73	72,414 28	75,752 81	87,828 24
	652,074 65	584,085 90	584,422 41	590,153 42	606,050 49
Les 4,500 actions se décomposent :					
Actions à amortir	3,620 »	5,127 »	2,928 »	2,727 »	2,497 »
Actions amorties	871 »	1,373 »	1,572 »	1,773 »	2,003 »
	4,500 »	4,500 »	4,500 »	4,500 »	4,500 »

SOCIÉTÉ ANONYME DES TRAMWAYS SUBURBAINS D'ANVERS.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1896.

ACTIF.

Actionnaires (capital non appelé)	fr.	32,500	»
Voie et concession		72,574	50
Voitures		58,000	»
Chevaux		11,000	»
Mobilier de bureau		903	53
Magasins d'approvisionnements		2,060	»
Harnachement, matériel d'écurie, fourrages		1,460	50
Remise		5,500	»
Cautionnement		20,000	»
Caisse		2,229	24
	Fr.	186,227	59

PASSIF.

Capital	fr.	150,000	»
Créditeurs divers		27,624	12
Réserve légale		450	17
Profits et pertes		8,173	50
	Fr.	186,227	59

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1897.

ACTIF.

Actionnaires (capital non appelé)	fr.	25,000	»
Voie et concession		72,574	30
Voitures		38,000	»
Chevaux		11,000	»
Mobilier de bureau		903	53
Magasin d'approvisionnements		2,268	»
Harnachement, matériel d'écurie, fourrages		4,510	»
Remise		5,500	»
Cautionnement		20,000	»
Caisse		516	71
Réserve.		430	17
Débiteurs divers		49	80
Profits et pertes		4,897	24
	Fr.	185,649	77

PASSIF.

Capital	fr.	150,000	»
Créditeurs divers (cautionnement)		33,199	77
Amortissement		2,450	»
	Fr.	185,649	77

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1898.

ACTIF.

Actionnaires (capital non appelé)	fr.	12,500	»
Voie et concession		83,008	»
Matériel roulant		38,000	»
Cavalerie		16,200	»
Constructions.		5,500	»
Cautionnement		20,000	»
Mobilier de bureau		903	58
Matériel d'écurie.		629	50
Harnachement		851	»
Magasins		3,731	78
Caisse		84	03
Profits et pertes		2,450	»
	Fr.	183,834	86

PASSIF.

Capital	fr.	150,000	»
Cautionnement		20,000	»
Créditeurs divers		11,584	86
Amortissement		2,450	»
	Fr.	183,834	86

Recettes brutes des anciennes lignes et des lignes unifiées.

TRAMWAYS ET OMNIBUS D'ANVERS.

Tableaux des recettes brutes des cinq dernières années
pour chacune des lignes (1895 à 1899 inclus).

Recettes. — Coupons. — Abonnements. — Redevances. — Postes et télégraphes.

LIGNES.	1895	1896	1897	1898	1899
Maritimes	285,057 70	285,959 85	292,676 05	315,895 10	341,054 05
Sud	200,576 95	202,643 45	215,841 45	225,855 15	235,055 80
Tramways-Omnibus	118,728 15	114,574 05	125,110 10	152,782 25	158,710 .
Omnibus	± 165,000 .	168,778 50	175,968 20	178,195 10	170,546 65
Nationaux	356,544 40	359,585 05	366,954 45	399,516 15	421,224 60
Suburbains	± 45,000 .	49,943 .	54,280 05	61,489 35	64,609 70
Berchem	182,145 54	185,570 84	189,644 14	202,828 67	205,209 52
Borgerhout	184,955 75	195,707 64	205,260 28	205,571 55	225,158 15
Boulevards	287,985 78	324,286 26	361,454 98	398,414 75	446,168 43
Rue d'Argile	124,134 71	122,789 42	125,920 96	129,165 65	135,872 45
	1,950,128 76	2,000,358 06	2,105,001 56	2,247,491 70	2,500,609 35

TRAMWAYS ANVERSOIS UNIFIÉS.

Recettes brutes totales du 1^{er} janvier au 30 septembre 1900.

Maritimes	fr.	262,572 02
Sud		190,248 89
Tramways omnibus		111,084 53
Omnibus.		140,542 30
Nationaux		338,446 34
Suburbains		52,071 53
Berchem.		159,705 63
Borgerhout		171,963 15
Boulevards		353,532 73
Rue d'Argile		100,853 61
		<hr/>
RÉSEAU COMPLET fr.		1,880,820 75
		<hr/>

**Recettes brutes totales des mois d'octobre, novembre
et décembre 1900.**

	Octobre.	Novembre.	Décembre.
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Maritimes fr.	21,214 95	24,703 00	25,711 17
Sud	21,593 52	19,912 62	18,072 22
Tramways omnibus	13,166 44	12,520 13	12,375 13
Omnibus	15,442 26	13,320 95	14,115 05
Nationaux	36,984 53	30,043 70	30,928 39
Suburbains.	4,927 70	3,803 55	3,824 10
Berchem	18,446 42	16,653 54	17,928 34
Borgerhout.	19,563 61	17,113 13	17,847 23
Boulevard	41,667 85	37,686 95	58,219 67
Rue d'Argile	11,482 86	10,697 60	12,075 78
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Fr.	214,289 76	186,456 81	191,097 08
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

Recettes brutes totales des mois d'oct., nov., décemb. 1900.	591,843 65
Recettes brutes des autres mois	1,880,820 75
	<hr/>
Recettes brutes totales de 1900 fr.	2,472,664 40
	<hr/>

Prix d'achat des lignes.

TRAMWAYS D'ANVERS UNIFIÉS.

Sommes payées pour chacune des lignes unifiées.

	Prix d'achat.	Apurement de dettes.
	—	—
Maritimes fr.	1,472,416 61	60,000 »
Sud	1,689,882 41	»
Nationaux	2,429,968 86	»
Tramways-omnibus	600,000 »	311,876 81
Suburbains	225,000 »	51,384 86
Omnibus.	280,000 »	300,689 30
Anversoïis	6,500,000 »	»
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 13,167,267 88	703,930 97
Apurement de dettes.	703,930 97	
	<hr/>	
	Fr. 13,871,198 85	
	<hr/>	

**RAPPORT DE LA DÉPUTATION PERMANENTE
ET DU GOUVERNEUR.**

Anvers, le 19 avril 1900.

A Monsieur le Ministre de l'Agriculture, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans une entrevue que j'ai eue le 18 de ce mois avec les délégués de la Compagnie générale des Tramways Anversois, ils m'ont exposé que les redevances, telles qu'elles étaient prévues et pouvaient être imposées au concessionnaire, étaient exorbitantes et devaient, dans un avenir fort rapproché, rendre onéreuse l'exploitation de plusieurs lignes proposées par la Députation permanente pour relier les communes limitrophes d'Anvers au réseau des tramways.

En effet, les avis de la Députation permanente et des communes concluent à assurer une redevance de 11 à 21 % à la ville d'Anvers sur les recettes brutes de toutes les lignes, même de celles établies sur le territoire des autres communes, et à accorder la même redevance à ces dernières, mais proportionnellement au nombre de kilomètres voitures ayant desservi leur territoire.

Certaines lignes étant établies sur le territoire de trois communes, il en résulterait que les recettes de ces lignes seraient grevées de redevances telles que, dans quelques années, non seulement elles pourraient ne plus être rémunératrices, mais deviendraient une charge qui s'augmenterait à mesure que les redevances grandissent.

Prenons pour exemple la ligne proposée d'Anvers (rue Saint-Paul) à Berchem et Vieux-Dieu.

La Ville, au début de la concession, percevrait 11 % sur la recette de toute la ligne, ayant une longueur de 8 kilomètres environ. Le trajet sous Berchem étant à peu près de 3 kilomètres et celui sous Vieux-Dieu de 2 kilomètres, il en résulterait que pour le parcours sur toute la ligne, la Ville toucherait 11 % de la recette brute et les deux autres communes, Berchem trois huitièmes et Mortsels deux huitièmes, soit ensemble cinq huitièmes de 11 % ou $4.125 + 2.75 = 6.875$ %. Les recettes de cette ligne seraient donc, dès le début, grevées de 17.875 % de redevances.

A la fin de la concession, la redevance proposée par la Ville étant de 21 %, elles s'élèveraient donc au profit de la Ville à 21 % et des autres communes ensemble à cinq huitièmes de 21 % ou 13.125 %, soit au total 34.125 %.

Si l'on y ajoute les frais d'exploitation, calculés par le conseil communal d'Anvers à 50 % de la recette brute, coefficient qui sera dépassé pour les lignes rurales qui, pendant l'hiver, ne donneront qu'une recette minime, nous trouvons que les charges d'exploitation seront au minimum de 68.875 % et se monteront à la fin de la concession à 84.125 %.

Tenant compte que plusieurs des lignes demandées par la Députation permanente seront onéreuses pendant longtemps, il semble que l'on doit admettre une diminution des charges.

D'autre part, il n'est pas équitable non plus de refuser toute redevance aux communes rurales, quand l'exploitation y sera devenue rémunératrice, et de la réserver exclusivement aux communes de l'agglomération.

Certes, les premières bénéficieront plus de l'établissement du tramway que ces dernières, mais la population de celles-ci y trouvera également un avantage très grand. Il convient donc de prévoir un mode de répartition qui permette une distribution équitable des redevances.

Comme la Députation permanente l'a fait ressortir dans son rapport, il est important de ne pas exagérer les charges du concessionnaire pour pouvoir assurer un bon service avec des tarifs réduits, tels qu'ils sont proposés, des abonnements et des prix de faveur pour certaines catégories de voyageurs, tels que les écoliers et les ouvriers.

