

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 AOÛT 1891.

Autorisation pour le Gouvernement de régulariser les concessions de tramways octroyées par les communes antérieurement à la loi du 9 juillet 1875 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Jusqu'en 1875, aucune législation spéciale ne régissait la matière des concessions de tramways.

Pour en établir légalement, il aurait fallu suivre les prescriptions de la loi du 10 mai 1862.

Plusieurs communes, sans avoir égard à ces prescriptions légales, concédèrent sur leur territoire et même sur la voirie relevant directement de l'État le droit d'établir des tramways.

Il est vrai qu'en ce qui concerne la grande voirie l'autorisation de placer les rails devait être demandée à l'État; elle n'était accordée qu'à titre purement précaire. Ces concessions par les communes étaient illégales, en ce qu'elles violent la législation qui règle les péages.

Les tramways prirent bientôt un développement considérable : ils répondaient à un intérêt public de premier ordre. C'est alors que le Gouvernement, par la loi du 9 juillet 1875, régla le droit de concéder et le mode d'y procéder.

Désormais c'est la nature de la voirie et le territoire parcouru qui déter-

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 226.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. LEFEBVRE, DE BORCHGRAVE, SABATIER, FRIS, DE MOREAU et DE MERODE.

minent le pouvoir concédant ; la durée est limitée à cinquante ans, l'adjudication publique est la règle, l'approbation royale est toujours exigée.

La loi ne statuait que pour l'avenir, elle ne pouvait avoir d'effet rétroactif. Les situations acquises restaient en état. Elles devaient à bon droit préoccuper le législateur.

Il en fut question pendant la discussion de la loi de 1875 :

D'une part, on voulait faire consacrer par un texte la légalité et le maintien des concessions accordées jusque-là contrairement à la loi.

Le Gouvernement ne put l'admettre, tout en reconnaissant, avec une grande partie de la Chambre, qu'il y avait là une situation de fait dont il fallait tenir compte.

L'accord ne put être trouvé, le temps pressait, néanmoins l'ajournement fut admis.

C'est la question que le Gouvernement propose de résoudre par le projet soumis à la délibération de la Chambre.

Les choses ne peuvent rester en l'état. Il y a là une situation illégale et précaire; les concessions accordées sont par elles-mêmes sans valeur; les sociétés concessionnaires peuvent du jour au lendemain, par le retrait de l'autorisation gouvernementale, se voir retirer l'usage de la grande voirie. En outre, aucune extension ou raccordement ne sont possibles à des lignes dont l'existence est éphémère. Pour les créer, il faudrait recourir à l'adjudication publique, et pas un concessionnaire ne se présenterait pour les construire et les exploiter comme tronçons distincts.

L'avenir est réglé par la loi du 9 juillet 1875, le passé ne l'est pas.

Le Gouvernement demande à la Législature les pouvoirs nécessaires pour régulariser les concessions antérieures.

Que deviendront-elles?

Il ne peut évidemment s'agir de les sanctionner : on n'entérine pas ce qui n'existe pas légalement. Grâce aux réponses fournies par le Gouvernement aux questions de la section centrale, la Chambre saura l'usage que le Gouvernement compte faire des pouvoirs qu'il sollicite. Peu importe quel serait, sur pied de la loi de 1875, le pouvoir concédant ; c'est le Gouvernement qui accordera les concessions nouvelles en faisant rentrer les conditions de celles-ci, autant que possible, dans le cadre et les limites de la loi du 9 juillet 1875. La durée sera ramenée à cinquante ans à dater de la concession nouvelle. Ceci exclusivement pour les concessions dont la durée actuelle est supérieure au terme de cinquante ans et sans que les concessions à durée plus courte puissent être prolongées.

Le Gouvernement ne pourra pas et ne devra pas recourir à l'adjudication publique. Il en sera dispensé, à l'effet de pouvoir traiter avec les concessionnaires actuellement en possession des lignes concédées.

Celles-ci obtiendront par l'acte nouveau une concession régulière, et pour l'obtenir feront à l'intérêt public le sacrifice que le Gouvernement croira devoir demander.

