

(1)

(N° 146)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 AVRIL 1901.

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

Texte amendé par la Section centrale (2).

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 niteengezette lastboek hier vaststellen.

CONVENTION.

*Modifications introduites à la convention du 12 juillet 1900,
d'accord entre le Gouvernement et la Compagnie.*

ART. III.

Alinéas 7 et 8. Les rédiger ainsi :

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 et des com-

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

Rapport, n° 34.

Amendements, n° 126, 132 et 145.

(2) Le Gouvernement se rallie à cet amendement. De même, les modifications qui suivent sont empruntées au texte de la Section centrale et du cahier des charges, à l'exception des mots en italiques et de l'article VII.

munes suburbaines ou rurales, de raccordements, 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 Barrière » en passant par la nouvelle chaussée et le pont situé devant l'usine Bal;

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'Herenthals) jusqu'au centre de la commune de Deurne;

4° Pour le tronçon à construire jusqu'au centre de la commune de Wilryck.

5° Pour le tronçon à créer vers l'endroit appelé « Gitschotel ».

Ces tronçons viendront à expiration au 31 décembre 1943.

ART. IV.

Intercaler entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3 de l'article IV les dispositions ci-après empruntées à l'article 18 du Cahier des charges :

Il est stipulé, dès maintenant, que le système par câble aérien ne pourra être autorisé, sans le consentement de la ville d'Anvers, sur les parties de lignes ci-après désignées :

1° *Ligne de Berchem* : Place Saint-Paul, rue Saint-Paul, canal des Récollets, rempart Sainte-Catherine, place de Meir, rue des Tanneurs, longue rue de l'Hôpital, rue de la Porte Saint-Georges, chaussée de Malines jusqu'à l'alignement Est de l'avenue de l'Industrie;

2° *Ligne de Borgerhout* : Kipdorp, marché Saint-Jacques, place et rue de la Commune, jusqu'à l'ancienne entrée du Jardin Zoologique;

3° *Tramways nationaux* : Canal au Sucre, Vieux marché au Blé, marché aux Souliers, pont de Meir, place de Meir, rue Leys et place Teniers;

4° *Tramway rue d'Argile* : Rue des Tanneurs, place de la Comédie, rue Léopold, chaussée de Malines jusqu'à l'alignement Est de l'avenue des Arts;

5° *Tramways-Omnibus* : Depuis la statue Jordaens jusqu'au canal des Récollets, en admettant le détournement proposé par la rue Léopold et le rempart Sainte-Catherine;

6° *Ligne des Omnibus* : Depuis l'ancienne entrée du Jardin Zoologique, rue de la Commune jusqu'à la Grand'Place suivant le tracé actuel;

7° *Embranchement vers la porte du Schyn* : Rue Van Schoonhoven.

ART. V.

Remplacer le 3° alinéa de l'article V par les dispositions suivantes :

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 qui se croisent ou se rencontrent,

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.

Au lieu du prix de 10 centimes pour le parcours de deux sections d'une même ligne avec le maximum de 15 centimes, la Compagnie s'engage à adopter le tarif unique de 10 centimes par ligne, avec supplément de 5 centimes pour la correspondance, lorsqu'il se présentera trois exercices consécutifs accusant chacun une augmentation de 25 %, par kilomètre de ligne, sur la recette brute réalisée, soit pendant la deuxième année d'exploitation électrique complète du réseau, soit au plus tard pendant l'année 1907 si la transformation du réseau n'était pas terminée dans les délais prescrits. Dans ce cas, le maximum de 25 centimes pour la ligne de la place Verte vers Hoboken sera réduit à 20 centimes.

Rédiger comme il suit l'ancien alinéa 3 du même article :

La Compagnie 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.

L'alinéa final de l'article V sera ainsi libellé :

2° A partir de la même date, les billets de correspondance seront délivrés sur toutes les lignes intra-muros (*enceinte actuelle*), 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.

ART. VII.

Remplacer l'article VII par les stipulations suivantes :

La Compagnie générale des Tramways d'Anvers devra payer, dès l'arrêté royal de concession, à son personnel de conducteurs et receveurs, un salaire qui, pour dix heures de travail, ne sera pas inférieur à fr. 0 38 par heure.

Ce minimum sera porté à fr. 0 40 après une période de cinq années de service.

Les heures supplémentaires de la journée seront payées à raison de fr. 0 45.

La Compagnie organisera les services de manière à permettre à ses agents de disposer d'au moins une heure pour leur repas principal, d'une journée complète de repos sur sept, autant que possible le dimanche, et du temps nécessaire pour suivre, s'ils le désirent, les exercices de leur culte.

La Compagnie affiliera les membres de son personnel à la Caisse générale de retraite sous la garantie de l'État et contribuera dans les versements à

effectuer à cette fin à raison de 2 1/2 % du salaire des agents, avec maximum de 30 francs par an et par agent.

La charge à résulter des dépenses normales d'uniforme incombe à la Compagnie, qui pourra s'en libérer en payant annuellement à chacun des membres de son personnel auquel le port de l'uniforme est prescrit, une somme de 20 francs. De plus, les frais d'acquisition du premier uniforme des agents en service sont à la charge de la Compagnie.

ART. X.

Ajouter à l'article X ce qui suit :

Un cahier des charges spécial à arrêter par le Ministre, 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 à l'alinéa 7 de l'article 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, le rachat et les *horaires*.

BON M. VAN DER BRUGGEN.