Je vous propose donc, Monsieur le Ministre, de ne fixer par la loi que la totalité des redevances. Celles-ci pourraient être de 12 % de la recette brute comme minimum avec augmentation annuelle de 2 ‰ pour arriver ainsi à 22 % à l'expiration de la concession, si celle-ci est accordée pour cinquante ans.

La quotité de la redevance, revenant à chaque commune, serait déterminée par le Gouvernement en tenant compte, autant que possible, de l'importance des recettes et des charges d'exploitation pour les sections établies dans chaque commune.

L'exploitation des lignes dont la Députation permanente préconise l'établissement devant être onéreuse pendant les premières années, les communes rurales ne pourraient prétendre à aucune répartition, et l'on pourrait stipuler qu'elles n'y participeront qu'après que les tantièmes ou % dépasseront les minima de redevances garantis à Anvers, à Berchem, à Borgerhout, à Hoboken et à la Province.

Ces minima représentent en chiffre rond 364,000 francs. Dès que les tantièmes prévus au cahier des charges dépasseront ce chiffre, toutes les communes pourront être appelées au partage, tout en respectant ce que l'on peut considérer comme des droits acquis en faveur des communes où il existait des lignes avant la concession, c'est-à-dire que leur minimum leur resterait assuré et que les autres communes ne bénéficieraient dans le début que de l'excédent des redevances au delà des minima garantis.

En fixant ainsi le total des redevances par la loi et en laissant au Gouvernement le soin d'en régler la répartition, on déterminera d'une manière précise les charges du concessionnaire en ce qui concerne les redevances et, d'autre part, on permettra de les distribuer aux communes, en tenant compte du trafic plus ou moins rémunérateur sur leur territoire.

Une ligne peut, dans le début, s'exploiter à perte et devenir rémunératrice après quelques années par suite de circonstances que l'on ne saurait prévoir.

Le Gouvernement pourra tenir compte de ces circonstances et régler en conséquence la répartition.

J'ai cru, Monsieur le Ministre, devoir vous présenter ces considérations pour qu'il puisse en être tenu compte dans le projet de loi qui sera prochainement déposé.

Le Gouverneur,

(s.) BON OSY.

Anvers, le 14 avril 1900.

A Monsieur le Ministre de l'Agriculture, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous transmettre, avec les délibérations des conseils communaux intéressés, le rapport présenté à la Députation permanente sur le projet de transformation des tramways de l'agglomération anversoise.

Pour satisfaire à la demande que vous m'avez adressée par votre dépêche du 26 janvier dernier, la Députation permanente a longuement motivé son avis concernant la durée de la concession, qu'elle estime également devoir être fixée à cinquante années, d'accord sur ce point avec les quatre conseils communaux consultés.

Je ne puis que me rallier aux conclusions du rapport en ce qui concerne la durée de la concession. Comme le fait ressortir le membre rapporteur, il y a tout intérêt, au point de vue du service, à assurer au concessionnaire des conditions qui permettent de se montrer sévère à son égard et d'exiger de lui un service approprié aux besoins. Du reste, comme il le fait également remarquer, le droit de reprise est un correctif à la durée trop longue de la concession, si les circonstances ne justifiaient pas son maintien pour le terme prévu primitivement.

Je me permets, Monsieur le Ministre, d'attirer votre attention sur la proposition tendant à voir relier au réseau des tramways les communes suburbaines. La Députation permanente estime, comme moi, qu'il est désirable que ce projet puisse se réaliser dans un avenir rapproché.

Les employés de commerce et la population ouvrière tendent à se fixer en dehors des grandes agglomérations et cherchent dans les communes limitrophes des logements plus salubres qu'ils ne peuvent trouver en ville à cause du prix élevé des loyers. Cette situation a créé des besoins nouveaux de communication, auxquels il convient de donner satisfaction, et le projet qui vous est soumis répond à cette situation nouvelle.

Je crois devoir aussi vous signaler qu'il conviendrait d'interpréter clairement l'article 75 du projet de contrat en ce qui concerne la taxe pour les parcours extra-muros. Il y est prévu que celle-ci ne pourra jamais être supérieure à 25 centimes quand la distance dépassera 5 kilomètres, et qu'elle sera de 15 centimes pour les parcours de moins de 5 kilomètres, aussi bien pour la partie du réseau située en dehors de l'enceinte qu'à l'intérieur de celle-ci.

Mais on peut se demander quel sera le tarif pour les billets avec correspon-

dance délivrés sur les lignes extra-muros. Ceux-ci seront-ils uniformément de 25 centimes ou seront-ils de 15 centimes quand le point terminus de la ligne sera situé à moins de 5 kilomètres.

Un billet avec correspondance délivré par exemple à la station « Cimetière » sur la ligne de Hoboken, à moins de 5 kilomètres de la place Verte, devra-t-il être payé 15 ou 25 centimes ?

J'estime que dans l'esprit du projet de cahier des charges ce billet devra être délivré au prix de 15 centimes; toutefois, il serait utile qu'une interprétation précise réglât cette question.

Comme vous le remarquerez, Monsieur le Ministre, la Députation permanente ne s'est occupée que des questions principales, qui devront éventuellement faire l'objet du projet de loi.

Elle se réserve, le cas échéant, de vous présenter ultérieurement les observations auxquelles pourraient donner lieu les questions d'ordre secondaire, qu'il vous appartiendra de régler en accordant la concession.

Je vous retourne, avec la présente, les documents annexés à votre dépêche prérappelée du 26 janvier dernier.

Le Gouverneur,

(s.) B^{on} OSY.

**Unification des lignes de tramways de l'agglomération anversoise
en vue de leur exploitation au moyen de la force électrique.**

RAPPORT PRÉSENTÉ A LA DÉPUTATION PERMANENTE PAR M. JANSSENS,
EN SÉANCE DU 14 AVRIL 1900.

Le rapport du Collège échevinal d'Anvers, en date du 17 décembre 1899, expose les rétroactes du projet d'unification et de transformation du réseau de nos tramways urbains.

Le projet date de 1898, mais ce n'est qu'après la constitution en Société anonyme de la Compagnie générale des tramways d'Anvers, dans le courant de 1899, que les autorités ont été régulièrement saisies de la question.

Le 25 mai 1899, la Compagnie informa la ville d'Anvers qu'elle avait acquis les différentes lignes existantes, à l'exception de celle de Merxem, appartenant aux vicinaux, et elle sollicitait la fusion des lignes avec concession pour une durée de cinquante années, et l'autorisation de les exploiter au moyen de la traction électrique.

Le Gouvernement ayant fait savoir à l'administration communale qu'il n'entraît pas dans ses intentions d'user de la clause de rachat, avec rétrocession à la Ville, celle-ci dut renoncer à l'éventualité d'une exploitation directe.

Du reste, deux lignes, celle du Sud et le Tram national, n'étaient pas rachetables, les actes de concession ne prévoyant pas leur reprise.

Le réseau des tramways anversois comprend 40,346 mètres, non comprise l'exploitation des omnibus, dont le parcours est de 3,888^m,60.

Ainsi, il apparaît du tableau qui nous a été fourni par la Compagnie, que ces lignes se répartissent comme suit :

ANVERS : routes gouvernementales et communales mètres.	31,315 15	
ANVERS : routes provinciales	3,428 50	
	<hr/>	34,743 65
BERCHEM : routes gouvernementales et communales mètres.	1,851 60	
BORGERHOUT : routes gouvernementales	1,367 75	
HOBOKEN : routes communales.	1,867 »	
— routes provinciales.	516 »	
	<hr/>	2,383 »
		<hr/>
		40,346 »

Les routes provinciales sont empruntées sur une longueur de 3,944^m,50. Je n'ai pas tenu compte du service d'omnibus, celui-ci ne pouvant, au point de vue que nous avons à examiner, être assimilé aux tramways.

J'ai, d'autre part, cru pouvoir fusionner les lignes établies sur les routes

gouvernementales et communales, l'État ayant toujours abandonné ses redevances aux communes, ainsi que la loi du 9 juillet 1875 l'y autorise, et il est à prévoir qu'il en agira de même pour la nouvelle concession. Dans sa séance du 10 mars dernier, notre Collège avait cru pouvoir proposer au Ministre de l'Agriculture de soumettre aux Chambres un projet de loi autorisant le Gouvernement à donner la concession pour une durée maximum de cinquante années, terme admis par la loi de 1875.

Mais par sa dépêche du 21 mars, M. le Ministre nous a fait savoir qu'avant de déposer le projet de loi, il désire être mis en possession des délibérations des conseils communaux intéressés dans la question, sur les points principaux de la concession, qui devront être prévus par la loi.

A ce point de vue, il semble que l'on doit considérer, comme questions principales, la redevance, la durée de la concession, la clause de rachat, le droit pour les autorités concédantes d'imposer les prolongements, etc., qui seraient reconnus utiles dans l'intérêt des voyageurs, et le tarif du prix de transport.

Les clauses du cahier des charges, sous forme duquel l'administration communale d'Anvers a émis son avis, sont bien conçues en ce qui concerne les péages. Les tarifs sont fixés à 10 et 15 centimes pour les parcours intra-muros, et à 25 centimes pour les sections extra-muros, quand la distance dépassera 3 kilomètres. Les billets de 15 et de 25 centimes donnent droit à un changement de voiture (art. 19, 78 et 81).

Il conviendrait, toutefois, d'ajouter à l'article 79 que des abonnements à prix réduits pourront être imposés pour certaines catégories de voyageurs, notamment pour les écoliers et les ouvriers.