Pour le cas spécial des tramways bruxellois, avec lesquels des négociations ont déjà été entamées de la part de l'État, tous les avantages réclamés par la ville de Bruxelles ont été obtenus par le Gouvernement.

Et quelle sera la situation des communes?

Tout d'abord on rentrera dans la légalité et la stabilité en sera le prix, guère plus de précarité!

En ce qui concerne les redevances, l'État maintient la situation des communes sans aucune modification et sans aucune distinction entre les concessions qui, aux termes de la loi de 1875, tomberaient dans son domaine et celles qui relèvent du pouvoir concédant de la commune.

Voilà pour les avantages pendant la durée de la concession : ils restent entiers.

A l'expiration de celle-ci, le droit de rachat, ainsi que la subrogation au lieu et place du concessionnaire, rentreront dans le domaine du pouvoir concédant. Il en sera de même du matériel fixe.

D'après les renseignements annexés au présent rapport, on verra que pour les lignes concédées déjà à Bruxelles aux tramways bruxellois, il n'y en a guère que trois dont la concession, aux termes de la loi de 1875, appartiendra à l'État. Les autres, empruntant en majeure partie la petite voirie et le territoire de la ville de Bruxelles, rentreront dans le pouvoir concédant de celle-ci. C'est donc à celle-ci aussi qu'à l'expiration de la concession nouvelle reviendront les avantages réservés aux concédants.

Ces diverses considérations ont paru à la section centrale absolument satisfaisantes pour justifier l'adoption du projet de loi. Déjà les sections l'avaient admis, et si dans l'une d'elles quelque hésitation a été signalée, elle sera dissipée par les explications complètes que le Gouvernement a fournies.

La Chambre pourra en juger par les réponses qui suivent.

Le Rapporteur,

VICTOR FRIS.

Le Président,

P. TACK.

Bruxelles, 5 août 1891

A Monsieur le Président de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi relatif à la régularisation des concessions de tramways antérieures à la loi du 9 juillet 1875.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous adresser, en annexe, les réponses du Gouvernement aux questions posées par la section centrale chargée de l'examen du projet de loi relatif à la régularisation des concessions de tramways, octroyées antérieurement à la loi du 9 juillet 1875.

Agrérez, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux publics,*

LÉON DE BRUYN.



ANNEXES.

ANNEXE A.

Questions posées par la section centrale.

1. Quelles sont les concessions de tramways octroyées par les communes, antérieurement à la loi du 9 juillet 1875, et que le Gouvernement pourrait être dans le cas de régulariser ?

Réponses du Gouvernement.

Les concessions de tramways octroyées par les communes antérieurement à la loi du 9 juillet 1875, et que le Gouvernement pourrait être dans le cas de régulariser sont :

A. — *Bruxelles.*

Convention du 16 novembre 1866 et cahier des charges du 15 septembre 1866;

Convention du 12 novembre 1868;

Convention et cahier des charges du 15 mars 1872;

Convention du 15 mars 1872;

Convention du 24 novembre 1879, cahiers des charges coordonnés du 2 octobre 1882.

B. — *Saint-Josse-ten-Noode.*

Conventions des 16 mars 1870, 17 et 24 novembre 1871.

C. — *Schaerbeek.*

Conventions des 10 mai 1870 et 27 mars 1871.

D. — *Anderlecht.*

Convention du 27 août 1870.

E. — *Laeken.*

Convention du 23 mars 1871.

F. — *Uccle.*

Convention du 11 août 1871.

G. — *Ixelles.*

Convention du 15 janvier 1872.

H. — *Molenbeek-Saint-Jean.*

Convention du 17 janvier 1872.

I. — *Saint-Gilles.*

Conventions des 22 mai 1872 et 20 mars 1873.

J. — *Forest.*

Convention du 14 juin 1872.

Questions posées par la section centrale.

Réponses du Gouvernement.