Si le Gouvernement croyait devoir comprendre la question des tarifs dans le projet de loi, il suffirait, semble-t-il, de stipuler que pour les lignes prévues par la loi, les prix ne pourront pas dépasser 15 centimes pour les sections intra-muros et 25 centimes pour celles situées en dehors de l'agglomération actuelle, et que des abonnements à prix réduits pourront être imposés.

Les autres points demandent un examen sérieux, notamment les redevances et la durée de la concession.

Avant d'examiner ces questions, je crois devoir faire remarquer, d'une manière générale, que les tramways sont, en ordre principal, établis pour donner au public un moyen de transport facile et économique, et que les redevances ne peuvent venir qu'en ordre subsidiaire.

Il faut donc avant tout, à mon avis, n'admettre que des redevances raisonnables, qui ne puissent en rien enrayer la marche de ce service, en tant que service public.

Si les autorités concédantes exigeaient des redevances exagérées, les exploitants se verraient obligés, bien souvent, de faire des économies au détriment du service.

Les mêmes considérations doivent nous guider également pour la fixation de la durée de la concession.

L'administration communale d'Anvers propose de fixer la redevance, avec minimum de 525,000 francs, à 11 % de la recette brute avec augmentation de

2 % tous les ans, de manière à atteindre 21 % à l'expiration de la concession art. 23 à 25).

Cette redevance porterait sur les recettes du réseau entier, tel qu'il est prévu au cahier des charges annexé à la délibération du conseil communal du 27 décembre 1899. Si les prévisions de la Ville se réalisent, la redevance, en 1909, serait de 525,000 francs pour atteindre plus de 2 1/2 millions de francs à la fin de la concession, et la Ville toucherait, pendant les cinquante années prévues, environ 62 millions de francs de redevances.

Les communes suburbaines obtiendraient la même redevance proportionnellement au nombre de kilomètres voiture ayant parcouru leur voirie, en prenant pour base les recettes totales de chacune des lignes se prolongeant sur leur territoire.

La Compagnie leur assurerait également, comme minimum, la redevance actuelle, soit pour Borgerhout 21,000 francs et pour Berchem 1,400 francs.

Hoboken, qui ne touche que 190 francs, n'a pas exigé de minimum, mais celui-ci pourrait être fixé à 1000 francs.

Le réseau sur les routes gouvernementales et communales en dehors d'Anvers étant de 5,086^m,33, les communes suburbaines recevront environ le douzième de la part revenant à Anvers, ou 1 à 2 % de la recette brute générale.

Le montant total des redevances peut ainsi être fixé de 12 à 23 % de la recette brute, avec un minimum de 326,000 francs, non comprise la redevance à la Province.

Il est certes bien difficile d'estimer, comme l'a fait la ville d'Anvers, quelle sera la recette brute, trop de circonstances pouvant la modifier.

Il semble cependant que ces redevances, qui seront fort rémunératrices, surtout pour la ville d'Anvers, sont raisonnables, et que les augmenter pourrait éventuellement nuire à la bonne exploitation du réseau, en ne permettant pas à la Société de recevoir la rémunération à laquelle elle a droit si l'on tient compte du service qu'elle rend à la population anversoise et des risques qu'elle a courus en reprenant les concessions existantes avant de pouvoir s'assurer qu'elle obtiendrait une concession nouvelle. Si l'on fixe les frais d'exploitation, comme la ville d'Anvers l'a fait, à 50 % de la recette brute, les charges totales seront donc de 62 à 73 % de la recette brute.

Quant à la redevance due à la Province, la Compagnie propose de la fixer à 500 francs par kilomètre, somme admise par la province de Brabant pour les tramways de l'agglomération bruxelloise.

La province toucherait ainsi annuellement fr. 3,944 50 \times 500 = fr. 1,972 25, que l'on porterait à la somme ronde de 2,000 francs. Le minimum des redevances garanti dès la première année se monterait ainsi à 364,000 francs.

La base des redevances attribuées à la ville d'Anvers et de celles revenant aux autres communes me paraît équitable. En effet, si la Ville la perçoit sur les recettes du réseau entier, c'est que les lignes les plus rémunératrices sont situées sur son territoire, tandis que le réseau desservant les communes suburbaines forme l'extrémité des lignes, et dès lors la partie la moins rémunératrice. Elles ne peuvent donc exiger qu'une redevance moindre, et elles bénéficieront déjà des recettes plus fortes perçues dans le centre de la ville sur les lignes qui les intéressent.

Quant à la redevance au profit de la Province, il ne semble pas que l'on puisse la porter à un chiffre plus élevé, sans porter préjudice aux intérêts communaux. Les tramways urbains sont un service d'intérêt communal; aussi semble-t-il rationnel d'abandonner aux communes la majeure partie des bénéfices. L'État abandonne même la totalité. Au point de vue financier, la question est d'ailleurs de peu d'importance.

Dans sa dépêche du 26 janvier dernier, M. le Ministre de l'Agriculture signale spécialement à notre attention la question du terme de cinquante années, réclamé par la Ville et par la Société, pour le prolongement de l'ensemble des concessions. Ce terme n'est pas en harmonie, écrit M. le Ministre, avec l'idée qu'il s'agirait de ramener, comme on l'a fait pour l'agglomération bruxelloise, à une moyenne de durée, les termes de durée afférents à chacune des concessions à fusionner sous un même régime d'exploitation.

A cet égard, il paraît difficile d'assimiler le réseau bruxellois à celui d'Anvers. L'exploitation à Bruxelles est certes plus rémunératrice : le nombre des voyageurs y est supérieur à ce que l'on peut espérer pour Anvers, et la circulation y est plus tardive.

D'autre part, les redevances à payer à Bruxelles sont beaucoup moins élevées qu'à Anvers (voir à ce sujet le cahier des charges annexé à la loi du 25 août 1899, art. 18).

Enfin la durée des concessions bruxelloises est au moins de quarante-sept ans, si l'on tient compte que les frais généraux étaient déjà partiellement amortis par l'exploitation des lignes existant avant la loi de 1899 et sur lesquelles la traction se faisait au moyen de l'électricité.

A Anvers, ainsi qu'il résulte du tableau ci-joint, la durée moyenne des concessions au 1^{er} janvier 1900 était de 23.888 années, et elle sera ramenée à moins de vingt-cinq ans au moment où la concession sera accordée. Si l'on y ajoute le temps que prendra la transformation du réseau, on peut fixer à vingt-trois ou vingt-quatre années la durée effective de la concession.

En effet, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, les services de tramways sont avant tout destinés à donner des moyens de communication faciles et économiques, et plus le concessionnaire aura d'avantages, plus aussi on pourra se montrer sévère à son égard, sans porter atteinte à ses droits. Et il ne faut pas perdre de vue que les changements qui vont se produire aux installations maritimes et peut-être à l'enceinte vont complètement modifier l'aspect de l'agglomération et créer des besoins de communications nouveaux.

C'est là une situation qui n'est pas sans présenter un certain aléa. Pendant la transformation de la ville et spécialement l'extension de nos installations maritimes, il peut être utile de prolonger un certain nombre de lignes qui, pendant plusieurs années, pourront être onéreuses pour la Compagnie, et si celle-ci n'avait pas devant elle un bel avenir, il serait fort difficile et peu équitable de lui imposer des charges que sa situation ne comporte pas.

Dans l'intérieur de l'enceinte en dehors des lignes nouvelles et des prolongements prévus dans la délibération du Conseil communal d'Anvers, il sera utile de prolonger la ligne de la rue d'Argile ou celle de Zurenborg jusqu'à la gare de Berchem.

Hors de l'enceinte, il conviendrait de prolonger les lignes existantes de la

place Verte au carrefour Dikke Mee jusqu'à Wilryck, à moins que l'on ne préfère établir une bifurcation vers Wilryck de la ligne de Hoboken à partir du viaduc établi au-dessus du chemin de fer au Kiel.

La ligne du quai Van Metteren à l'église de Berchem devrait être prolongée jusqu'au hameau du Vieux-Dieu, sous Moortsel, et la ligne de Borgerhout jusqu'à la commune de Deurne.

La nouvelle ligne de la gare centrale à la porte du Schyn devrait aussi être prolongée en dehors de l'enceinte, jusqu'à un endroit à convenir, pour desservir les importants établissements industriels et les agglomérations existant près de la nouvelle route gouvernementale et du canal.

Enfin il est nécessaire de prévoir le prolongement de la ligne des boulevards vers le nord de la ville quand les nouvelles installations maritimes seront décidées.

Plusieurs de ces lignes donneront, même dès le début, un résultat satisfaisant, mais d'autres ne seront pas productives pendant plusieurs années, et celles desservant les nouvelles installations maritimes seront pendant longtemps une charge pour la Société. Elles s'imposeront cependant dans l'intérêt du commerce et des ouvriers du port.

Je n'insiste pas davantage sur ce point, car je crois avoir justifié ma proposition d'accorder une concession de cinquante années et avoir établi qu'elle s'impose dans l'intérêt de la population, tant de l'agglomération que des communes suburbaines.

Pour les sections situées au delà de l'enceinte actuelle, on admettrait le tarif maximum de 25 centimes, tel qu'il est prévu à l'article 75; toutefois, étant donné que le centre de la commune de Deurne n'est guère situé qu'à 1 kilomètre du point terminus actuel de la ligne de Borgerhout, il conviendrait d'imposer le même tarif que pour les sections intra-muros, c'est-à-dire 10 et 15 centimes.

On pourrait objecter que les prolongements que je préconise peuvent toujours être imposés en vertu de l'article 3 du projet de cahier des charges; mais je ferai remarquer, à cet égard, qu'il est désirable que ces prolongements — sauf celui des nouvelles installations maritimes — soient exploités aux mêmes conditions que celles prévues au cahier des charges en ce qui concerne les tarifs.

Quant aux redevances, j'estime que l'on peut admettre la même proportion que pour Berchem, Borgerhout et Hoboken pour le prolongement des lignes de la rue d'Argile et de Borgerhout-Deurne.

Pour les autres, le parcours en rase campagne, en dehors d'agglomérations d'une certaine importance, étant relativement long, il paraît difficile de fixer la redevance dès à présent.

La disparition éventuelle de l'enceinte peut modifier complètement les abords de la ville, et il n'est que juste, si, à la suite de ces changements, une ligne devient prospère, d'en faire bénéficier les communes intéressées, comme aussi il est équitable de ne pas imposer de lourdes charges à la Compagnie, tant que l'exploitation d'une ligne ne sera pas suffisamment rémunératrice.

Cette situation se présente pour les lignes proposées de Wilryck et Vieux-Dieu, et surtout de la porté de Schyn, qui traverseraient une zone peu habi-

tée et partiellement située dans le rayon des servitudes militaires, où aucune agglomération ne peut se former actuellement, mais dont l'aspect pourrait se modifier complètement si l'enceinte venait à disparaître.

Quant à la ligne qui pourrait être établie pour desservir les nouvelles installations maritimes, elle sera une charge pour le concessionnaire pendant de longues années, ainsi que je l'ai déjà dit, et l'on ne pourrait donc la grever de redevances dès le début.

La loi devrait donc abandonner au Gouvernement le soin de déterminer les redevances pour ces lignes.

Mais dans l'hypothèse où les prévisions soient dépassées et que les bénéfices réalisés soient exagérés, le pouvoir concédant pourra toujours faire usage du droit de reprise prévu à l'article 99 du projet de cahier des charges.

En principe, je suis opposé à une exploitation de ce genre par des administrations publiques, celles-ci pouvant difficilement, à mon avis, bien diriger pareil service, mais la reprise des tramways par les administrations communales est pour ainsi dire entrée dans les mœurs, en Belgique comme à l'étranger; aussi je crois inutile de discuter cette question, et il faut bien admettre que l'on fera usage de la clause prévue à l'article 89 si l'entreprise devient trop rémunératrice. Les droits conférés par cet article deviennent ainsi un correctif à la durée trop longue de la concession, si les résultats obtenus ne la justifiaient plus.

Les autres clauses du projet de cahier des charges ne me paraissent pas devoir être examinées en détail; elles sont analogues à celles admises à Bruxelles et sont bien conçues.

Je voudrais toutefois qu'en accordant la concession, le Gouvernement stipulât non seulement des tarifs réduits en faveur des écoliers et des ouvriers, ainsi que je l'ai proposé, mais aussi qu'il sera mis à la disposition des ouvriers des voitures spéciales dans lesquelles ils pourraient emporter leurs instruments de travail, voitures qui devront être mises en marche aux heures correspondantes avec le commencement et la cessation du travail. Les ouvriers pourront ainsi immédiatement quitter le lieu du travail et ne seront pas exposés à dépenser leur salaire dans les débits de boissons.

Comme conclusion, je propose d'émettre l'avis suivant :

1° D'admettre les tarifs prévus au projet de cahier des charges, approuvé par le Conseil communal d'Anvers, et de les appliquer aux prolongements que je propose, — sauf pour celui desservant les installations maritimes, — en admettant pour Deurne le même tarif que pour les sections intra-muros;

2° D'approuver les redevances admises par la ville d'Anvers et d'accorder aux autres communes, y compris Deurne, la même redevance, mais calculée sur les recettes de la ligne qui les traverse ou y aboutit, et cela proportionnellement au nombre de kilomètres voiture du réseau établi sur leur territoire.

Qu'exceptionnellement toutefois, le Gouvernement fixera le taux éventuel de la redevance aux communes suburbaines pour les lignes proposées vers Wilryck, Vieux-Dieu, par la porte de Schyn et vers le nord de la ville;

3° De vous rallier à l'avis des Conseils communaux qui proposent tous d'accorder la concession pour une durée de cinquante années, avec droit de reprise après quatorze années révolues (article 99);

4° De proposer l'exécution immédiate des prolongements, dont il est question ci-dessus, de la rue d'Argile, de Deurne, de Wilryck, de Vieux-Dieu et de la route de la porte de Schyn, dont les redevances seront fixées ultérieurement par le Gouvernement;

5° De prévoir le transport des écoliers et des ouvriers à prix réduits et pour ces derniers au moyen de voitures spéciales;

6° De fixer les redevances conformément aux propositions faites ci-dessus;

7° D'approuver les autres clauses du projet de cahier des charges.

En ce qui concerne le 4° de mes conclusions, je dois faire remarquer que le prolongement vers Deurne ne pourra s'exécuter qu'après que le Génie militaire y aura consenti. En effet, dans la traverse des fortifications, la voie est très étroite, et elle est déjà empruntée par le tramway vicinal. On devrait donc pouvoir élargir la voie ou peut-être placer la ligne sur une espèce de jetée au-dessus du fossé principal des fortifications.

La distance étant très courte, il semble que l'on pourrait, sans grande difficulté, établir cette voie appelée à desservir une de nos principales communes.

Quant aux autres projets, j'estime qu'il ne faut comprendre dans le projet de loi même que le principe de leur création. Les autres questions demanderaient des études et des négociations assez longues qui pourraient retarder la transformation du restant du réseau, transformation dont l'urgence ne peut être discutée. Il n'est aussi que rationnel de consulter, pour ces lignes, les conseils communaux intéressés, et il n'est du reste pas à prévoir que le pouvoir législatif se refuse à accorder cette délégation au Gouvernement.

Il me reste à examiner les délibérations des conseils communaux de Borgerhout, de Berchem et de Hoboken; la commune de Borgerhout se rallie à toutes les conditions prévues au projet de cahier des charges, accepté par la ville d'Anvers, avec les redevances proportionnelles prévues ci-dessus, moyennant de lui assurer le minimum qu'elle perçoit actuellement.

Mais elle demande le maintien de la traction animale jusqu'à ce qu'un autre mode de traction que le trolley puisse être adopté. Elle appuie sa demande de cette considération que la chaussée de Turnhout n'est pas assez large en certains endroits pour y établir une double voie.

Je crois devoir ne pas m'arrêter à cette objection, à laquelle il pourra être fait partiellement droit en n'établissant de doubles voies que là où la route est suffisamment large.

Le Conseil communal de Hoboken se rallie également aux clauses et conditions du projet de cahier des charges avec la redevance proportionnelle.

Mais il demande une déduction pour les tarifs, qu'il voudrait voir fixer à 15 centimes jusqu'à la place Verte et la gare centrale, et à 20 centimes pour les autres parcours de plus de 5 kilomètres ou pour ceux avec changement de voiture.

La Députation permanente approuve ce rapport, sauf une abstention.

Le parcours d'Hoboken à la place Verte est de 7,130 mètres, et celui jusqu'à la gare est d'environ 8 1/2 kilomètres.

Il me semble que raisonnablement on ne saurait accueillir la demande du Conseil communal, qui constituerait un précédent qu'invoqueraient les autres communes, et il n'est pas possible d'imposer ce tarif pour toutes les lignes extérieures.

Si l'on admet déjà des tarifs réduits pour les écoliers et pour les ouvriers, avec des voitures spéciales pour ces derniers, il faut reconnaître que le tarif de 25 centimes n'est pas exagéré pour un parcours de 7 à 8 1/2 kilomètres.

Enfin le Conseil communal demande aussi la suppression de la station « Limite d'Anvers ».

Sur ce point, sa demande peut être accueillie, et je crois même pouvoir dire que la Compagnie ne s'y oppose pas.

La commune de Berchem demande un prolongement jusqu'à la station du chemin de fer, l'autorisation pour le pouvoir concédant d'imposer les prolongements et raccordements reconnus utiles et d'autres conditions déjà prévues au projet de cahier des charges et dans le présent rapport, et pour lesquelles il n'y a pas d'opposition de la part de la Compagnie.

Elle demande en outre de remplacer le trolley par un autre système. A cette demande, on ne peut que répondre qu'il lui sera donné satisfaction aussitôt qu'un autre système utilisable dans l'espèce aura été trouvé.

Quant à la redevance, il semble équitable de la fixer ainsi qu'il a été dit ci-dessus. La commune retirera du reste un grand bénéfice du prolongement vers Vieux-Dieu, qui lui procurera un surcroît de redevances.

Le Conseil communal demande encore de fixer les salaires à 4 francs par jour et à fr. 4 50 après cinq années de services, avec plein salaire pour les jours de repos.

Le paiement par heure proposé par la Ville me paraît plus équitable que le paiement par journée, et je préfère aussi voir établir, comme le porte le projet de contrat accepté par les autres communes, une caisse de retraite au profit du personnel, plutôt que de lui voir allouer une augmentation après cinq années et de lui payer plein salaire pour les jours de repos.

Quant à payer les salaires mensuellement, comme le propose la commune de Berchem, je ferai remarquer que l'article 5 de la loi du 16 août 1887 s'y oppose. Cette clause serait donc illégale.

En terminant, je crois devoir émettre le vœu que la transformation de notre réseau de tramways puisse s'effectuer dans un délai aussi rapproché que possible.

(s.) A. JANSSENS.

Pour copie conforme :

POUR LE GREFFIER DE LA PROVINCE,

Le chef de division,

(s.)

CORRESPONDANCE ENTRE LE GOUVERNEMENT
ET LA VILLE D'ANVERS.

Bruxelles, le 19 juin 1899.

A Messieurs les membres du Collège échevinal de et à Anvers.