K. — *Anvers.*

Conventions des 21 mai et 30 décembre 1872;

Convention du 16 mai 1873;

Convention du 19 septembre 1874;

Conventions des 20 janvier et 21 avril 1875.

L. — *Berchem (Anvers).*

Conventions des 20 août 1872 et 8 janvier 1873.

M. — *Gand.*

Convention du 12 mai 1873.

N. — *Liège.*

Conventions des 25 mars 1871 et juillet 1873.

O. — *Herstal.*

Conventions du 21 novembre 1871.

P. — *Grivegnée.*

Convention du 20 avril 1872.

Q. — *Louvain.*

Convention du 5 septembre 1873.

2. Sous quelles conditions le Gouvernement régularisera-t-il les concessions existantes ?

Chaque concession devra faire l'objet d'un examen spécial, et le Gouvernement userait des pouvoirs qu'il sollicite pour se rapprocher le plus possible des prescriptions de la loi du 9 juillet 1875.

Une note ci-annexée indique les modifications qui seraient imposées à la Société « les Tramways Bruxellois », la seule jusqu'ici avec laquelle le Gouvernement ait eu des rapports.

3. Quels seraient, dans la pensée du Gouvernement, les effets de la loi nouvelle, au point de vue des avantages réservés aux communes par les concessions antérieures à la loi de 1875, tant pendant leur durée qu'à leur expiration.

Les explications ci-dessus répondent à ces deux questions.

4. Notamment, le Gouvernement respectera-t-il les stipulations, qu'à l'expiration des concessions les lignes devraient faire retour à la commune.

5. Y a-t-il, au sujet de l'une ou l'autre de ces concessions, des négociations ouvertes ?

Comme il vient d'être dit, le Gouvernement n'a eu jusqu'ici de rapports qu'avec la Société « les Tramways Bruxellois ».

ANNEXE B.

Annexe aux réponses du Gouvernement à la section centrale.

Réduction à cinquante ans de la durée des concessions, sans prolongation quant aux concessions de moindre durée.

Suppression de toute stipulation contraire à l'article 6 de la loi de 1875.

Application immédiate des articles 4, 7, 8, 9 et 10 de cette loi.

Réduction des tarifs, conformément aux lettres échangées par la Société avec la ville de Bruxelles, sous les dates des 1^{er} juillet 1887, 28 février 1888, 16 mars et 11 octobre 1889.

Maintien pendant la durée des concessions de toutes les obligations contractées par la Société au profit des communes.

A l'expiration de la concession, attribution du matériel fixe et du droit de rachat du matériel mobile au pouvoir dans le domaine duquel elle fera retour, conformément à l'article 1 de la loi de 1875.

Lignes des concessions antérieures à 1875, qui, après régularisation, feront retour à l'État.

A. *Bruxelles.* — 1° De l'entrée du bois de la Cambre à Schaerbeek (rue Teniers); développement, 6,716 mètres. Parcours sur routes de l'État, 4,506 mètres;

2° De l'impasse du Parc au Rond-Point de la rue de la Loi. Développement, 1,646 mètres. Parcours sur routes de l'État, 1,604 mètres;

3° Du pont de Laeken à Anderlecht. Développement, 6,024 mètres. Parcours sur routes de l'État, 4,210 mètres.

B. *Anvers.* — Le réseau comprenant les lignes : de Berchem à la place Saint-Paul, à Anvers; de Borgerhout au canal des Récollets, à Anvers, et de l'Entrepôt au palais de justice. Développement, 9,897 mètres. Parcours sur routes de l'État, 6,025 mètres.