MESSIEURS,

En réponse à votre lettre du 2 juin courant, 4^e bureau, 1699 B 4, j'ai l'honneur de vous adresser la copie de la lettre ci-jointe, que je viens d'adresser à M. le Gouverneur de la province d'Anvers, concernant le projet de cession à la Compagnie générale des Tramways d'Anvers des diverses concessions de tramways exploitées dans l'agglomération anversoise. Je crois utile d'y ajouter qu'il ne saurait entrer dans les intentions du Gouvernement de racheter la ligne concédée par lui pour la céder à la Ville.

Agrérez, etc.

Le Ministre,
(s.) LÉON DE BRUYN.

Bruxelles, le 19 juin 1899.

A Monsieur le Gouverneur de la province de et à Anvers.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

J'ai l'honneur de vous communiquer la demande ci-jointe, en date du 7 de ce mois, par laquelle la Compagnie générale des Tramways d'Anvers, récemment constituée (voir *Moniteur* du 8-9 mai dernier), sollicite, par application de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, combinée avec la loi du 23 février 1869 relative aux cessions de concessions de chemins de fer, la cession des concessions des différentes lignes de tramways et d'omnibus existant dans l'agglomération anversoise.

Cette demande est accompagnée de lettres d'adhésion des sociétés propriétaires des concessions en cours.

La Société anonyme des Tramways Anversois, qui m'a fait part des pourparlers engagés le 27 mars dernier et qui est aujourd'hui également d'accord avec la nouvelle société, pourrait fournir directement, à votre demande, la preuve de cette entente.

La législation sur les tramways ne prescrit aucune enquête préalablement à la cession des concessions en cours à d'autres exploitants. Mais comme certaines de ces concessions émanent des communes et de la Province, je

crois utile d'entendre les administrations communales intéressées, ainsi que la Députation permanente, sur le projet de cession des concessions dont il s'agit.

Parmi ces concessions, il en est une qui n'a pas été régularisée : c'est la ligne exploitée par la Société anonyme des Tramways Nationaux (ligne de la porte de Wilryck par la place Verte à l'Escaut, au sujet de laquelle la ville d'Anvers m'a écrit la lettre du 27 mai dernier, dont vous trouverez ci-joint une copie.

Répondant à la demande de la Ville, vous voudrez bien lui faire savoir que, pour régulariser la concession de cette ligne, il est nécessaire d'arrêter un nouveau cahier des charges, suivant les principes fixés par la législation de 1875 et de 1892, et s'étendant à la fois à la ligne principale et au prolongement autorisé par délibération du 13 janvier 1877.

Ce cahier des charges, qui serait arrêté par le Collège échevinal (après avoir été soumis pour avis à mon Département), ferait l'objet d'une soumission de la part de la société exploitante. La délibération à prendre par le Conseil communal pour approuver la soumission serait ensuite envoyée à l'avis de la Députation permanente et à la sanction du Gouvernement.

J'ajouterai cependant que si la ville d'Anvers se proposait de traiter avec la société nouvelle et arrêtaient par la suite un nouveau cahier des charges pour l'exploitation de l'ensemble du réseau, et si les négociations à poursuivre à cet effet ne devaient guère durer un laps de temps bien long, il serait inutile de recourir séparément à la régularisation de la ligne de Wilryck, celle-ci devant être comprise dans le réseau dont un acte unique réglerait les conditions d'exploitation et d'entretien.

Je vous prie, Monsieur le Gouverneur, d'écrire dans ce sens à la Ville d'Anvers et d'entendre les collèges échevinaux des autres communes intéressées.

Le Ministre,

(s.) LÉON DE BRUYN.

Anvers, le 2 juin 1899.

*Le Collège des Bourgmestre et Échevins, à M. Léon De Bruyn,
Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Une société de formation récente, ayant négocié la reprise des concessions de tous les tramways d'Anvers, sauf celui mi-vicinal du Nord, s'est adressée à notre administration à l'effet de pouvoir fusionner ces différentes lignes qu'elle désirerait exploiter en faisant usage de la traction électrique. Il est avéré que les conditions de reprise, stipulées et admises, sont, dans leur ensemble, très onéreuses. L'entreprise ainsi grevée serait loin d'être aussi avantageuse que le public est en droit de l'attendre.

Les tramways dont la fusion est poursuivie sont les suivants :

- 1° Tramway National, entre la Pépinière et le canal au Sucre, dont la concession expire le 1^{er} mars 1911;
- 2° Tramway du Sud, entre la rue Nationale et la commune de Hoboken, dont la concession émanant de l'autorité provinciale expire le 20 juin 1920;
- 3° Tramway de la rue d'Argile, dont la concession expire le 6 juin 1935;
- 4° Tramway maritime, entre la rue des Images et la rue Montigny, en passant le long des quais de l'Escaut; la concession expire le 26 février 1915;
- 5° Tramway omnibus, entre la place du Dragon (Zurenborg) et la plaine Van Schoonbeke; la concession expire le 14 avril 1941;
- 6° Tramway suburbain dit de Wilryck, entre cette dernière commune et le canal Saint-Jean, à Anvers; la concession, émanée de l'autorité provinciale, expire le 2 juillet 1935;
- 7° Tramways anversois dont la concession renouvelée à dater du 31 décembre 1893 expire avec l'année 1923;

A l'égard du Tramway National (n° 1 ci-dessus), l'acte de concession ne prévoit pas la faculté de rachat, si ce n'est pour la partie située entre la place Verte et le canal au Sucre.

Cette faculté n'est pas prévue non plus pour le tramway du Sud (n° 2).

Relativement au tramway de la rue d'Argile (n° 3), le rachat éventuel en est prévu par l'acte de concession dans les termes suivants :

« ART. 34. — La Ville se réserve la faculté de racheter la concession, moyennant de payer au concessionnaire autant de fois 4,000 francs par kilomètre, qu'il reste d'années à courir jusqu'à l'expiration de la concession. Au cas où la Ville ferait usage de cette faculté, elle devrait acquérir le matériel fixe et roulant de la ligne et toutes ses dépendances, à dire d'experts. »

Le tramway maritime (n° 4) est régi par une stipulation analogue, formulée comme suit :

« ART. 34. — La Ville se réserve la faculté de racheter la concession moyennant de payer au concessionnaire autant de fois 4,000 francs par kilomètre qu'il reste d'années à courir, jusqu'à l'expiration de la concession. Au cas où la Ville ferait usage de cette faculté, elle devrait acquérir le matériel fixe et roulant de la ligne et toutes ses dépendances, à dire d'experts, et reprendre pour son compte les commandes faites antérieurement à la date de la reprise et dont la livraison n'aurait pas été faite à cette date. »

Également le tramway-omnibus (n° 5), dont l'acte de concession contient cette clause-ci :

« ART. 35. — La Ville se réserve la faculté de racheter la concession moyennant de payer au concessionnaire autant de fois 4,000 francs par kilomètre qu'il reste d'années à courir jusqu'à l'expiration de la concession. Au cas où la Ville ferait usage de cette faculté, elle devrait acquérir le matériel fixe et roulant de la ligne et toutes ses dépendances, à dire d'experts, et reprendre pour son compte les commandes faites antérieurement à la date de la reprise et dont la livraison n'aurait pas été faite à cette date. »

Il en est de même du tramway de Wilryck (n° 6), qui porte dans son acte de concession un article de cette teneur :

« ART. 34. — L'autorité compétente se réserve la faculté de racheter la concession, moyennant de payer au concessionnaire autant de fois 4,000 francs par kilomètre qu'il reste d'années à courir jusqu'à l'expiration de la concession. Au cas où l'autorité ferait usage de cette faculté, elle devrait acquérir le matériel roulant et fixe de la ligne et toutes ses dépendances, à dire d'experts, et reprendre pour son compte les commandes faites antérieurement à cette date de la reprise et dont la livraison n'aurait pas été faite à cette date. »

Reste le tramway anversois (n° 7), dont le cahier des charges prévoit la reprise éventuelle dans les termes suivants :

« ART. 91. — L'État se réserve la faculté de racheter la concession, moyennant de payer au concessionnaire autant de fois 3,000 francs par kilomètre qu'il reste d'années à courir jusqu'à l'expiration de la concession. Au cas où l'État ferait usage de cette faculté, il devrait acquérir le matériel fixe et roulant du réseau et toutes ses dépendances, à dire d'experts, qui seront désignés comme il est dit ci-dessus. »

Afin d'arriver à la fusion la moins onéreuse, nous avons l'intention de proposer au Conseil communal de décider :

- a) Que la Ville exercera son droit de rachat envers les tramways désignés ci-dessus sous les n° 3, 4 et 5;
- b) Que l'autorité provinciale sera priée de bien vouloir racheter au profit de la Ville le tramway suburbain de Wilryck (n° 6);
- c) Que pareillement le Gouvernement sera prié de bien vouloir exercer son droit de rachat envers le tramway anversois (n° 7), dans le but de rétrocéder immédiatement après la reprise le réseau entier à la Ville.

Veillez nous permettre, Monsieur le Ministre, de solliciter, en faveur de l'objet des présentes, votre haut et puissant concours.

C'est en nous réclamant d'intérêts primordiaux que nous recommandons notre requête à votre sollicitude éclairée.

Dans l'espoir que votre réponse sera conforme à nos vœux et prévisions, nous vous prions, Monsieur le Ministre, de vouloir agréer l'assurance de notre haute considération.

Le Collège,

(s.) VAN DEN NEST.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

(s.) A. POSSENIERS.

ANNEXE III.

Bruxelles, le 27 novembre 1900.

A Monsieur Paul Segers, Membre de la Chambre des Représentants, Rapporteur du projet de loi pour l'unification des tramways d'Anvers.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

J'ai l'honneur de répondre aux demandes qui ont fait l'objet de vos lettres des 20 et 23 de ce mois.

Par les termes : « recettes de toute nature » et « frais d'exploitation de toute nature » employés à l'article VIII de la Convention, il faut entendre : « pour les recettes » toutes les rentrées quelconques produites par l'exploitation des tramways telles que :

- Péages perçus des voyageurs;
- Abonnements généraux scolaires et d'ouvriers;
- Publications et annonces dans les voitures et les dépendances des tramways;
- Prestations des administrations des postes, télégraphes et téléphones pour le transport de leurs agents;
- Divers.

Les frais d'exploitation de toute nature sont nettement détaillés dans le tableau-modèle (Annexe A), inséré à la page 22 du projet de cahier des charges, dont dix exemplaires étaient joints à ma dépêche du 22 octobre dernier n° 317 T.

Pour satisfaire à votre demande tendant à faire à titre d'exemple l'application de ces données au dernier rapport (exercice 1899) des tramways unifiés de Bruxelles, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint un compte détaillé dressé d'après les livres de comptabilité de la Société, des résultats, en recettes et en dépenses, pour toutes les lignes unifiées par la loi du 23 août 1899.

Ces chiffres ne comprennent pas le produit de certaines lignes exploitées en commun, ni celui de quelques lignes vicinales exploitées par les Tramways Bruxellois et qui, portés au rapport pour l'exercice 1899, ne doivent pas figurer dans le modèle d'application demandé.

Quoique le plan des lignes anciennes et nouvelles d'Anvers ait déjà été fourni à différentes reprises à la Chambre (voir plan n° 2 annexé à la Convention du 12 juillet 1900), j'ai l'honneur de vous remettre ci-inclus un nouvel exemplaire d'un plan d'ensemble, figurant en noir les lignes anciennes et indiquant aussi les modifications et extensions qui y seront apportées par la nouvelle Société (en rouge les parties à construire et en jaune les parties à supprimer).

J'annexe également un plan indiquant exactement le réseau tel qu'il sera construit après le vote de la loi (en rouge plein, les lignes existantes, et en pointillé rouge les liaisons et extensions à construire). Ce plan représente la division des diverses sections des lignes, à savoir : en noir les sections anciennes et en rouge les sections telles qu'elles seront sous le nouveau régime unifié. Ce plan est complété, conformément à votre demande, par un tableau comprenant pour chaque ligne la longueur des différentes sections avec indication des tarifs actuels et des tarifs nouveaux. Ce tableau, dressé par la Société dans l'ordre suivi par le tableau déjà publié et distribué par la Questure de la Chambre (annexe au n° 12, du 18 juillet 1900, avec papillon vert), contient dans la colonne d'observations quelques renseignements indispensables pour permettre de bien apprécier les deux régimes.

J'ajouterai, Monsieur le Rapporteur, que les sections nouvelles ont été arrêtées par le Conseil communal d'Anvers et approuvées par la Députation permanente.

Sous le régime actuel, le parcours d'une section donne lieu, en général, à la perception d'une taxe de 10 centimes ; un supplément de 5 centimes est perçu dès que le parcours comporte deux sections partielles ou entières d'une même ligne.

Sous le régime nouveau, le voyageur pourra parcourir deux sections et le tableau prouve que la longueur de deux sections réunies dépasse, en général, notablement la longueur à franchir actuellement avec la taxe de 10 centimes. Avec un billet de correspondance, le voyageur aura droit au parcours sur la ligne initiale comme aussi sur la ligne en correspondance, soit sur une partie, soit sur la totalité de la longueur de cette deuxième ligne.

Enfin, sur les lignes extra-muros (Hoboken, par exemple), le prix du parcours total sera de 25 centimes, avec droit de correspondance sur les lignes en relation.

Satisfaisant à votre désir, j'ai fait remettre à la Questure de la Chambre sept exemplaires du calcul exemplatif et du tableau relatif au sectionnement des lignes.

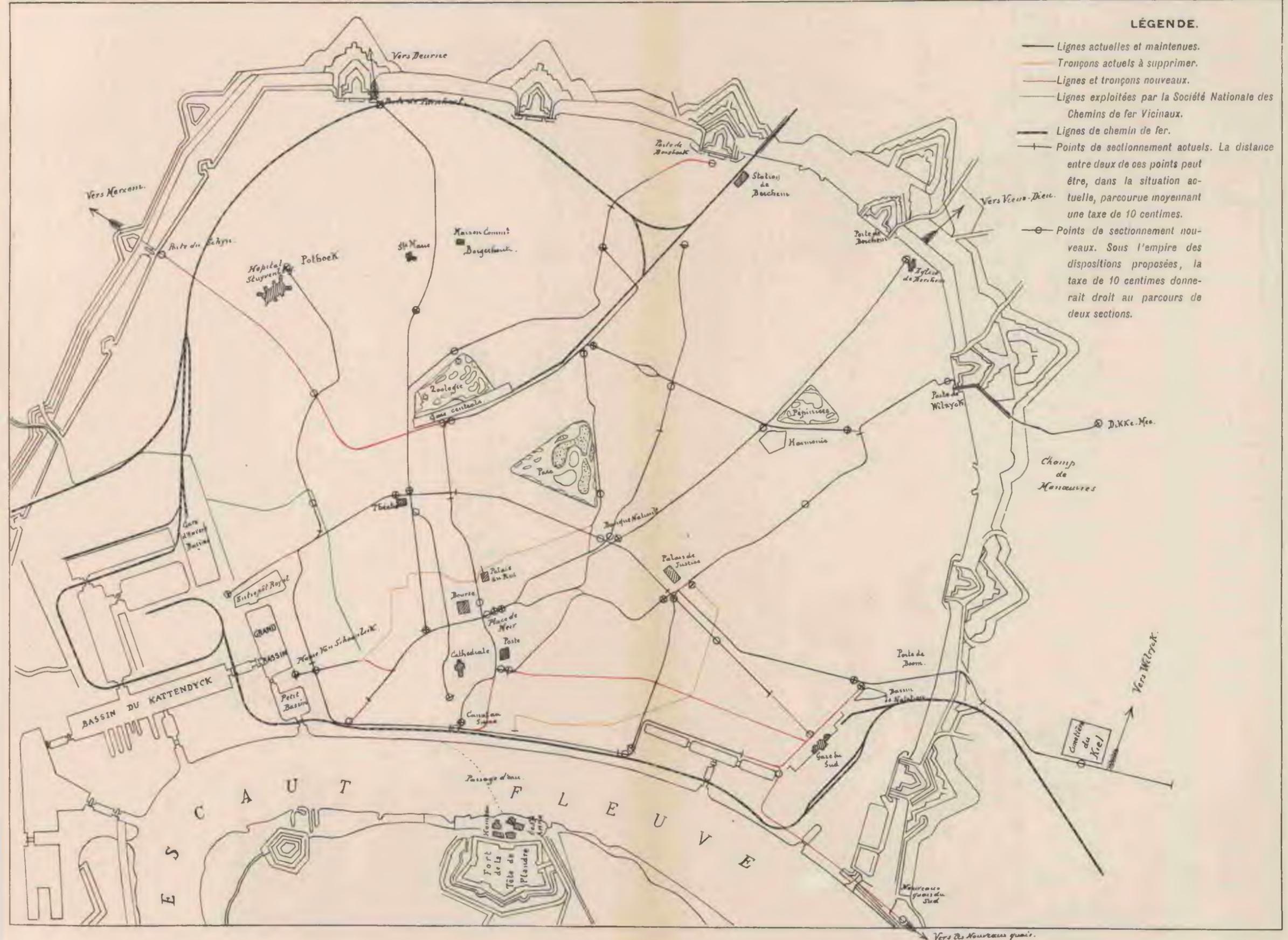
Veillez agréer, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre de l'Agriculture,

BOON VAN DER BRUGGEN.

LÉGENDE.

- Lignes actuelles et maintenues.
- Tronçons actuels à supprimer.
- Lignes et tronçons nouveaux.
- Lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.
- Lignes de chemin de fer.
- Points de sectionnement actuels. La distance entre deux de ces points peut être, dans la situation actuelle, parcourue moyennant une taxe de 10 centimes.
- Points de sectionnement nouveaux. Sous l'empire des dispositions proposées, la taxe de 10 centimes donnerait droit au parcours de deux sections.



ANNEXE V.