C. *Gand.* — Tout le réseau de Gand. Développement, 9,570 mètres. Parcours sur routes de l'État, 6,718 mètres.

D. *Liège.* — Tout le réseau de Liège. Développement, 11,065 mètres. Parcours sur routes de l'État, 10,435 mètres.

TRAMWAYS CONCÉDÉS

DEPUIS LE 9 JUILLET 1875.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	POUVOIR CONCÉDANT.	DATE de L'ARRÊTÉ ROYAL.	Que devient LE MATÉRIEL FIXE à l'expiration de la concession ?
-------------------------------	--------------------	----------------------------------	---

A. — Concessions octroyées par l'État.

Anvers à Merxem	État	1 ^{er} avril 1870.	Retour à l'État.
Haut-Pré à Cornillon (Liège).	Id.	50 déc. 1880.	Id.
Liège-Jemeppe.	Id.	10 juin 1881.	Id.
Charleroi-Gilly-Montigny-sur-Sambre	Id.	8 juillet 1881.	Id.
Verviers-Dison-Ensival	Id.	11 sept. 1885.	Id.
Maldegem-Breskens	Id.	19 févr. 1886.	Id.
Place de la Comédie à la place de Meir, à Anvers.	Id.	27 juin 1887.	Id.
Place Madou (Bruxelles) à la place St-Jean.	Id.	50 juin 1890.	Id.

B. — Concessions octroyées par les communes.

De la rue des Images à l'Escaut, à Anvers.	Ville d'Anvers	10 oct. 1877.	Retour à la ville.
De la plaine de Malines au Petit-Marché, à Anvers.	Id.	26 sept. 1878.	La question n'a pu être élucidée, le dossier est incomplet; il manque le cahier des charges.
Péruwelz à Bon-Secours	Ville de Péruwelz.	15 mai 1880.	Retour à la ville.
Du Petit-Marché à la rue Nationale, à Anvers.	Ville d'Anvers	2 août 1882.	La question n'a pu être élucidée, le dossier étant incomplet; il manque le cahier des charges.
De l'avenue du Sud à la station du Pays de Waes, à Anvers.	Id.	25 févr. 1883.	Retour à la ville.
Ixelles-Boendaël.	Commune d'Ixelles	11 févr. 1884.	Retour à la commune.
Chapelle du Paradis à la place Cockerill, à Liège.	Ville de Liège	5 mars 1884.	Retour à la ville.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	POUVOIR CONCÉDANT.	DATE de L'ARRÊTÉ ROYAL.	Que devient LE MATÉRIEL FIXE à l'expiration de la concession?
Ixelles-Boendael	Commune d'Ixelles	9 juillet 1888.	Retour à la commune.
De la Longue rue d'Argile à la place de la Comédie, à Anvers.	Ville d'Anvers	26 janv. 1885.	Retour à la ville.
Quai de l'Escaut à la rue Montigny, à Anvers.	Id.	17 mars 1886.	Id.
De la rue des Peignes à la station du Sud, à Anvers.	Id.	4 févr. 1888. 24 mai 1889.	Id.
Bourse à la place Madou, à Bruxelles . .	Ville de Bruxelles.	50 avril 1888.	Id.
De la rue du Dragon à la plaine Van Schoonbeke.	Ville d'Anvers	22 avril 1890.	Id.
Porte de Ninove à la porte de Schaerbeek, à Bruxelles.	Ville de Bruxelles.	20 août 1890.	Id.
La Pépinière à la rue Ellerman, avec embranchements vers la gare de l'Est, à Anvers.	Ville d'Anvers	15 juillet 1891.	Id.

C. — Concessions octroyées par les provinces.

Boulevard du Régent à la gare du Luxembourg.	Députation permanente du Brabant.	27 déc. 1885.	A l'expiration de la concession, les communes intéressées devien- dront propriétaires du matériel fixe.
Canal Saint-Jean, à Anvers, à Dikke-Meer, à Berchem.	Députation permanente d'Anvers.	28 mai 1890.	Id.
Place Stéphanie, à Ixelles, à la Bourse, à Bruxelles.	Députation permanente du Brabant.	25 janv. 1891.	Retour à la province de Brabant.
Porte de Schaerbeek, à Bruxelles, à la station Rogier.	Id.	15 juillet 1891.	Id.
Bassin de Batelage, à Anvers, et les Trois- Coins, à Berchem.	Députation permanente d'Anvers.	15 juillet 1891.	A l'expiration de la concession, les communes intéressées devien- dront propriétaires du matériel fixe.