Nombres d'ordre suivant le tableau remis à la Chambre.	DESIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR	TARIFS ACTUELS.	LONGUEUR	PARCOURS POSSIBLES	Observations.
		des sections actuelles.		des sections nouvelles.	pour 10 centimes avec les nouveaux tarifs.	
1	De la rue des Images à la rue Montigny (Maritimes).	1,650 — 900 — 1,000 1950 — 860	10 c. pour une section, 15 c. dès qu'on empiète sur une deuxième section, 15 c. pour la ligne entière (1).	1,500 — 1,080 — 952 — 918 — 1,716 (la ligne serait prolongée jusqu'au Bassin de natation).	2,580 — 2,052 — 1,870 2,634	(1) La 1 ^{re} section ancienne a été portée à 1,650 mètres afin de permettre aux ouvriers de se rendre à leur travail aux Bassins moyennant 10 centimes. Désormais les voyageurs pourraient aller jusqu'à l'extrémité d'une seconde section pour 10 centimes. Il en serait ainsi pour toutes les lignes. Ce sont donc les nombres de la colonne 6 qui doivent être comparés à ceux de la colonne 5.
2	De la place Verte à Hoboken (Sud).	1,290 — 1,250 — 770 — 880 — 1,000 — 950 — 900 (sans l'embranchement vers le Vélodrome qui n'est pas exploité).	10 c. pour une section, 5 c. par section en plus avec maximum de 25 centimes (2).	1,290 — 1,250 — 1,546 759 — 545 — 1,850	2,520 — 2,576 — 2,105 1,504 — 2,595	(2) On payerait 25 centimes au lieu de 35 pour le parcours de la ligne entière. Ce paiement donnerait en outre droit à la correspondance.
3	De la Longue rue d'Argile à la place de Meir.	1,100 — 1,580	10 c. pour une section, 15 c. pour plus d'une section.	925 — 970 — 836	1,805 — 1,806	(3) La ligne de Berchem n'a jamais été établie jusqu'à la place Saint-Paul.
4	De Berchem (Église) à la place Saint-Paul.	824 — 950 — 1,050 1,084	id. (3)	1,066 — 1,020 — 950 970	2,080 — 1,950 — 1,900	(4) Il existait une section à la Banque; elle a été supprimée, la Compagnie générale s'étant mise, dès la reprise de l'affaire, d'accord avec l'Administration communale, sur l'interprétation à donner au cahier des charges; le sectionnement de la Banque était contesté. La suppression de ce sectionnement a été un premier essai de la Compagnie générale dans la voie des réductions de tarifs.
5	De Bergerhout (porte de Turnhout) au canal des Récollets.	695 — 1,000 — 1,568	id.	695 — 1,000 — 1,568	1,695 — 2,568	
6	De l'Entrepôt royal au Palais de l'Industrie.	778 — 800 — 750 — 1,150 (sans l'embranchement du pays de Waes qui forme actuellement une ligne exploitée séparément).	id.	759 — 755 — 1,140 — 1,150 (la ligne serait allongée vers la gare du Sud).	1,404 — 1,895 — 2,200	(5) Pour le parcours total de la ligne on ne payerait plus que 15 centimes au lieu de 20 et on aurait droit en outre à la correspondance.
7	De Zurenborg à la plaine Van Schoonbeke.	2,685 — 1,400 (sans le prolongement du Vélodrome qui ne roule que les jours de course)	id. (4)	1,415 — 802 — 1,152 — 1,170 (ligne à allonger jusqu'à la porte de Borsbeek).	2,215 — 1,934 — 2,562	(6) Les sections actuelles sont longues, mais les points de sectionnement sont établis de façon à ce que la généralité du public doive circuler sur deux sections et payer 15 centimes. C'est ainsi qu'en montant dans le tram à la gare de l'Est, il faut payer 15 centimes dès qu'on dépasse la place Teniers ou le Café Royal.
8	Du canal Saint-Jean à l'endroit dit « Dikke Mée ».	1,852 — 1,455 — 1,455	id. (5)	1,290 — 927 — 1,216 — 880 (le tracé de la ligne serait modifié).	2,217 — 2,145 — 2,096	(7) La Société des Omnibus n'a jamais été qu'une annexe à la Société des Maisons bourgeoises (quartier Zurenborg). Il s'agissait d'attirer des habitants dans le nouveau quartier. C'est ce qui explique le tarif unique de 10 centimes lequel a d'ailleurs toujours mis la Société des Omnibus en perte.
9	De la Pépinière au canal au Sucre.	1,500 — 1,268 — 1,470	id. (6)	1,500 — 958 — 1,030 770	2,438 — 1,968 — 1,800	
10	Omnibus de la place du Dragon à la Grand'Place d'Anvers.	3,589	Tarif unique de 10 c. (7).	1,110 — 945 — 1,214 (partirait à l'avenir de la place de l'Aurore).	2,055 — 2,189	

(81)

[No 84]

ANNEXE VI.

TABLEAU-MODÈLE

DU

Compte général des recettes et des dépenses de l'exploitation à produire
par le concessionnaire.

(Art. 72 du Cahier des charges.)

1° DÉPENSES D'EXPLOITATION.

N° d'ordre.	LIBELLÉ DES COMPTES.	DÉPENSES de l'année 1890.
1	Conseil d'administration	45,000 00
2	Direction. { Direction et personnel de la direction	114,778 46
	{ Personnel des bureaux	69,219 47
3	Contrôle	95,568 41
4	Mouvement { Receveurs	601,646 06
	{ Conducteurs	466,058 04
	{ Serres-freins et accrocheurs	21,671 58
	{ Garçons de bureaux, etc., etc.	7,901 80
5	Service médical	2,149 50
6	Gratifications	46,289 60
7	Indemnités	1,888 07
8	Frais de voyage	3,901 50
9	Secours	16,869 01
10	Caisse de pensions	28,520 05
11	Masse d'habillement	34,284 10
12	Entretien des bâtiments	56,524 75
13	Entretien du mobilier	2,166 49
14	Téléphone	7,532 87
	A REPORTER fr.	1,619,951 54

N° d'ordre.	LIBELLÉ DES COMPTES.	DÉPENSES de l'année 1899.
	REPORT fr.	1,610,951 54
15	Fournitures de bureau	25,450 88
16	Affiches de service	1,513 37
17	Coupons	21,932 11
18	Publicité et abonnements aux journaux	6,656 77
19	Contentieux et frais judiciaires	10,455 95
20	Lavage et graissage	56,547 »
21	Éclairage et chauffage	57,496 51
22	Distribution d'eau	6,009 78
23	Loyers	7,175 »
24	Assurances	27,658 95
25	Contributions et patentes	111,509 42
26	Redevances	131,691 06
	Pavage. {	
	Main-d'œuvre	29,574 84
	Fournitures	3,113 54
27	Voies et travaux. { Entretien des voies. {	
	Main-d'œuvre	31,823 »
	Fournitures	11,152 38
	Voies. {	
	Balayage	31,574 27
	Enlèvement des neiges	»
	Aiguilleurs, régleurs, etc.	20,830 77
28	Dépréciations du matériel calculées chaque année à raison de 1/10 p. c. de la valeur qui lui est attribuée	61,007 13
29	Frais divers	36,011 14
	Nourriture	450,704 27
	Personnel	221,054 39
	Vétérinaires	12,973 77
	Écuries. {	
	Ferrages	54,255 82
30	Traction par chevaux. {	
	Pertes sur chevaux	18,966 »
	Divers	784 55
	Entretien. {	
	Matériel d'écurie	6,806 14
	Matériel de sellerie	21,839 95
	Matériel roulant. {	
	Main-d'œuvre	37,047 55
	Fournitures	40,609 56
	A REPORTER fr.	3,133,617 39

N° d'ordre.	LIBELLÉ DES COMPTES.		DÉPENSES de l'année 1899.	
		REPORT fr.	5,133,617 59	
	Frais généraux.	Appointements	44,510 85	
		Assurances (personnel et accidents)	15,613 30	
		Accidents	61 »	
		Divers	2,825 48	
	Production de la force motrice	Salaires	48,120 71	
		Consommations	150,553 01	
		Entretien	9,968 61	
31	Traction électrique.	Entretien des lignes aériennes	Salaires	15,214 54
			Consommations	15,889 61
	Entretien des lignes non aériennes	Salaires	54,212 47	
		Consommations	21,415 83	
	Entretien du matériel roulant	Salaires	78,654 69	
		Consommations	20,747 22	
		Réparation et renouvellement	73,591 42	
	Entretien de l'outillage	Salaires	2,422 93	
		Consommations	7,322 65	
		TOTAL fr.	5,672,300 19	

Environ 61 $\frac{1}{2}$ % de la recette.

2° RECETTES BRUTES.

DÉSIGNATION	RECETTES DE L'ANNÉE 1899.
Recettes des voitures fr.	5,903,057 80
Télégraphes et téléphone	7,253 00
Postes	12,512 15
Abonnements { Scolaires	50,218 55
{ Divers	•
Recettes extraordinaires	1,764 15
TOTAUX fr.	5,954,765 71

3° RÉCAPITULATION.

	ANNÉE 1899.
Recettes fr.	5,954,765 71
Dépenses	3,672,300 19
Recettes nettes, fr.	2,282,465 52

ANNEXE VII.

**Tableau des bénéfices à réaliser par le public
pour chacune des lignes par l'application des nouveaux tarifs.**

1. — MARITIMES.

Déchet : 3.215 % des recettes annuelles totales.

	Déchets.		Valeurs avec intérêts 4 % fin 1916.
1901	90.020	1.9352	174,196 70
1902	99.665	1.8519	184,569 61
1903	109.310	1.7721	193,701 65
1904	112.589	1.6958	190,928 42
1905	115.966	1.6228	188,189 62
1906	119.445	1.5529	185,486 14
1907	123.028	1.486	182,819 60
1908	126.718	1.4221	180,205 66
1909	130.519	1.3608	177,610 25
1910	134.434	1.3022	175,059 95
1911	138.467	1.2461	172,545 72
1912	142.621	1.1925	170,075 54
1913	146.899	1.1411	166,626 44
1914	151.305	1.092	163,225 06
1915	155.844	1.045	162,856 98
1916	26.755	1	26,755 »
			2,696,848 34

2. — TRAMWAYS DU SUD.

Déchet : 3 2144 ‰ de la recette totale.

	Déchets.		Valeur au 31 décembre 1920.
1901	90.001	2.3078	207,704 3078
1902	99.646	2.2084	220,037 2264
1903	109.289	2.1133	230,741 8637
1904	112.567	2.0223	227,644 2441
1905	115.944	1.9352	224,374 8288
1906	119.422	1.8519	221,157 6018
1907	123.006	1.7721	217,978 9326
1908	126.696	1.6938	214,851 0768
1909	130.496	1.6228	211,768 9088
1910	134.410	1.5329	208,725 2790
1911	138.442	1.486	205,624 4812
1912	142.595	1.4221	192,884 3493
1913	146.872	1.3608	199,863 4166
1914	151.278	1.3022	196,994 2116
1915	155.816	1.2461	194,162 2176
1916	160.490	1.1923	191,384 3230
1917	165.304	1.1411	188,628 3944
1918	170.263	1.092	185,927 1960
1919	175.370	1.045	183,261 65
1920	90.315	1	90.315 »
(6 mois.)			
			4,013,049 51

3. — TRAMWAYS OMNIBUS.

Déchet : 0.6 % de la recette totale.

	Déchets.		Valeur au 31 déc. 1941.
1901	16.800	5.8163	97,713 84
1902	18.600	5.5658	105,525 88
1903	20.400	5.5262	108,654 48
1904	21.012	5.0968	155,515 62
1905	21.642	4.8775	105,554 53
1906	22.291	4.6673	104,058 78
1907	22.959	4.663	102,541 78
1908	23.647	4.274	101,067 28
1909	24.356	4.0899	99,615 60
1910	25.086	3.9138	98,181 59
1911	25.858	3.7453	97,771 06
1912	26.615	3.584	95,580 99
1913	27.411	3.4296	94,008 77
1914	28.233	3.282	92,660 71
1915	29.079	3.1406	91,523 50
1916	29.931	3.0034	90,014 73
1917	30.849	2.876	88,721 72
1918	31.774	2.7521	87,445 22
1919	32.727	2.6356	86,189 83
1920	33.708	2.5202	84,950 90
1921	34.719	2.4117	83,751 81
1922	35.860	2.5078	82,757 71
1923	36.935	2.2084	81,567 25
1924	38.043	2.1133	80,596 27
1925	39.184	2.0223	79,241 80
1926	40.559	1.9352	78,105 73
1927	41.569	1.8519	76,981 63
1928	42.816	1.7721	75,874 23
1929	44.100	1.6958	74,784 78
1930	45.423	1.6228	73,712 44
1931	46.785	1.5529	72,652 43
1932	48.188	1.486	71,607 37
1933	49.633	1.4221	70,585 08
1934	51.121	1.3608	69,563 46
1935	52.654	1.3022	68,566 04
1936	54.233	1.2461	67,579 74
1937	55.859	1.1925	66,611 86
1938	57.534	1.1411	65,652 04
1939	59.260	1.092	64,711 92
1940	61.037	1.045	63,785 66
1941	13 217	1	13,217 »
(3 mois.)			
			<u>3,464,557 06</u>

4. — OMNIBUS.

Déchet : 1.2855 % de la recette totale.

	Déchets.		Valeur au 31 décembre 1916.
1901	35.994	1.9352	69,655 59
1902	39.850	1.8519	73,798 22
1903	45.707	1.7721	77,453 17
1904	45.108	1.6958	76,494 41
1905	46.468	1.6228	75,245 09
1906	47.759	1.5529	74,164 95
1907	49.191	1.486	73,097 83
1908	50.666	1.4221	72,052 12
1909	52.185	1.3608	71,013 35
1910	53.750	1.3022	69,995 25
1911	55.362	1.2461	68,986 59
1912	57.022	1.1925	67,998 74
1913	58.732	1.1411	67,019 08
1914	60.493	1.092	66,058 36
1915	62.307	1.005	65,110 82
1916 (2 mois.)	10.694	1	10,694 »
			<hr/> 1,078,836 47 <hr/>

5. — NATIONAUX.

Déchet : 6.19 % de la recette totale.

	<u>Déchets.</u>		
1901	173.300	1.5529	269,117 57
1902	194.890	1.486	285,148 54
1903	210.400	1.4221	299,209 84
1904	216.712	1.3608	294,901 68
1905	223.215	1.3022	290,667 96
1906	229.909	1.2461	286,489 60
1907	236.806	1.1925	282,591 11
1908	243.910	1.1411	278,325 70
1909	251.227	1.092	274,339 88
1910	258.756	1.045	270,590 02
1911	44.419	1	44,419
(2 mois)			
			2,875,400 90

6. — SUBURBAINS.

Déchet : 0.8 de la recette annuelle totale.

	Déchets.		Valeur au 31 déc. 1933.
1901	22.400	4.0899	91,613 76
1902	24.800	3 9138	97,062 24
1903	27.200	3.7433	101,872 16
1904	28.016	3.584	100,409 34
1905	28.856	3.4296	98,964 54
1906	29.721	3.282	97,344 32
1907	30.612	3 1406	96,140 03
1908	31.530	3.0034	94,760 26
1909	32.473	2.876	93,598 10
1910	33.449	2 2321	75,330 49
1911	34.432	2.6336	90,732 79
1912	35.483	2.3202	89,429 30
1913	36.549	2.4117	88,143 22
1914	37.645	2.3078	86,877 13
1915	38.774	2.2084	85,628 30
1916	39.937	2.1133	84,398 86
1917	41.133	2.0223	83,187 31
1918	42.369	1.9332	81,992 49
1919	43.640	1.8319	80,816 92
1920	44.949	1.7721	79,634 12
1921	46.297	1.6938	78,310 43
1922	47.683	1.6228	77,383 22
1923	49.113	1.5329	76,270 68
1924	50.588	1.486	75,173 77
1925	32.103	1.4221	74,098 32
1926	33.608	1.3608	73,031 41
1927	33.278	1.3022	71,983 01
1928	36.936	1.2461	70,947 93
1929	38.644	1.1923	69,932 97
1930	60.403	1.1411	68,923 86
1931	62.213	1.092	67,938 78
1932	64.081	1.043	66,964 63
1933	33.000	1	33,000 00
(6 mois)			
			<hr/>
			2,702,119 17

7. — ANVERSOIS.
(Concession gouvernementale.)

Déchet : 8.9778 % de la recette totale du réseau.

	Déchets.		Valeur au 31 décembre 1923.
1901	249.698	2.6336	487,604 65
1902	276.451	2.5202	696,711 81
1903	303.203	2.4117	731,239 49
1904	312.301	2.3078	720,728 24
1905	321.670	2.2084	710,376 02
1906	331.320	2.1133	700,178 53
1907	341.259	2.0223	690,127 97
1908	351.496	1.9332	680,213 03
1909	362.040	1.8319	670,461 87
1910	372.901	1.7721	660,817 86
1911	384.088	1.6938	651,336 43
1912	395.610	1.6228	639,993 90
1913	407.478	1.5329	632,772 38
1914	419.702	1.486	623,677 17
1915	432.293	1.4221	614,763 87
1916	445.261	1.3608	603,911 16
1917	458.618	1.3022	597,212 33
1918	472.376	1.2461	588,627 73
1919	486.547	1.1923	580,207 29
1920	501.143	1.1411	571,834 27
1921	516.177	1.092	563,663 28
1922	531.662	1.045	555,586 79
1923	547.611	1	547,611 »
			14,491,683 23

8. — ANVERSOIS (rue d'Argile).

Déchet : 4.3308 % de la recette totale.

	Déchets.		Valeur au 31 déc. 1935.
1901	37.262	4.4663	166,423 27
1902	41.254	4.274	176,319 59
1903	45.247	4.0899	185,055 70
1904	46.604	3.9138	182,398 73
1905	48.002	3.7453	179,781 89
1906	49.442	3.584	177,200 12
1907	50.925	3.4297	174,657 47
1908	52.452	3.282	172,147 46
1909	54.025	3.1406	169,670 91
1910	55.645	3.0054	167,235 48
1911	57.314	2.876	164,835 06
1912	59.033	2.7521	162,464 71
1913	60.803	2.6336	160,130 78
1914	62.627	2.5202	157,832 56
1915	64.505	2.4117	155,566 70
1916	66.440	2.3078	153,330 23
1917	68.433	2.2084	151,127 43
1918	70.485	2.1133	148,955 95
1919	72.599	2.0223	146,816 95
1920	74.776	1.9352	144,706 51
1921	77.019	1.8519	142,631 48
1922	79.329	1.7721	140,578 92
1923	81.708	1.6958	138,560 42
1924	84.159	1.6228	136,573 22
1925	86.683	1.5529	134,610 03
1926	89.283	1.486	132,674 53
1927	91.961	1.4221	130,777 73
1928	94.719	1.3608	128,893 61
1929	97.560	1.3022	127,042 63
1930	100.486	1.2461	125,215 60
1931	103.500	1.1925	123,423 75
1932	106.605	1.1411	121,646 96
1933	109.803	1.092	119,904 87
1934	113.097	1.045	118,186 56
1935	48.500	1	48,500 »
(5 mois)			
			<u>5,165,877 61</u>

(94)

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
I. Préliminaires	1
II. La Loi	2
III. Les rétroactes	4
IV. La Convention.	5
<i>A.</i> Durée	6
<i>B.</i> Rachat	6
<i>C.</i> Redevances.	8
<i>D.</i> Tarifs	11
<i>E.</i> Situation du personnel	16
V. Les embranchements et prolongements.	18
VI. Le cahier des charges	20
VII. Le texte du projet du Gouvernement et le texte du projet amendé par la Section centrale	21

ANNEXES.

1. Lettre adressée le 13 octobre 1900 au Gouvernement.	37
2. Réponse du Gouvernement du 22 octobre 1900 et pièces annexées	39
3. Lettre du Gouvernement du 27 novembre 1900	79
4. Plans.	
5. Tableau établissant la longueur des sections anciennes et nouvelles et les tarifs	81
6. Tableau-modèle du compte général des recettes et des dépenses de l'exploitation des Tramways Bruxellois pendant l'année 1899	82
7. Tableau des bénéfices à réaliser par le public pour chacune des lignes par l'application des nouveaux tarifs	86
8. Graphique établissant les recettes hebdomadaires des Tramways Bruxellois de 1894 à 1899.	

